

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE — MARINA MERCANTILE
— POSTE E TELECOMUNICAZIONI

17.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 17 SETTEMBRE 1969

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GUERRINI GIORGIO

INDICE

	PAG.
Disegno di legge (<i>Discussione e approvazione</i>):	
Sistemazione del personale delle assuntorie nei ruoli organici dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato (<i>Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato</i>) (1710)	111
PRESIDENTE, <i>Relatore</i>	111, 113, 115, 117
AZIMONTI	113, 117
GASPARI, <i>Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile</i>	113, 116
GUGLIELMINO	114
MONACO	114, 117
PIRASTU	116, 117
Disegno di legge (<i>Approvazione</i>):	
Disposizioni per la concessione di sussidi integrativi di esercizio a favore della ferrovia Domodossola-confine svizzero, in deroga all'articolo 4 della legge 2 agosto 1952, n. 1221 (1530)	129
PRESIDENTE	129
Proposta di legge (<i>Approvazione</i>):	
BRESSANI e BELCI: Ammortamento delle spese effettive per l'esecuzione dei lavori di ammodernamento della ferrovia del Renon in base alla legge 2 agosto 1952, n. 1221 (230)	129
PRESIDENTE	129
Votazione segreta:	
PRESIDENTE	129

La seduta comincia alle 9,50.

PIRASTU, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.*(È approvato).*

Discussione del disegno di legge: Sistemazione del personale delle assuntorie nei ruoli organici dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato (*Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato*) (1710).

PRESIDENTE, *Relatore*. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Sistemazione del personale delle assuntorie nei ruoli organici dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato », già approvato dalla VII Commissione del Senato.

Sarò io stesso relatore per questo provvedimento. Ho assunto questo incarico unicamente per guadagnare tempo, in quanto abbiamo sollecitazioni pressanti da parte di tutte le organizzazioni sindacali: ho ritenuto, quindi, opportuno assumere l'incarico di relatore con una procedura che io non considero consueta, ma che comunque è necessario adottare in momenti di emergenza.

Per il disegno di legge in discussione è richiesto il parere della I, della V e della XIII Commissione. La I e la XIII Commissione hanno espresso parere favorevole; la V Commissione, invece, ha fatto alcune osservazioni, ed ha proposto un emendamento rela-

tivo alla copertura per l'anno finanziario 1969 e per quello 1970. Come sapete, il parere della Commissione Bilancio è per noi vincolante, e noi non possiamo pertanto esimerci dall'approvare l'emendamento che essa ci ha proposto, anche se ciò richiederà un'ulteriore deliberazione da parte del Senato.

Il provvedimento che ci apprestiamo ad esaminare — e, mi auguro, ad approvare — mira a risolvere un grave problema, determinatosi a seguito di una... promessa legislativa, se così possiamo esprimerci, contenuta nell'articolo 30 della legge n. 668 del 1967, che prevedeva l'inquadramento del personale delle assuntorie nei ruoli dell'Azienda ferroviaria, ma rinviava la concreta disciplina di tale inquadramento ad una apposita legge successiva.

Quella legge del 1967 coronava una lunga serie di battaglie sindacali condotte dagli assuntori — e, in genere, dai sindacati delle ferrovie dello Stato — ed accoglieva, mi pare, una giusta rivendicazione di questa categoria, che prestava servizio per conto delle ferrovie dello Stato adempiendo a mansioni identiche a quelle svolte dai dipendenti delle ferrovie stesse, senza tuttavia essere inquadrata nei ruoli di queste, come ferrovieri « di prima classe », ma in base ad un contratto di natura privatistica.

Con il disegno di legge di cui ci occupiamo, il Governo ha provveduto dunque a disciplinare l'inquadramento degli assuntori nei ruoli organici delle ferrovie dello Stato. Poiché, come i colleghi sanno, lo stato giuridico dei dipendenti dell'Azienda ferroviaria è regolato da una legge-quadro (che è la legge 25 marzo 1958, n. 425), è a tale legge che bisogna riferirsi per vedere in che modo possano essere inquadrati nei ruoli gli assuntori ferroviari.

L'inquadramento avviene attraverso l'istituzione di due nuovi gruppi di personale, costituiti l'uno da coloro che sono denominati dalla nuova legge i « gestori » dei piccoli impianti, delle piccole stazioni; l'altro dai sorveglianti dei passaggi a livello. Il disegno di legge prevede alcune tappe per il passaggio in ruolo degli assuntori, e all'articolo 24 stabilisce le scadenze dell'inquadramento fissandole al luglio 1968, al gennaio 1969 e al gennaio 1970.

La legge, rispetto al primitivo testo presentato al Senato, ha avuto sotto questo profilo un miglioramento, nel senso che è stata spostata la decorrenza giuridica dell'inquadramento di sei mesi, rispetto alle previsioni.

In tal modo è stato possibile risolvere un conflitto nato tra le organizzazioni sindacali ed il Governo in riferimento alla interpretazione ed alla esecuzione di un accordo sindacale che era intervenuto in sede di esame preliminare della legge. Risolto quindi il problema della decorrenza giuridica dell'inquadramento, sono rimaste invece inalterate le date della decorrenza economica, in quanto una eventuale modificazione avrebbe pregiudicato la rapida approvazione della legge, in relazione ai riflessi economici della modifica.

La legge ha i suoi punti fermi in questi concetti: 1) tutti i gestori, come indicato nell'articolo 5, e tutti i custodi di passaggio a livello passano, secondo gli scaglioni indicati all'articolo 24, alle dipendenze delle ferrovie dello Stato con lo stesso stato giuridico previsto per gli altri dipendenti dalla citata legge 25 marzo 1958, n. 425; 2) sono stabilite, da vari articoli, le modalità mediante le quali, sia sotto il profilo dell'idoneità fisica sia sotto quello dell'idoneità tecnica, vengono effettuati i passaggi dalla situazione giuridica attuale alla nuova situazione di dipendenti dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Con questa legge — che vi ho riassunto nei termini essenziali perché, in realtà, esclusi questi concetti, tutto il resto costituisce un fatto tecnico e amministrativo per dare adempimento alla disposizione dell'articolo 30 della legge n. 668 del 1967 — gli assuntori diventano dipendenti dello Stato. E questa legge, inoltre, corona quell'attività legislativa iniziata da questa Commissione con l'approvazione, prima della crisi di Governo, del disegno di legge relativo agli appalti ferroviari. In proposito, ci auguriamo che, sempre in materia di appalti ferroviari, una nuova legge, più estensiva, possa essere presentata dal Governo.

Esprimo, quindi, il parere favorevole alla approvazione del disegno di legge in discussione, che si ispira ad un principio di equità nei confronti di una categoria che ormai da 20-25 anni ha portato avanti la sua battaglia per ottenere l'inquadramento.

Purtroppo, come ho già accennato, il parere della Commissione Bilancio ci impedirà di approvare in via definitiva questo disegno di legge, che, dovendo essere emendato, dovrà tornare al Senato per l'approvazione definitiva.

Mi auguro che tutti i colleghi — ed in particolare i sindacalisti, che sono più a contatto con le organizzazioni degli assuntori e, in genere, dei ferrovieri — vogliano spiegare,

con la maggior chiarezza possibile, il motivo, di natura essenzialmente regolamentare, per cui questo disegno di legge non può concludere oggi il suo *iter* parlamentare.

Dichiaro aperta la discussione generale.

Prima di dare la parola ai colleghi, chiedo al rappresentante del Governo — che cordialmente saluto, a nome di tutta la Commissione, in occasione di questo nostro primo incontro ufficiale — se vuole fornire qualche ulteriore ragguaglio sulla legge in discussione.

GASPARI, *Ministro dei trasporti e della aviazione civile*. Ringrazio innanzi tutto il presidente del cordiale saluto, e ringrazio anche tutti i colleghi della Commissione: sono certo che collaboreremo nel modo migliore per risolvere i problemi del settore del quale ho la responsabilità, che sono molti e complessi, ed interessano anche, in maniera determinante, gli aspetti socio-economici della vita del nostro paese.

Per quanto riguarda il disegno di legge in esame, devo dire che il presidente Guerini ha fatto una relazione sintetica, ma estremamente esauriente. Egli ha infatti colto tutti gli aspetti essenziali del disegno di legge, ne ha illustrato le finalità umane e sociali, ed anche gli aspetti tecnici. A commento devo dire, come ministro dei trasporti, che veramente il provvedimento è attesissimo; vorrei anzi dire che l'attesa ha raggiunto i livelli massimi, perché la precedente legge del 1967 aveva creato una legittima aspettativa nella grande categoria degli assuntori ferroviari; essi naturalmente — come accade per tutti coloro che non sono addentro alla tecnica legislativa del sistema bicamerale — ritenevano che il provvedimento annunciato in quella legge sarebbe seguito a breve scadenza. In questi giorni io ho ricevuto tante lettere di lavoratori del settore, i quali, con estrema cordialità, domandavano al ministro dei trasporti il perché di questo ritardo.

I colleghi conoscono quali sono state, purtroppo, le ragioni del ritardo: in sede sindacale c'è stata una trattativa lunga e difficile, per cercare di conciliare tutte le esigenze. In sede di discussione al Senato si è avuto — da parte della Commissione e da parte del Governo — un riesame della materia, in merito all'interpretazione da dare ad un certo accordo, stipulato in sede aziendale, per quanto riguarda le decorrenze. Il problema, finalmente, è stato risolto con ampia soddisfazione di tutti, e il provvedimento è stato approvato all'unanimità.

Per la verità, questa mattina io ero convinto (e credo che non ero il solo ad esserlo) che oggi avremmo potuto dare finalmente a questi umili lavoratori delle ferrovie la notizia della definitiva approvazione della legge che li riguarda; avevo già fatto predisporre gli uffici alla sua immediata applicazione (perché il disegno di legge, purtroppo, richiederà poi in sede amministrativa una elaborazione piuttosto complessa). Sfortunatamente, invece, la Commissione Bilancio — il cui parere è per noi vincolante — ha sollevato un'eccezione relativamente alla copertura per l'anno finanziario 1970; essa ritiene infatti, contrariamente a quello che era stato l'avviso del Senato, che sia necessario ripetere che per il finanziamento per il 1970 si ricorre al fondo globale. Io ritenevo invece (ma si tratta di un giudizio che, naturalmente, non ha alcun valore pratico) che, essendo approvato nel 1969 il testo del disegno di legge, il ricorso al fondo globale per il 1970 fosse una naturale conseguenza, scaturente da un'attività legislativa.

Così stando le cose, pur esprimendo il mio rammarico per questo rinvio al Senato (che sarà molto difficile spiegare agli interessati, che conoscono solo fino a un certo punto la meccanica dell'attività legislativa delle commissioni), sono qui a pregarvi, onorevoli colleghi, di voler confortare con il vostro voto unanime, com'è accaduto al Senato, questo disegno di legge che risolve tanti problemi sociali e umani, affinché almeno alla riapertura del Senato esso possa avere sanzione definitiva e passare tra le leggi dello Stato. In tal modo si verrà incontro alle esigenze di una categoria di lavoratori, ma anche a quelle della azienda ferroviaria dello Stato, che ha interesse a che si superi l'antiquata impostazione dell'assuntore per passare alla figura del dipendente delle ferrovie dello Stato, nella pienezza dei suoi diritti, in modo che in questo settore, che attiene alla sicurezza del traffico, sia assicurata la piena e perfetta funzionalità degli impianti.

PRESIDENTE. Ringrazio l'onorevole ministro per i suoi chiarimenti, e mi associo al suo auspicio che la legge venga rapidamente approvata al Senato, con la modifica richiesta dalla Commissione Bilancio.

AZIMONTI. Personalmente ed a nome del mio gruppo, desidero prima di tutto ringraziare l'onorevole Presidente, per essersi assunto l'onere della relazione. Dobbiamo constatare che è stata una scelta indovinata,

perché la sua relazione, seppure succinta, mi pare sia stata così chiara da convincerci tutti della opportunità dell'urgente approvazione del disegno di legge al nostro esame.

Questo provvedimento, d'altra parte, si ricollega alla discussione che la nostra Commissione fece, poco prima delle ferie estive, in occasione dell'esame dell'altro disegno di legge relativo alla perequazione del trattamento economico degli appaltatori delle ferrovie dello Stato. In quella occasione la Commissione votò all'unanimità un ordine del giorno che si riferiva proprio all'articolo 30 della legge n. 668 del 1967: pur risolvendosi, infatti, una questione relativa al trattamento economico di quei lavoratori, si lasciava però sussistere ancora un aspetto negativo, di sperequazione rispetto ai dipendenti delle ferrovie dello Stato, per quanto riguardava questioni normative e soprattutto previdenziali. L'ordine del giorno si richiamava appunto all'attuazione del disposto di legge anche per quel tipo di lavoratori, richiedendo l'inquadramento in ruolo del personale che svolge lavori in appalto di carattere continuativo.

Ripetiamo, dunque, anche noi che ci rammarichiamo che l'*iter* legislativo di questo disegno di legge, così atteso dai lavoratori dell'azienda delle ferrovie dello Stato, debba subire un ulteriore ritardo, a causa della modifica introdotta nel testo dalla Commissione Bilancio, il cui parere è per noi vincolante.

Esprimendo questo rammarico, dichiaro a nome del gruppo democristiano che noi voteremo a favore dell'approvazione del disegno di legge.

MONACO. Mi associo innanzitutto alle parole del collega Azimonti di apprezzamento per il fatto che il presidente ha voluto personalmente assumere l'onere di curare la relazione di questo provvedimento e mi associo anche alle parole di benvenuto formulate nei confronti del ministro dei trasporti.

A nome del gruppo liberale dichiaro che voteremo a favore di questo provvedimento per i motivi che sono stati sinteticamente ma efficacemente espressi dal presidente. Questo provvedimento va a favore di umili lavoratori che hanno avuto, non bisogna dimenticarlo, la responsabilità del servizio per lungo tempo anche in impianti e stazioni di una certa importanza. Cito, tanto per fare un esempio, la linea Avezzano-Sora che è affidata ad un dirigente unico che regola tutto il traffico attraverso assuntori.

Ciò premesso, mentre mi rammarico che il provvedimento debba subire un ritardo per il parere della Commissione Bilancio per noi vincolante, aggiungo che, anche se ho apprezzato e condiviso il parere espresso dal signor ministro, debbo fare una osservazione che potrebbe tradursi in un emendamento a proposito dell'articolo 6. In questo articolo è detto che l'inquadramento viene effettuato in base ad una graduatoria secondo norme, che saranno emanate dal Ministro dei trasporti, che terranno conto della posizione giuridica, dell'anzianità di servizio, delle mansioni svolte e del titolo di studio e delle abilitazioni possedute. Ora, per quanto riguarda le mansioni svolte, nel quinto capoverso dell'articolo 6 è detto che sono esclusi dall'inquadramento a gestore capo coloro che hanno prestato servizio esclusivamente in impianti di categoria C e D, e dall'inquadramento a gestore di prima classe coloro che hanno svolto servizio esclusivamente in impianti di categoria D. Tutto questo è giusto; però, per quanto riguarda il titolo di studio, citato sempre nell'articolo, non vi è alcuna precisazione. Pertanto, faccio presente che vi è il pericolo che si verifichi uno squilibrio nella carriera tra coloro che vengono agevolati da questo provvedimento e coloro che fanno già parte del personale delle ferrovie dello Stato come capi gestione. Tra le norme da emanarsi per la qualifica di gestore capo, che corrisponde al capo gestione, dovrebbe esservi quella che prescrive come titolo di studio la licenza di scuola media superiore. Ciò per evitare le doglianze degli attuali capi gestione che per concorrere a questo grado hanno dovuto appunto esibire il titolo di scuola media superiore.

Pertanto, qualora la Commissione e il Governo fossero d'accordo, si potrebbe ovviare a questo inconveniente aggiungendo al quinto capoverso dell'articolo 6, dopo le parole C e D, le parole: « e che non sono forniti del titolo di licenza di scuola media superiore ».

GUGLIELMINO. Noi siamo d'accordo circa l'approvazione di questo provvedimento di legge che risponde alle attese della categoria che ormai da tempo esercita una pressione di ordine sindacale e di ordine politico. Tutte le organizzazioni sindacali e i partiti sono stati investiti della questione da questi lavoratori che non sono riusciti a spiegarsi le lungaggini che si sono verificate.

Noi ritenevamo che questa mattina il provvedimento avrebbe potuto essere definitivamente approvato; sappiamo inoltre che la ca-

tegoria aveva minacciato un'azione sindacale, poi non realizzata nella convinzione che l'interessamento del presidente della Commissione avrebbe potuto portare ad una rapida approvazione del provvedimento. Ci troviamo invece di fronte a questo imprevisto ostacolo rappresentato dal parere vincolante della Commissione Bilancio; anche noi siamo convinti che la questione avrebbe potuto essere evitata. Comunque, non possiamo far altro che attenerci al parere espresso; ci auguriamo soltanto che il Senato possa rapidamente approvare il disegno di legge, e preghiamo il presidente della Commissione di voler rappresentare l'urgenza del provvedimento al presidente della competente Commissione del Senato.

Non siamo invece d'accordo sul fatto di apportare ulteriori modifiche al testo in esame, in quanto verrebbero a crearsi delle nuove difficoltà. Questo provvedimento è stato oggetto di lunghe trattative tra il Governo e i rappresentanti sindacali; se vi apportassimo degli emendamenti, riapriremmo il discorso sull'intero provvedimento non solo dal punto di vista dell'*iter* legislativo, ma anche dal punto di vista degli accordi presi con le organizzazioni sindacali, in considerazione anche del fatto che il disegno di legge non soddisfa certamente tutti gli interessi di questa categoria di lavoratori, ma ne accoglie le richieste fondamentali.

Siamo quindi contrari a nuove modifiche, che invece potranno essere apportate dopo la approvazione di questa legge, non mancando agli onorevoli colleghi i mezzi per poterlo fare.

Ciò detto, desideriamo richiamare l'attenzione del Governo sul problema degli assuntori delle ferrovie in concessione. Gli assuntori delle ferrovie in concessione non percepiscono nemmeno gli assegni familiari: hanno un trattamento inammissibile. Noi chiediamo un intervento energico da parte del Governo per il rispetto dei diritti sindacali, già sanciti da norme di legge, che vengono impunemente violati dalle aziende. Chiediamo altresì che questo problema venga esaminato in un contesto più generale; ci auguriamo che questo discorso venga al più presto ripreso, in sede di approvazione del provvedimento concernente gli appaltatori dei servizi per le ferrovie dello Stato. Avevamo già fatto presente questo problema, e cioè la necessità del trasferimento degli assuntori delle ferrovie in concessione alle dirette dipendenze dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Ci permettiamo, quindi, di sollecitare un intervento specifico nel settore delle ferrovie in concessione per quanto riguarda il trattamento dei dipendenti. Non dobbiamo dimenticare che gli assuntori di queste aziende hanno svolto con senso di responsabilità un importante lavoro nell'interesse della collettività.

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

Comunico che l'onorevole Pirastu ha presentato il seguente ordine del giorno, che reca anche le firme degli onorevoli Guglielmino, Damico, Battistella e Ceravolo:

« La Camera,

in considerazione del fatto che agli assuntori delle ferrovie complementari e in concessione vengono negati diritti elementari, quali gli assegni familiari,

impegna il Governo

a intervenire presso le direzioni delle società concessionarie per ottenere che anche gli assuntori delle ferrovie in concessione possano godere dei diritti riconosciuti a tutte le categorie di lavoratori dipendenti ».

Prima di dare la parola al ministro, perché risponda alle osservazioni che sono state fatte, desidero far presente all'onorevole Monaco che ho qualche dubbio circa l'opportunità di stabilire che per l'inquadramento nei ruoli è necessaria la licenza di scuola media superiore. La provenienza degli assuntori, agli inizi di carriera, è infatti diversa da quella degli altri dipendenti delle ferrovie dello Stato; la parificazione delle due classi di lavoratori sarebbe quindi solo teorica: in realtà ho fondati dubbi che si tradurrebbe in una grossa ingiustizia nei confronti degli assuntori.

Sono quindi contrario all'emendamento proposto dall'onorevole Monaco, sotto il profilo tecnico; ma lo sono anche per un altro motivo, al quale ha già accennato l'onorevole Guglielmino: temo cioè che l'approvazione di questa modifica possa comportare ulteriori emendamenti. Sappiamo infatti che, a norma di regolamento, possono essere modificate dall'altro ramo del Parlamento non solo le parti che sono state emendate, ma anche quelle che sono collegate con gli emendamenti apportati al testo. In questo caso, non so, dal punto di vista tecnico, quali rami fronzuti possano germogliare da questo tronco.

Pregherei quindi l'onorevole Monaco, per non rompere la buona armonia della Commissione, di considerare l'opportunità di rivedere la sua posizione.

GASPARI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Onorevole Presidente, io condivido pienamente, dal punto di vista tecnico, quello che lei ha detto.

Vorrei però assicurare l'onorevole Monaco. L'articolo 6, in fondo, non fa che tradurre in un testo legislativo le esperienze non solo delle ferrovie dello Stato, ma di tutte le amministrazioni ed aziende autonome che hanno provveduto all'inquadramento di nuovi settori di lavoratori. Qualche anno fa, per esempio, abbiamo avuto il caso del settore postale, dove sono stati inquadrate, mi pare, 30 o 40 mila lavoratori.

Quando si procede ad un inquadramento di questo genere, la prima preoccupazione è quella di non danneggiare coloro che già occupano una determinata posizione. I « mansionisti » che vengono inquadrate, per esempio, non debbono retrocedere rispetto alla posizione che avevano raggiunto, sia pure nella forma non diretta di dipendenti dello Stato.

La seconda preoccupazione del legislatore, evidentemente, dev'essere quella di non danneggiare, quando si procede ad un inquadramento, coloro che già si trovano in quei ruoli, e che hanno una legittima aspettativa di carriera. Questo secondo aspetto è quello di cui si rende portavoce l'onorevole Monaco.

Non bisogna dimenticare che coloro che in effetti, a livello tecnico, hanno trattato con il ministero e con i suoi uffici sono stati i sindacati, che rappresentano, è vero, gli assuntori, ma non per questo rappresentano meno il personale già in servizio. Ora la giusta preoccupazione dei sindacati è quella di non ledere la posizione di quest'ultimo personale. Io ho, personalmente, una lunga esperienza in questa materia: dopo aver esaminato richieste che, *prima facie*, presentavano un certo carattere di fondatezza, mi sono accorto che, in realtà, così non era, perché, traendo vantaggio dalla procedura di inquadramento, si mirava ad acquisire posizioni a danno di coloro che già erano nei ruoli organici. È un tentativo che, purtroppo, si ripete quasi sempre.

In questo caso non sono in grado di dire se esista questo desiderio; occorrerebbe, per poterlo dire, un'analisi più approfondita.

Ma, ad ogni modo, questo è quanto mi preme dire all'onorevole Monaco: l'articolo 6

fissa i criteri generali, obbiettivi, per quanto concerne la procedura dell'inquadramento. Sono certo che la specifica situazione di cui ha parlato l'onorevole Monaco è stata tenuta in considerazione quando l'articolo è stato elaborato.

Oggi, ad ogni modo, si deve procedere all'inquadramento. In quella sede, evidentemente, noi avremo, come amministrazione delle ferrovie, anche la collaborazione dei sindacati del personale per l'elaborazione non solo delle graduatorie, ma anche dei criteri specifici che debbono metterci in condizione di non danneggiare nemmeno uno dei dipendenti delle ferrovie, perché il vantaggio di coloro che entrano nei ruoli, evidentemente, non deve essere ottenuto a detrimento di coloro che già vi si trovano.

Quindi vorrei pregare l'onorevole Monaco di ritirare il suo emendamento, assicurandogli che il problema da lui sollevato sarà tenuto da me presente nell'elaborazione dei criteri di inquadramento del personale. Con questa assicurazione ritengo che egli potrebbe ritirare l'emendamento, anche per non aprire la strada ad altri emendamenti particolari, che potrebbero sempre essere presentati. Sapevo, infatti, che quando si fanno di queste leggi gli interessi coinvolti sono molteplici e che basta aprire un varco con un primo intervento perché ne seguano moltissimi altri. Oggi, invece, come si è già detto, noi ci troviamo in difficoltà a spiegare a questi umili lavoratori delle ferrovie dello Stato come mai, contrariamente a quanto ci si attendeva, il provvedimento non sarà oggi approvato in via definitiva; mi sembra quindi non sia opportuno correre il rischio di provocare altri ritardi.

In questo senso chiedo la solidarietà della Commissione con la posizione assunta dal relatore, che è pienamente condivisa anche dal Governo.

Per quanto riguarda l'ordine del giorno, posso dire che il problema in esso sollevato sarà senz'altro da me affrontato: quando mi occuperò del settore delle ferrovie concesse sarà mia cura fare in modo che questo inconveniente cessi di verificarsi. Sono quindi pronto ad accettare l'ordine del giorno, purché la parola « impegna » sia sostituita dalla parola « invita », per una questione di forma.

PIRASTU. Io non ho nulla in contrario.

GASPARI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. In questi termini, allora, dichiaro di accettare l'ordine del giorno.

AZIMONTI. Signor Presidente, io non avrei alcuna difficoltà (e credo, dicendo questo, di interpretare anche il pensiero dei colleghi del mio gruppo) ad aderire all'ordine del giorno, con la modifica richiesta dal signor Ministro. Nell'attuale formulazione, però, esso non è completo. Il problema degli assuntori delle ferrovie in concessione è un problema che può nascere in Sardegna, e non per gli assuntori delle altre ferrovie. Se il problema si pone in Sardegna, vuol dire che c'è una evidente violazione delle norme contrattuali, perché il contratto collettivo di lavoro contiene in materia disposizioni ben precise.

Io sarei d'accordo di accogliere un ordine del giorno nel quale si invitasse il Governo ad affrontare tutto il problema dei dipendenti delle ferrovie in concessione, perché il fatto abnorme è che ci sia una disparità di trattamento economico tra i dipendenti delle ferrovie dello Stato e quelli delle ferrovie in concessione, che svolgono il medesimo servizio pubblico, con parità di responsabilità.

Invito quindi il Governo a riesaminare tutta la materia concernente i dipendenti delle ferrovie in concessione, affinché si possa arrivare ad una perequazione economica e normativa, tenuto conto che svolgono un servizio di identica importanza di quello dei dipendenti delle ferrovie dello Stato.

PIRASTU. Concordo con le osservazioni fatte dal collega Azimonti, ma non è a caso che abbiamo presentato un ordine del giorno riguardante soltanto una categoria dei dipendenti delle ferrovie in concessione.

Saremmo felicissimi di accogliere le proposte dell'onorevole Azimonti, ma non vorremmo che esse, più generali e, riconosco, anche più importanti, conglobino, ritardandola, la soluzione di un problema specifico. Mi pare corretto l'invito al Governo di individuare quali sono le società dove questi inammissibili rapporti si verificano: le società, siano esse in Sardegna, in Puglia, ed altrove, che negano perfino gli assegni familiari debbono essere individuate. Esse creano delle situazioni di disperazione, pericolose per la gestione delle ferrovie. Non dimentichiamo infatti che un assuntore, privo dei diritti dovutogli, si trova costretto ad arrontondare lo stipendio, lasciando magari un figlio alla sorveglianza del passaggio a livello. Molti incidenti sono avvenuti anche per questi motivi.

Pertanto, io insisto per questa formulazione dell'ordine del giorno, concordando per

altro pienamente con il collega che vi è un problema generale di perequazione e di adeguamento, se non proprio di identità di trattamento, perché vi sono delle differenze che non si possono disconoscere tra i dipendenti delle ferrovie dello Stato e quelli delle ferrovie in concessione.

PRESIDENTE. Vorrei fare una osservazione come relatore: esaminiamo il problema posto dal collega Pirastu, in quanto il problema più generale proposto dal collega Azimonti potrà essere esaminato in sede di discussione del bilancio del ministero dei trasporti. Dichiaro intanto di aderire all'ordine del giorno Pirastu.

AZIMONTI. Mi dichiaro d'accordo sull'ordine del giorno presentato dal collega Pirastu, e mi riservo di presentare, in sede più opportuna, un ordine del giorno concernente la materia dal punto di vista più generale.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno presentato dai deputati Pirastu ed altri è dunque accolto dal Governo con la sostituzione della parola « impegna » con « invita ». Poiché non si insiste per la votazione, passiamo all'esame degli articoli.

MONACO. Signor Presidente, dichiaro di non insistere nella presentazione del mio emendamento all'articolo 6 per motivi di ordine generale, in quanto mi rendo conto che ciò comporterebbe un ritardo nell'approvazione di questo provvedimento atteso da lungo tempo.

Sono lieto del fatto che sia il signor Presidente sia il signor ministro abbiano colto lo spirito del mio emendamento e cioè la necessità di non danneggiare coloro che già sono in carriera. Debbo dire che sono soddisfatto delle assicurazioni che sono state fornite dall'onorevole ministro; evidentemente del titolo di studio si terrà conto al momento della compilazione delle graduatorie.

Pertanto, di fronte alle assicurazioni date mi, non insisto nel chiedere la votazione del mio emendamento e mi auguro che tutto possa essere risolto nel migliore dei modi.

PRESIDENTE. Poiché dall'articolo 1 all'articolo 32 non sono stati presentati emendamenti, li porrò successivamente in votazione.

ART. 1.

Nei quadri di classificazione del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato sono istituiti due gruppi di personale dell'esercizio, in aggiunta a quelli previsti dall'articolo 1, quarto comma, della legge 26 marzo 1958, n. 425, comprendenti, rispettivamente, le qualifiche di ausiliario, gestore, gestore di 1^a classe e gestore capo e le qualifiche di guardiano e guardiano di 1^a classe.

Con proprio decreto il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile provvederà ad includere le qualifiche di cui al precedente comma nel quadro di equiparazione del personale ai fini gerarchici, disciplinari e dei cambi di qualifica.

(È approvato).

ART. 2.

Gli allegati nn. 3, 4, 11, 12, 13, 15 alla legge 26 marzo 1958, n. 425, sono integrati, rispettivamente, dagli allegati 1, 2, 3, 4, 5, 6 alla presente legge.

(È approvato).

ART. 3.

Il terzo comma dell'articolo 10 della legge 26 marzo 1958, n. 425, è modificato come segue:

« Per l'assunzione nelle qualifiche iniziali del personale esecutivo degli uffici e nelle qualifiche del personale esecutivo dell'esercizio di assistente di stazione, gestore, conduttore e aiuto macchinista, nonché nella qualifica di interprete, è prescritto il possesso di licenza di scuola media o di altro titolo equipollente ».

(È approvato).

ART. 4.

All'articolo 32 della legge 26 marzo 1958, n. 425, è aggiunto il seguente comma:

« I gestori di 1^a classe, i gestori e gli ausiliari nonché il personale di vigilanza sono addetti all'espletamento di tutti i servizi necessari, rispettivamente, nelle fermate e presso i passaggi a livello ».

(È approvato).

ART. 5.

Sono inquadrati nelle qualifiche di gestore capo, gestore di 1^a classe e gestore:

gli assuntori di stazione e di fermata iscritti nel ruolo speciale alla data di entrata in vigore della legge 27 luglio 1967, n. 668;

i coadiutori amministrativi con orario di lavoro non inferiore alle 8 ore, in servizio alla stessa data;

gli incaricati di cui all'articolo 30 della legge 27 luglio 1967, n. 668, convenzionati per i servizi di stazione e di fermata, che siano iscritti negli albi compartimentali degli aspiranti assuntori.

L'inquadramento di cui al presente articolo avrà decorrenza agli effetti giuridici dal 1° luglio 1968 e agli effetti economici dal 1° gennaio 1969.

(È approvato).

ART. 6.

L'inquadramento di cui al precedente articolo sarà effettuato in base ad una graduatoria nazionale da formare secondo norme che verranno emanate dal Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile e che terranno conto della posizione giuridica, dell'anzianità di servizio, delle mansioni svolte, del titolo di studio e delle abilitazioni possedute.

Per la formazione della graduatoria sarà nominata dal direttore generale apposita commissione, comprendente i rappresentanti del personale, con i criteri delle commissioni di avanzamento.

La graduatoria sarà approvata dal direttore generale.

Le qualifiche di gestore capo, gestore di 1^a classe e gestore, nell'ordine, verranno attribuite seguendo la graduatoria di cui al primo comma, fino a concorrenza dei posti di organico al 1° luglio 1968 stabiliti per ciascuna di esse dall'articolo 24 della presente legge.

Sono comunque esclusi dall'inquadramento a gestore capo coloro che hanno svolto servizio esclusivamente in impianti di categoria C e D e dall'inquadramento nella qualifica di gestore di 1^a classe coloro che hanno svolto servizio esclusivamente in impianti di categoria D.

Gli incaricati che hanno maturato o completato l'anno di continuativo servizio o le 500 giornate di cui all'articolo 30 della legge 27 luglio 1967, n. 668, in assuntorie di posto

di blocco intermedio sono inquadrati nelle qualifiche di gestore e superiori, se iscritti nella sezione I o II degli albi compartimentali degli aspiranti assuntori e nella qualifica di ausiliario negli altri casi.

Le vacanze eventualmente residue al 1° luglio 1968, dopo l'inquadramento dei soggetti elencati all'articolo 5, saranno coperte mediante assunzione in prova nella qualifica di gestore degli aspiranti assuntori di 1° e 2° sezione che abbiano maturato il titolo alla iscrizione nel ruolo speciale posteriormente al 26 agosto 1967, e, ove manchino, con aspiranti ai quali sia stato conferito l'incarico di assuntore, ai sensi della legge 30 dicembre 1959, n. 1236, posteriormente al 26 agosto 1967.

Le nomine in prova previste dal comma precedente avranno decorrenza dalla data dell'assunzione.

(È approvato).

ART. 7.

Con decorrenza agli effetti giuridici dal 1° gennaio 1969, entro i limiti degli organici previsti a tale data dall'articolo 24 della presente legge, ed agli effetti economici dal 1° luglio 1969, verranno inquadrati, nell'ordine, nella qualifica di gestore:

coloro i quali, compresi nella graduatoria di cui al precedente articolo 6, non abbiano eventualmente conseguito l'inquadramento con decorrenza 1° luglio 1968 per mancanza di posti disponibili;

gli aspiranti assuntori che entro il 31 dicembre 1968 abbiano maturato il titolo all'iscrizione nel ruolo speciale degli assuntori;

gli incaricati di cui all'articolo 30 della legge 27 luglio 1967, n. 668, convenzionati per i servizi di stazione o di fermata;

i coadiutori amministrativi ad orario ridotto nonché i coadiutori promiscui anche ad orario ridotto.

Le vacanze eventualmente residue saranno coperte mediante assunzione in prova degli aspiranti assuntori di 1° o, in loro mancanza, di 2° sezione dell'albo compartimentale, dando la precedenza in ogni caso a coloro cui fosse stato già conferito l'incarico di assuntore, ai sensi dell'articolo 7 della legge 30 dicembre 1959, n. 1236.

Le vacanze che si verificheranno dopo il 1° gennaio 1969 e fino al 31 dicembre 1970 saranno coperte mediante l'inquadramento di coloro i quali non abbiano conseguito la siste-

mazione a ruolo in base al primo comma per mancanza di posti disponibili, e, in loro assenza, dei soggetti di cui al comma precedente e con le modalità in esso previste.

Il servizio prestato dagli aspiranti assuntori dopo il formale conferimento dell'incarico di assuntore viene computato agli effetti del periodo di prova nella qualifica di assunzione.

(È approvato).

ART. 8.

Gli inquadramenti dei soggetti di cui ai precedenti articoli 5, 6 e 7, per coloro che hanno conseguito l'idoneità ovvero l'abilitazione in « nozioni sulle gestioni viaggiatori e bagagli » e per i coadiutori promiscui anche ad orario ridotto, sono subordinati al conseguimento delle abilitazioni alle gestioni viaggiatori, bagagli e merci, secondo appositi programmi.

Tali abilitazioni potranno essere conseguite entro 30 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

Coloro i quali non le conseguiranno verranno inquadrati nella qualifica di ausiliario.

(È approvato).

ART. 9.

Con decorrenza ad ogni effetto dal 1° gennaio 1970, nei limiti dei posti di organico previsti a tale data dall'articolo 24 della presente legge, saranno inquadrati nella qualifica di ausiliario, nell'ordine, i soggetti di cui agli articoli 5, 6 e 7 privi delle abilitazioni prescritte al precedente articolo 8 e i coadiutori di fatica ad intero orario.

I soggetti di cui al comma precedente, che non potranno conseguire l'inquadramento per mancanza di disponibilità, verranno inquadrati in occasione di successive vacanze.

Le vacanze eventualmente residue e quelle che si determineranno fino al 31 dicembre 1970 saranno coperte mediante assunzione in prova, nell'ordine, dei coadiutori di fatica ad orario ridotto, dei coadiutori promiscui ad orario ridotto privi delle abilitazioni di cui al precedente articolo 8 e dei sostituti di coadiutore utilizzati in via permanente, che, nell'anno precedente la data di entrata in vigore della legge 27 luglio 1967, n. 668, abbiano espletato almeno 150 giornate di effettive prestazioni.

(È approvato).

ART. 10.

Gli inquadramenti di cui al precedente articolo 9 sono subordinati al possesso delle abilitazioni a freni, scambi e manovre.

Tali abilitazioni potranno essere conseguite entro 30 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge. Coloro i quali non le conseguiranno verranno esclusi dall'inquadramento.

(È approvato).

ART. 11.

Sono inquadrati nelle qualifiche di guardiano di 1ª classe e di guardiano, fino a concorrenza dei posti d'organico previsti al 1º luglio 1968, per ciascuna di dette qualifiche, dall'articolo 24 della presente legge:

gli assuntori di passaggio a livello e di vigilanza iscritti nel ruolo speciale alla data di entrata in vigore della legge 27 luglio 1967, n. 668, e i loro coadiutori;

gli incaricati di cui all'articolo 30 della legge 27 luglio 1967, n. 668, convenzionati per i servizi di cui al punto precedente, che siano iscritti negli albi compartimentali degli aspiranti assuntori.

L'inquadramento di cui al presente articolo avrà decorrenza agli effetti giuridici dal 1º luglio 1968 e agli effetti economici dal 1º gennaio 1969.

Le vacanze eventualmente residue saranno coperte mediante assunzione in prova nella qualifica di guardiano degli aspiranti assuntori di 3ª sezione che abbiano maturato il titolo alla iscrizione nel ruolo speciale posteriormente al 26 agosto 1967, e, ove manchino, con aspiranti ai quali sia stato conferito l'incarico di assuntore, ai sensi della legge 30 dicembre 1959, n. 1236, posteriormente al 26 agosto 1967.

Le nomine in prova previste dal precedente comma avranno decorrenza dal giorno dell'assunzione in servizio.

(È approvato).

ART. 12.

I soggetti di cui all'articolo 11 sono inquadrati nella qualifica di guardiano di 1ª classe, se utilizzati in assuntorie di categoria A o B; nella qualifica di guardiano, se utilizzati in assuntorie di altra categoria.

Per la determinazione della categoria si ha riguardo alla classificazione dell'assuntoria alla data del 26 agosto 1967, ovvero alla classificazione precedente se più favorevole.

Nei riguardi degli assuntori ed incaricati ruotanti nonché degli incaricati utilizzati per le sostituzioni degli assuntori temporaneamente assenti si fa riferimento alla categoria di prevalente utilizzazione nell'anno precedente l'entrata in vigore della legge 27 luglio 1967, n. 668.

(È approvato).

ART. 13.

Con decorrenza agli effetti giuridici dal 1º gennaio 1969 e agli effetti economici dal 1º luglio 1969, verranno inquadrati nelle stesse qualifiche di cui all'articolo precedente, nell'ordine e nel limite dei posti di organico previsti alla data del 1º gennaio 1969 dall'articolo 24 della presente legge:

coloro i quali, trovandosi nelle condizioni di cui al precedente articolo 11, non hanno potuto ottenere l'inquadramento per mancanza di posti disponibili;

gli aspiranti assuntori che entro il 31 dicembre 1968 abbiano maturato titolo alla iscrizione nel ruolo speciale degli assuntori;

gli incaricati di cui all'articolo 30 della legge 27 luglio 1967, n. 668, convenzionati per i servizi di custodia di passaggi a livello e di vigilanza ovvero per completamento orario non inferiore alle 8 ore giornaliere in impianti classificati.

Le vacanze eventualmente residue saranno coperte mediante assunzione in prova, nell'ordine, degli aspiranti assuntori iscritti nella 3ª sezione degli albi compartimentali, dando la precedenza a quelli cui fosse stato già conferito l'incarico, ai sensi dell'articolo 7 della legge 30 dicembre 1959, n. 1236, e degli incaricati di cui al comma precedente in servizio per completamento orario inferiore alle 8 ore.

Le vacanze che si verifichino dopo il 1º gennaio 1969 e fino al 31 dicembre 1970 verranno coperte inquadrando coloro i quali, versando nelle condizioni di cui al primo comma, non abbiano conseguito la sistemazione a ruolo per carenza di disponibilità ovvero, in loro mancanza, mediante assunzioni in prova ai sensi del comma precedente.

Agli aspiranti assuntori è applicato il disposto del precedente articolo 7, ultimo comma.

(È approvato).

ART. 14.

Gli ex assuntori che entro il 31 dicembre 1968 siano entrati a far parte del personale di ruolo delle ferrovie dello Stato per concorso esterno anche riservato o per concorso interno, possono chiedere, con domanda da produrre a pena di decadenza entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, l'inquadramento di cui ai precedenti articoli, con decorrenza 30 giugno 1970.

Il servizio di ruolo da loro svolto verrà considerato come reso nell'ultima posizione da assuntore rivestita.

(È approvato).

ART. 15.

Il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, su proposta del direttore generale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, stabilirà i criteri per la formazione delle graduatorie di inquadramento degli ausiliari e degli incaricati da inquadrare ai sensi dell'articolo 13 o per la determinazione dell'ordine con cui saranno disposte le assunzioni in prova previste dagli articoli precedenti.

(È approvato).

ART. 16.

Hanno titolo all'inquadramento gli assuntori che alla data del 1° luglio 1968 non abbiano superato il 65° anno di età.

Gli aventi titolo all'inquadramento, i quali siano cessati dal servizio in data compresa fra quella di decorrenza degli effetti giuridici dell'inquadramento e quella di decorrenza dei relativi effetti economici, saranno considerati, ai soli fini del trattamento di quiescenza, collocati a riposo alla data di decorrenza degli effetti economici.

Il collocamento in quiescenza degli assuntori che entro il 1° gennaio 1970 abbiano superato o superino i limiti di età previsti dall'allegato n. 6 alla presente legge, viene prorogato di sei mesi, ma non oltre il 65° anno di età.

(È approvato).

ART. 17.

Ai fini dell'inquadramento e delle assunzioni di cui al precedente articolo 5 e seguenti si prescinde dal titolo di studio. Tuttavia, coloro i quali non sono in possesso

della licenza di scuola elementare dovranno superare apposito esame di accertamento.

Gli inquadramenti e le assunzioni sono altresì subordinati al possesso del requisito di idoneità fisica, da accertare con i criteri della revisione di cui al decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile 3 gennaio 1966, n. 12, integrato con le qualifiche istituite con la presente legge.

Gli aspiranti assuntori cui non sia stato conferito l'incarico di assuntore e che non siano convenzionati come incaricati verranno tuttavia visitati con i criteri dell'assunzione.

(È approvato).

ART. 18.

Sono esclusi dall'inquadramento coloro i quali non erano in servizio alla data di entrata in vigore della legge 27 luglio 1967, n. 668, a meno che si trovassero alle armi per adempiere agli obblighi militari ovvero si trattasse di incaricati in attesa di riutilizzazione al termine dell'adempimento degli obblighi militari o di assuntori in attesa di riutilizzazione per soppressione del posto di lavoro.

Sono altresì esclusi coloro i quali all'atto dell'inquadramento non siano più in servizio per fatto volontario ovvero per esonero dovuto a motivi disciplinari.

(È approvato).

ART. 19.

Hanno titolo all'inquadramento e all'assunzione in prova, secondo gli articoli precedenti, gli incaricati e i coadiutori che, oltre alle altre condizioni, non abbiano superato, alla data di decorrenza dell'inquadramento, il 62° o il 60° anno di età, a seconda che siano inquadrate, rispettivamente, nelle qualifiche di gestore e superiori ovvero in quelle di ausiliario, guardiano e guardiano di 1ª classe.

(È approvato).

ART. 20.

In deroga al quarto comma dell'articolo 158 della legge 26 marzo 1958, n. 425, e fino al 31 dicembre 1970, il personale femminile nubile immesso nei ruoli ferroviari in base alla presente legge può presentare le dimissioni con diritto al trattamento di pensione

qualora alla data di risoluzione del rapporto di impiego abbia conseguito almeno 15 anni di servizio valutabile ai fini della pensione.

(È approvato).

ART. 21.

Al personale inquadrato nei gruppi « gestori e ausiliari » e « di vigilanza » sono attribuiti gli stipendi previsti nella annessa tabella allegato n. 7 che integra quella prevista per il personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato dal decreto del Presidente della Repubblica 5 giugno 1965, n. 749.

Gli stipendi si riferiscono alla posizione iniziale delle varie qualifiche e saranno rideterminati con i decreti che dovranno essere emanati in attuazione degli articoli 10 e 13 della legge 18 marzo 1968, n. 249.

Al personale inquadrato in base alla presente legge le disposizioni sulle competenze accessorie approvate con la legge 31 luglio 1957, n. 685, e successive modificazioni, sono applicabili a partire dal 1° settembre 1969.

Per il periodo compreso tra il 1° luglio 1968 e la data di decorrenza degli effetti economici degli inquadramenti, compete il trattamento economico di attività di servizio o di quiescenza previsto dalla legge 30 dicembre 1959, n. 1236, e successive modificazioni, salvo quanto stabilito dal secondo comma dell'articolo 16.

(È approvato).

ART. 22.

Ai fini dell'attribuzione degli aumenti biennali di stipendio nella prima applicazione degli stipendi di cui all'allegata tabella n. 7, nei riguardi del personale proveniente dalla posizione di assuntore il servizio svolto in qualità di assuntore, in impianti classificati, anteriormente al 1° marzo 1960, è valutato nella misura del 70 per cento.

Agli effetti di cui al comma precedente le anzianità di servizio pari o inferiori a quattro anni non vengono prese in considerazione, mentre quelle superiori sono preventivamente ridotte di quattro anni:

per i dipendenti inquadrati nella qualifica di gestore capo che non provengono dalla posizione di assuntore titolare in assuntoria di categoria A;

per i dipendenti inquadrati nella qualifica di gestore di 1ª classe che provengono dalla posizione di assuntore titolare e non

titolare in assuntoria di categoria inferiore alla B;

per i dipendenti inquadrati nella qualifica di gestore che provengono dalla posizione di assuntore titolare e non titolare in assuntoria di categoria D;

per i dipendenti inquadrati nella qualifica di guardiano di 1ª classe che provengono dalla posizione di assuntore titolare e non titolare in assuntoria di categoria B;

per i dipendenti inquadrati nella qualifica di guardiano che provengono dalla posizione di assuntore titolare e non titolare in assuntoria di categoria D.

L'anzianità maturata in impianti classificati successivamente al 1° marzo 1960 è valutata per intero.

Qualora il nuovo stipendio risulti di importo inferiore a quello di godimento, la differenza è conservata a titolo di assegno personale pensionabile, da riassorbire con i successivi aumenti di stipendio.

(È approvato).

ART. 23.

In deroga alla disposizione di cui al quinto comma dell'articolo 34 della legge 26 marzo 1958, n. 425, e successive modificazioni, al personale dei gruppi « gestori e ausiliari » e « di vigilanza » possono essere applicati orari di lavoro settimanali di durata non superiore a 56 ore fino al 31 dicembre 1969 e a 48 ore fino al 31 dicembre 1970.

A decorrere dal 1° gennaio 1971 la durata della settimana lavorativa è regolata dalle norme di cui al decreto del Presidente della Repubblica 2 aprile 1960, n. 433, e successive modificazioni.

(È approvato).

ART. 24.

Le piante organiche per le qualifiche di cui alla presente legge sono fissate come segue ad integrazione dei quantitativi previsti dalla legge 4 dicembre 1961, n. 1256, e successive modificazioni:

dal 1° luglio 1968

gestori e ausiliari:

gestore capo n.	348
gestore di 1ª classe n.	970
gestore n.	1.182
ausiliario n.	—

V LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 17 SETTEMBRE 1969

personale di vigilanza:

guardiano di 1ª classe	n.	2.300
guardiano	n.	3.000
In complesso posti	n.	7.800

dal 1° gennaio 1969

gestori e ausiliari:

gestore capo	n.	348
gestore di 1ª classe	n.	970
gestore	n.	1.950
ausiliario	n.	—

personale di vigilanza:

guardiano di 1ª classe	n.	2.494
guardiano	n.	3.500
In complesso posti	n.	9.262

dal 1° gennaio 1970

gestori e ausiliari:

gestore capo	n.	348
gestore di 1ª classe	n.	1.000
gestore	n.	2.012
ausiliario	n.	790

personale di vigilanza:

guardiano di 1ª classe	n.	2.494
guardiano	n.	3.963
In complesso posti	n.	10.607

(È approvato).

ART. 25.

Il personale di cui all'articolo 30 della legge 27 luglio 1967, n. 668, all'atto del passaggio nei ruoli organici delle ferrovie dello Stato è iscritto al fondo pensioni e all'opera di previdenza, ai sensi dell'articolo 64 della legge 26 marzo 1958, n. 425.

Dalla iscrizione al fondo pensioni sono esclusi gli incaricati e i coadiutori inquadrati nelle qualifiche di guardiano e di ausiliario che, alla data di decorrenza dell'inquadramento, abbiano superato il 50° anno di età e quelli inquadrati nelle qualifiche di gestore e superiori, che alla data di cui sopra abbiano superato il 52° anno.

Nei casi suddetti gli interessati, ove non lo fossero già, saranno iscritti all'Istituto nazionale della previdenza sociale e coloro i quali, in base alla tabella allegato n. 15 allo

stato giuridico del personale ferroviario integrata dall'allegato n. 6 alla presente legge, dovrebbero essere collocati in quiescenza al compimento del 58° anno di età, saranno mantenuti in servizio fino al 60° anno.

Il periodo di iscrizione al fondo di previdenza per gli assuntori ed il servizio pregresso riconosciuto o riconoscibile con provvedimenti successivi alla presente legge è valutato per intero come iscrizione al fondo pensioni delle ferrovie dello Stato. Lo stesso periodo di servizio pregresso, dietro domanda da presentarsi entro tre mesi dalla comunicazione dell'inquadramento, può essere riscattato ai fini dell'indennità di buonuscita secondo le norme di cui all'articolo 4 della legge 6 dicembre 1965, n. 1368, considerando gli stipendi di cui alla tabella allegato 7 per il computo del contributo.

Con l'iscrizione all'opera di previdenza cessa, per l'Azienda delle ferrovie dello Stato, l'obbligo del pagamento dei premi per le polizze costituite in base alle convenzioni stipulate con l'Istituto nazionale delle assicurazioni.

L'Azienda stessa cederà la proprietà della polizza agli interessati, i quali potranno avvalersi delle facoltà previste, per gli assuntori, dall'articolo 9 della convenzione stipulata con l'Istituto nazionale delle assicurazioni ed approvata con il decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile 26 luglio 1962, n. 648, e, per gli incaricati, dall'articolo 9 della convenzione stipulata con il predetto istituto assicurativo ed approvata con il decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile 6 settembre 1952, n. 893.

(È approvato).

ART. 26.

Per il personale inquadrato nei ruoli organici delle ferrovie dello Stato in base alla presente legge, la ritenuta straordinaria prevista dall'articolo 6 del regio decreto 22 aprile 1909, n. 229, modificato dall'articolo 12 del decreto legislativo luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393, è limitata al decimo dello stipendio annuo senza tener conto dell'eventuale superamento del 30° anno di età.

(È approvato).

ART. 27.

Qualora il personale inquadrato in base alla presente legge ed iscritto al fondo pensioni delle ferrovie dello Stato, alla data del

compimento del limite di età previsto dall'allegato 15 allo stato giuridico del personale delle ferrovie dello Stato integrato dall'allegato 6 alla presente legge, non abbia raggiunto il limite di servizio, il collocamento a riposo sarà considerato come avvenuto per misura amministrativa e pertanto il diritto a pensione potrà essere conseguito con una durata di servizio utile, effettivamente prestato, di anni 9, mesi 6 e giorni 1.

Ove alla data del raggiungimento dei limiti di età non sia stato maturato il servizio utile previsto nel precedente comma, il collocamento a riposo avverrà al compimento di tale servizio e comunque non oltre il 65° anno di età.

(È approvato).

ART. 28.

Ai fini della pensione a carico del fondo pensioni delle ferrovie dello Stato, è riconoscibile secondo le norme vigenti, con domanda da prodursi, a pena di decadenza, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, il servizio reso in qualità di coadiutore del coniuge, nel quinquennio antecedente il 1° marzo 1960, dagli assuntori iscritti al fondo pensioni ferrovie dello Stato in dipendenza del presente inquadramento.

(È approvato).

ART. 29.

Il rapporto intrattenuto con l'Azienda da coloro i quali non saranno inquadrati in base alla presente legge cesserà dalla data in cui verrà effettivamente inquadrata la categoria di soggetti nella quale essi sarebbero stati inseriti se in possesso di tutti i prescritti requisiti.

A coloro i quali non saranno inquadrati per difetto del requisito di cui all'articolo 17, primo comma, della presente legge ovvero dei requisiti di utilizzazione di cui all'articolo 30, n. 3 della legge 27 luglio 1967, n. 668, e non troveranno utilizzazione in base all'articolo 31 di quest'ultima legge, viene riservato il seguente trattamento:

agli assuntori è concesso un aumento di servizio, fino ad un massimo di 5 anni, da valere ai soli fini del computo del servizio utile per la liquidazione degli assegni a carico del fondo di previdenza degli assuntori, pari al numero di anni di servizio ancora da

compiere fino al raggiungimento del limite di età di 65 anni;

ai coadiutori è corrisposta, in aggiunta a quella prevista al paragrafo X, primo comma, dell'articolo 35 del decreto del Presidente della Repubblica 26 giugno 1962, n. 1418, una indennità pari a 5 giorni dell'ultimo compenso percepito, per ogni anno di anzianità di servizio maturato;

agli incaricati è corrisposta l'indennità di cui all'articolo 19, quarto comma, del decreto del Ministro dei trasporti 24 ottobre 1962, n. 1432, maggiorata del 50 per cento e fino ad un massimo di 4 mensilità.

Fra i servizi da gestire con le modalità previste dal primo comma dell'articolo 31 della legge 27 luglio 1967, n. 668, vanno compresi anche quelli non classificabili per la loro minima importanza, che verranno determinati con decreto del Ministro per i trasporti e l'aviazione civile.

(È approvato).

ART. 30.

Gli assuntori che non potranno ottenere il passaggio nei ruoli organici delle ferrovie dello Stato rimarranno iscritti al fondo di previdenza per gli assuntori, istituito con la legge 30 dicembre 1959, n. 1236, il quale continuerà ad erogare le sue prestazioni fino a che non sarà cessata l'ultima delle partite di trattamento previdenziale in carico.

Al verificarsi di tale cessazione i residui attivi della gestione saranno versati al fondo pensioni per il personale delle ferrovie dello Stato.

(È approvato).

ART. 31.

Nella prima applicazione della presente legge e fino al 1° gennaio 1971 l'anzianità minima prevista dal primo comma dell'articolo 75 della legge 26 marzo 1958, n. 425, è ridotta alla metà.

(È approvato).

ART. 32.

La spesa derivante dall'attuazione della presente legge farà carico al bilancio dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

Per gli anni 1969 e 1970 il Ministero del tesoro è autorizzato a corrispondere all'Azienda predetta sovvenzioni straordinarie, rispettivamente, di lire 3.200 milioni e di lire 6.400 milioni.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 33:

ART. 33.

All'onere derivante dalla concessione delle sovvenzioni di cui all'articolo precedente si farà fronte, per l'anno 1969, mediante riduzione del fondo iscritto al capitolo n. 6036 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno stesso.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni allo stato di previsione del Ministero del tesoro ed al bilancio dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

In relazione al parere espresso dalla Commissione bilancio, ho presentato, nella mia qualità di relatore, un emendamento con il

quale propongo di sostituire il primo comma dell'articolo con il seguente:

« All'onere derivante dalla concessione delle sovvenzioni di cui all'articolo precedente si provvede:

— per l'anno finanziario 1969 mediante riduzione del fondo iscritto al capitolo n. 6036 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno finanziario medesimo;

— per l'anno finanziario 1970, mediante riduzione del fondo iscritto al capitolo n. 3523 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno finanziario medesimo ».

Pongo in votazione l'emendamento di cui ho dato lettura.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo nel testo emendato.

(È approvato).

Poiché agli allegati 1, 2, 3, 4, 5, 6 e 7 non sono stati presentati emendamenti, li porrò successivamente in votazione.

ALLEGATO N. 1.

Fra la « Tabella B — personale esecutivo delle stazioni » e la « Tabella C — dirigenti dei depositi personale viaggiante » è inserita la « Tabella B-bis — gestori e ausiliari ».

Fra la « Tabella H — personale esecutivo della linea » e la « Tabella I — dirigenti tecnici » è inserita la « Tabella H-bis — personale di vigilanza ».

Fra il « sub allegato n. 3/B » e il « sub allegato n. 3/C » è inserito il « sub allegato 3/B-bis », relativo alla « Tabella B-bis — gestori e ausiliari », che si articola sulle seguenti qualifiche:

- gestore capo;
- gestore di 1^a classe;
- gestore;
- ausiliario.

Fra il « sub allegato n. 3/H » e il « sub allegato n. 3/I » è inserito il « sub allegato n. 3/H-bis », relativo alla « Tabella H-bis — personale di vigilanza », che si articola sulle seguenti qualifiche:

- guardiano di 1^a classe;
- guardiano.

(È approvato).

ALLEGATO N. 2.

Fra il gruppo « personale esecutivo delle stazioni » e il gruppo « personale dei treni » è inserito il gruppo:

Gestori e ausiliari

gestore;
ausiliario.

Fra il gruppo « personale esecutivo della linea » e il gruppo « operai e verificatori » è inserito il gruppo:

Personale di vigilanza

guardiano.

(È approvato).

ALLEGATO N. 3.

Al n. 16 « impianti dipendenti dalle divisioni movimento », fra il punto I ed il punto II viene inserito quanto segue:

I-bis — Fermate			
a) Capi degli impianti	Capi del reparto	Capo dell'ufficio 1° divisionale	Capo della divisione
b) altro personale	Capi dell'im- pianto	Capo del reparto	Capo della divisione

Al n. 19 « impianti dipendenti dalle divisioni lavori (tronchi, squadre ponti e magazzini divisionali) » viene inserito quanto segue:

a-bis			
Personale di vigilanza	Capo del reparto	Capo dell'ufficio 1° divisionale	Capo della divisione

(È approvato).

ALLEGATO N. 4.

Il quadro degli avanzamenti del « personale dell'esercizio: stazioni », limitatamente alle qualifiche di ausiliario di stazione, deviatore, manovratore, capo squadra deviatori e capo squadra manovratori, è modificato come segue:

QUALIFICA	PROMOZIONI PER	
	merito comparativo	concorso interno per esame
	alle qualifiche di	
Capo squadra manovratori	Manovratore capo	Assistente di stazione (18)
Capo squadra deviatori . . .	Deviatore capo	Gestore (18)
Manovratore	Capo squadra manovratori	Assistente di stazione (18)
Deviatore	Capo squadra deviatori	Gestore (9)
Ausiliario di stazione . . .	—	{ Assistente di stazione (9) Gestore (18)

Fra il quadro degli avanzamenti relativo al « personale dell'esercizio: stazioni » e quello relativo al « personale dell'esercizio: treni », è inserito il seguente quadro:

QUALIFICA	PROMOZIONI PER	
	merito comparativo	concorso interno per esame
	alle qualifiche di	
Personale dell'esercizio: Gestori e Ausiliari		
Gestore capo	—	{ Capo stazione (5) Capo gestione
Gestore di 1ª classe	Gestore capo (23)	{ Capo stazione Capo gestione
Gestore	Gestore di 1ª classe	—
Ausiliario	{ Manovratore (19) Deviatore (19) Ausiliario di stazione (14)	{ Aiuto macchinista Operaio qualificato

V LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 17 SETTEMBRE 1969

Fra il quadro degli avanzamenti relativo al « personale dell'esercizio: linea » e quello relativo al « personale dell'esercizio: tecnico ed operaio », è inserito il seguente quadro:

QUALIFICA	PROMOZIONI PER	
	merito comparativo	concorso interno per esame
	alle qualifiche di	
Personale dell'esercizio: Vigilanza		
Guardiano di 1ª classe	—	} Operaio qualificato (5) } Operaio dell'armamento
Guardiano	Guardiano di 1ª classe	} Operaio dell'armamento } Operaio qualificato

NORME

23) Previo esame di idoneità professionale.

24) Nella percentuale del 6 per cento dei posti disponibili per ciascun compartimento.

(È approvato).

ALLEGATO N. 5.

Dopo la qualifica di assistente di stazione è inserita quella di gestore.

(È approvato).

ALLEGATO N. 6.

Fra il « personale esecutivo delle stazioni » e i « dirigenti dei depositi personale viaggiante » è inserito quanto appresso:

QUALIFICA	LIMITI	
	di età	di servizio
Gestore capo	62	30
Gestore di 1ª classe		
Gestore		
Ausiliario	58	25

V LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 17 SETTEMBRE 1969

Fra il « personale esecutivo della linea » e i « dirigenti tecnici » è inserito quanto segue:

QUALIFICA	LIMITI	
	di età	di servizio
Personale di vigilanza	58	25

(È approvato).

ALLEGATO N. 7.

Gestore capo	L. 1.080.000
Gestore di 1ª classe	» 960.000
Gestore	» 852.000
Ausiliario	» 732.000
Guardiano di 1ª classe	» 804.000
Guardiano	» 732.000

(È approvato).

Il disegno di legge sarà subito votato a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

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

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione:

Disegno di legge:

« Sistemazione del personale delle assuntorie nei ruoli organici dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato » (1710):

Presenti e votanti	26
Maggioranza	14
Voti favorevoli	26
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

Disegno di legge:

« Disposizioni per la concessione di sussidi integrativi di esercizio a favore della ferrovia Domodossola-confine svizzero, in deroga all'articolo 4 della legge 2 agosto 1952, n. 1221 » (1530):

Presenti	26
Votanti	17
Astenuti	9
Maggioranza	9
Voti favorevoli	17
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

Proposta di legge:

BRESSANI e BELCI: « Ammortamento delle spese effettive per l'esecuzione dei lavori di

V LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 17 SETTEMBRE 1969

ammodernamento della ferrovia del Renon in base alla legge 2 agosto 1952, n. 1221 » (230):

Presenti	26
Votanti	17
Astenuti	9
Maggioranza	9
Voti favorevoli	17
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Alessandrini, Azimonti, Ballarin, Battistella, Belci, Bianchi Gerardo, Brizioli, Canestrari, Carrara Sutour, Cebrelli, Ceravolo Sergio, Damico, Giachini, Guerrini Giorgio, Guglielmino, Marino, Marocco, Merli, Monaco, Palmiotti, Pirastu, Russo Ferdinando, Salomone, Skerk, Squicciarini, Tripodi Girolamo.

Si sono astenuti dalla votazione sul disegno di legge n. 1530:

Ballarin, Battistella, Cebrelli, Ceravolo Sergio, Guglielmino, Giachini, Pirastu, Skerk, Tripodi Girolamo.

Si sono astenuti dalla votazione sulla proposta di legge n. 230:

Ballarin, Battistella, Cebrelli, Ceravolo Sergio, Damico, Giachini, Guglielmino, Pirastu, Tripodi Girolamo.

La seduta termina alle 10,50.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. GIORGIO SPADOLINI

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE
Dott. ANTONIO MACCANICO

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO