

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE — MARINA MERCANTILE
— POSTE E TELECOMUNICAZIONI

67.

SEDUTA DI MARTEDÌ 12 OTTOBRE 1971

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GUERRINI GIORGIO

INDICE

	PAG.
Disegno di legge (Discussione e rinvio):	
Integrazione all'organico del personale ferroviario, assunzione oltre organico e sistemazione di lavoratori dipendenti dalle imprese appaltatrici (3662) . . .	621
PRESIDENTE . . .	621, 622, 624, 627, 630, 632, 634
AZIMONTI, <i>Relatore</i> . . .	622, 629, 630, 632, 633
BIANCHI GERARDO	622, 626, 629, 630
BRIZIOLI	626
CARADONNA	626, 629
CENGARLE, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i> . . .	622, 629 630, 633, 634
CICERONE	624
DAMICO	622, 626, 633, 634
GATTO	629, 630
GIACHINI	622
MARRACCINI	630
QUERCI	625
ZUCCHINI	622, 626, 629

Discussione del disegno di legge: Integrazione all'organico del personale ferroviario, assunzione oltre organico e sistemazione di lavoratori dipendenti dalle imprese appaltatrici (3662).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Integrazione all'organico del personale ferroviario, assunzione oltre organico e sistemazione di lavoratori dipendenti dalle imprese appaltatrici ».

Desidero premettere che questo disegno di legge è giunto improvvisamente al nostro esame, nell'imminenza di uno sciopero nazionale della categoria interessata: mi è sembrato pertanto opportuno prescindere da questioni strettamente regolamentari, e porre il disegno di legge all'ordine del giorno, sperando che i vari gruppi approvassero poi tale mia decisione. Intanto, in seguito a questa iniziativa, lo sciopero annunciato è stato revocato.

Prima di dare la parola al Relatore, voglio rilevare, come Presidente della Commissione, che il legiferare nell'imminenza di gravi agitazioni sindacali — provocate dal ritardo con il quale le leggi vengono presentate alle Camere — crea un notevole imbarazzo alla Commissione, che finisce per diventare la cassa di risonanza di decisioni prese fuori del Parlamento, e che diventano intangibili, per il fatto stesso di dover essere discusse mentre i lavoratori interessati sono vivamente in at-

La seduta comincia alle 17,10.

PALMIOTTI, *Segretario* Legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

tesa dell'esito del dibattito. Noi sappiamo che il disegno di legge che ci apprestiamo ad esaminare era da tempo preparato: poi, per motivi che non conosciamo (e che speriamo il Sottosegretario possa illustrarci) è stato accantonato, fino a quando non si è posta in agitazione l'intera categoria, minacciando uno sciopero che avrebbe provocato certamente delle gravi ripercussioni sul servizio.

Credo del resto che il presente sia solo l'ultimo episodio di una serie assai lunga, che riguarda leggi interessanti diverse categorie di lavoratori: dai postelegrafonici ai ferrovieri, ai marittimi, ed esprimo quindi un giudizio negativo su questo modo di procedere, deprecando che leggi di importanza eccezionale vengano presentate all'ultimo momento, e lamentando che il Parlamento sia costretto ad approvare d'urgenza, venendo ad essere praticamente privato dell'ampio potere di decisione che costituzionalmente gli compete.

ZUCCHINI. A prescindere dal contenuto della legge, mi associo, sul piano metodologico, alle osservazioni fatte dal Presidente.

GIACHINI. Anche noi concordiamo con il Presidente, e chiediamo al Governo che una situazione del genere non si verifichi di nuovo in futuro, a proposito di tutti i provvedimenti relativi al settore dei trasporti.

BIANCHI GERARDO. Sono d'accordo con il Presidente sui rilievi da lui fatti.

DAMICO. Voglio ripetere che anche la nostra parte fa proprie le espressioni del Presidente; in particolare, facciamo osservare che sarebbe stato opportuno per la Commissione far precedere la discussione del provvedimento da contatti e consultazioni con le organizzazioni sindacali, e questo avrebbe potuto portare ad una migliore formulazione del testo legislativo. L'urgenza con cui siamo costretti a procedere ci vieta, invece, questi utili contatti, mentre il Governo, con i suoi ritardi, si è mostrato inadempiente ed insensibile alle esigenze delle categorie interessate.

CENGARLE, *Sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia*. Prendo atto delle osservazioni mosse dal Presidente e dai colleghi.

PRESIDENTE. L'onorevole Azimonti ha facoltà di svolgere la relazione.

AZIMONTI, *Relatore*. Come ha giustamente rilevato il Presidente poc'anzi il provve-

dimento oggi al nostro esame riveste un particolare carattere d'urgenza a causa delle pressioni sindacali di cui è stato fatto oggetto, giustificate in parte dall'effettiva necessità di integrare l'organico del personale ferroviario e di sistemare i lavoratori dipendenti dalle imprese appaltatrici.

In effetti, a seguito della legge 13 agosto 1969, n. 591, ai sensi della quale dal 1° gennaio 1971 si è ridotta la settimana lavorativa a 42 ore e dal 1° gennaio 1972 si ridurrà ulteriormente a 40 ore, l'organico del personale ferroviario non sarà più sufficiente alle reali esigenze, senza contare poi il fatto che, a seguito della legge 24 maggio 1970, n. 336 — contenente norme a favore dei dipendenti civili dello Stato o di enti pubblici, ex combattenti ed assimilati — presumibili vuoti si creeranno in relazione al collocamento a riposo anticipato.

In secondo luogo il disegno di legge al nostro esame ha lo scopo di inquadrare nei ruoli del personale delle ferrovie dello Stato i dipendenti delle ditte appaltatrici di servizi ferroviari, attraverso il riassorbimento in gestione diretta dei servizi dati in appalto.

Il provvedimento contiene poi una serie di norme concernenti numerosi problemi, su alcuni dei quali desidero richiamare l'attenzione dei colleghi in ragione della loro particolare importanza, ovvero del loro particolare carattere di novità rispetto alla normativa attuale.

L'articolo 2, ad esempio, facoltizza l'Azienda — forse per la prima volta — a disporre assunzioni oltre il limite degli organici fissati all'articolo 1, sino al massimo del cinque per cento dell'organico complessivo stesso, e ciò sia assumendo gli idonei dei vari concorsi, sia bandendo nuovi concorsi. L'articolo 3 permette all'Azienda di coprire tempestivamente i posti messi a concorso ancor prima dell'espletamento dello stesso, così da ridurre al minimo il tempo necessario per adeguare la consistenza del personale al fabbisogno, pur facendo ovviamente salvo il diritto al posto dei vincitori.

Altra normativa che merita di essere considerata positivamente è quella contenuta nel primo comma dell'articolo 4, che prevede la facoltà per l'Azienda di assumere gli idonei dei concorsi per manovale nella qualifica di ausiliario di fermata, data l'affinità delle due qualifiche e dato l'elevato numero di idonei che, generalmente, risulta nei concorsi a manovale.

Il secondo comma, poi, dello stesso articolo 4 protrae sino al 31 dicembre 1975 la facoltà,

prevista dalla legge 12 novembre 1968, n. 1203, già prorogata al 31 dicembre 1972 dalla legge 13 agosto 1969, n. 591, ampliata nel contempo dalla successiva legge n. 1041 del 1969, di assumere gli idonei dei vari concorsi al fine di coprire i posti disponibili nelle singole carriere dell'Azienda. Ciò significa che è stato una volta tanto affermato il principio che, espletato il concorso pubblico, per un certo arco di tempo coloro che sono stati dichiarati idonei, ma che non possono essere inquadrati per numero chiuso delle assunzioni, possono essere chiamati dall'Azienda, seguendo evidentemente la graduatoria del concorso, a coprire i posti che risulteranno vacanti.

Importanza fondamentale assume l'articolo 5, che concerne la sistemazione a ruolo, a domanda, del personale addetto ai servizi che vengono assunti in gestione diretta da parte dell'Azienda delle ferrovie dello Stato e che figurano nella tabella allegata al provvedimento.

In questo campo sono state introdotte norme che mi sembrano veramente opportune. La prima riguarda l'assunzione, a domanda, nei ruoli dell'Azienda delle ferrovie dello Stato del personale addetto ai servizi assunti in gestione diretta da parte dell'azienda stessa. Questo personale deve risultare in servizio alla data del 1° aprile 1970, proprio per evitare mosse scaltre da parte delle aziende appaltatrici, come quella di trasferire all'ultimo momento il personale meno qualificato o meno preparato ai servizi appaltati per addossarlo alle ferrovie dello Stato, tenendo per sé il personale migliore. È evidente che sussisteranno ancora rapporti di lavoro subordinato alla data di entrata in vigore della presente legge.

Il primo comma dell'articolo 8 prevede poi che gli inquadramenti, di cui ai precedenti articoli, negli organici del personale della Azienda delle ferrovie dello Stato siano disposti nei limiti — ma è necessario, a questo proposito, interrogare le organizzazioni sindacali — di 149 e 2412 posti rispettivamente per il personale degli uffici e dell'esercizio. Ho accertato che tali limiti comprendono anche l'immissione a ruolo del personale contrattista delle navi-traghetto, vincitore dei concorsi speciali previsti dal successivo articolo 10.

L'articolo 9 disciplina il collocamento in quiescenza del personale inquadrato, stabilendo che ad esso si faccia luogo al raggiungimento dei limiti di età previsti nel quadro 9 del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1970, n. 1077. In altri termini: sono state inserite delle disposizioni che facilitano al massimo l'inquadramento in ruolo

del personale proveniente da aziende private i cui servizi sono stati assunti in gestione diretta, superando alcuni determinati limiti quali il titolo di studio e, soprattutto, il limite di età che viene portato a 50 anni. Inoltre il diritto alla corresponsione della pensione si matura in soli 10 anni di servizio utile. Per i soggetti i quali compirano i limiti di età per il collocamento in quiescenza senza aver accumulato i 10 anni di servizio utile a pensione è previsto il trattenimento in servizio fino al raggiungimento dell'anzianità minima, però non oltre il 65° anno di età. I soggetti, poi, che alla data di entrata in vigore della legge abbiano superato il 50° anno di età saranno inquadrati sotto la disciplina dell'assicurazione generale obbligatoria dell'INPS. In ogni caso il problema relativo al trattamento di quiescenza è stato affrontato in tutti i suoi particolari.

L'articolo 10, infine, prevede l'espletamento di concorsi speciali per soli titoli per le qualifiche iniziali del personale delle navi traghetto.

Non posso, dunque, che invitare la Commissione ad approvare il disegno di legge in discussione. Desidero inoltre informare i colleghi che non ho mancato di prendere contatto, sia pure molto brevemente, con alcuni rappresentanti delle organizzazioni sindacali, i quali hanno sottolineato l'opportunità di introdurre alcune modifiche al testo del disegno di legge. Convinto della validità delle osservazioni delle organizzazioni sindacali ho, quindi, formulato due emendamenti.

Il primo prevede che all'articolo 4, in corrispondenza della cifra di 1.848 unità, relativa alle dotazioni organiche del personale direttivo, sia aggiunta la seguente nota:

« a) Le dotazioni organiche sono così ripartite per specializzazioni professionali:

	Ispettori capi su- periori	Ispettori capi	Ispettori principali ed ispettori
Ingegneri ed Archi- tetti	161	401	338
Medici	16	31	22
Altre specializzazioni .	109	378	340

Con decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, sentito il Consiglio di Amministrazione delle ferrovie dello Stato, sono istituiti ruoli distinti, nell'ambito di ciascun servizio, per qualificazione professionale in relazione alle esigenze aziendali,

Fino alla data di entrata in vigore della presente legge la distribuzione per qualifiche è quella risultante dal decreto ministeriale 11 giugno 1971, n. 8723, e dal decreto ministeriale 6 luglio 1971, n. 10026, emanati nell'esercizio della facoltà prevista dall'articolo 109 del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1970, n. 1077. Ai sensi dell'ultimo comma del citato articolo 109 del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1970, n. 1077, il riassorbimento dei soprannumerari è effettuato, per ciascun servizio, secondo l'ordine di anzianità nella qualifica.

Sono applicabili le norme previste dal secondo comma dell'articolo 175 dello stato giuridico del personale ferroviario, approvato con legge 26 marzo 1958, n. 425 ».

Con il secondo emendamento propongo il seguente articolo aggiuntivo, da inserire dopo l'articolo 4:

« Al personale che alla data dell'8 gennaio 1971 risulta pervenuto nella carriera di appartenenza da una carriera inferiore, senza conservazione dell'anzianità maturata nella posizione di provenienza e con immissione in una delle qualifiche, diversa da quella iniziale, che a norma del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1970, n. 1077, sono state fuse in una sola, è attribuita, ai fini dell'avanzamento, un'anzianità pari a quella che, in base alle norme emanate anteriormente all'8 gennaio 1971, era richiesta per il conseguimento della qualifica di immissione partendo da quella iniziale della rispettiva carriera.

Qualora la suddetta immissione sia avvenuta con conservazione dell'anzianità maturata nella posizione di provenienza, è attribuita, ai fini medesimi, l'anzianità di cui al precedente comma, se più favorevole.

Al personale che alla data dell'8 gennaio 1971 risulta pervenuto nella carriera di appartenenza da una carriera corrispondente o superiore, con immissione in una delle qualifiche che a norma del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1970, n. 1077, sono state fuse in una sola, è riconosciuta, ai fini dell'avanzamento, l'anzianità maturata nella carriera di provenienza.

Le disposizioni di cui ai precedenti commi si applicano anche a coloro che fruiscono della norma transitoria prevista dall'articolo 111 - ultimo comma - del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1970, n. 1077.

Restano convalidati gli atti, conformi alle disposizioni di cui sopra, posti in essere dall'Azienda delle ferrovie dello Stato dall'8 gennaio 1971 ».

Confidando nella benevola considerazione che la Commissione vorrà accordare a questi due emendamenti integrativi, concludo esprimendo il mio parere positivo sul disegno di legge nel suo complesso, raccomandandone quindi la sollecita approvazione, data l'urgenza con la quale è stato sottoposto al nostro esame.

PRESIDENTE. Ringrazio l'onorevole Azimonti per aver apprestato in breve tempo una relazione assai organica, e dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

CICERONE. Il disegno di legge al nostro esame, concernente alcune integrazioni al personale ferroviario, a mio giudizio ha carattere settoriale. Perciò, pur dichiarandomi favorevole alla sua approvazione, desidero rivolgere al Governo in questa sede un invito a presentare con una certa urgenza sullo stesso tema un provvedimento più organico e completo.

Fatta questa premessa, intendo ora svolgere alcune considerazioni.

Innanzitutto - associandomi alle osservazioni del Presidente - desidero porre in rilievo il ritardo con cui il disegno di legge è stato sottoposto alla nostra attenzione: ritardo che ha causato serie difficoltà alle categorie interessate (le quali, peraltro, assumendo un atteggiamento responsabile hanno impedito la adozione di certe soluzioni che avrebbero potuto danneggiare anche coloro che usufruiscono del mezzo di trasporto ferroviario), ponendo inoltre alcune formazioni politiche in grado di dar vita a speculazioni sulla questione dello sciopero. A mio avviso, quindi, sul Governo ricadono pesanti responsabilità, in quanto il provvedimento all'esame, concordato con i sindacati fin dal luglio scorso e successivamente approvato dal Consiglio dei ministri in data 7 agosto, avrebbe dovuto essere presentato al Parlamento con maggiore sollecitudine.

Come sappiamo, l'organico del personale ferroviario ammonta a 215.707 unità ed esso appare del tutto insufficiente, sia in vista della soddisfazione di alcuni diritti acquisiti dai lavoratori mediante disposizioni di legge (ad esempio, agli ex-combattenti dovrebbero essere riservati quarantamila nuovi posti), sia in vista di una ulteriore riduzione dell'orario di lavoro: infatti, dalle attuali quarantadue ore si perverrà alle quaranta ore settimanali a partire dal 1° gennaio 1972, come previsto dalla legge 13 agosto 1969, n. 591. Ora, evidentemente, tale riduzione non potrà essere realizzata se non attraverso un ampliamento dell'organico e quindi a questo proposito mi

parrebbe opportuno apportare alcuni ritocchi al testo legislativo.

Un altro rilievo che desidero fare è relativo al superorganico, cioè al personale che viene assunto in servizio per far fronte ad esigenze contingenti. A mio avviso, tale numero aggiunto è esiguo, tenendo conto del fatto che i ferrovieri, a differenza di quanto avviene per altre categorie di lavoratori, nel momento in cui entrano a far parte dell'organico non sono in grado di espletare immediatamente la loro attività, ma debbono frequentare dei corsi di addestramento professionale della durata di cinque o sei mesi. Esiste quindi una differenza notevole tra i concorsi che danno titolo ad iniziare materialmente ed immediatamente il servizio ed i concorsi relativi ad alcune categorie di ferrovieri che, pur possedendo il titolo necessario per l'assunzione in organico, debbono seguire corsi adeguati di perfezionamento. Quindi, io proporrei che questa percentuale fosse almeno inizialmente aumentata, e fosse a scalare, nei tre anni che sono successivamente previsti, dal 10 al 5 per cento, così che forse, nell'ultimo anno potrà essere ridotta la percentuale da assumere fuori organico.

Per quanto concerne gli emendamenti proposti dal relatore, dichiaro il mio parere favorevole, e vorrei aggiungere delle osservazioni. Per il primo emendamento, relativo al personale direttivo, faccio rilevare che la necessità di suddividerlo in tre gruppi deriva dal fatto che spesso capita nell'Azienda delle ferrovie dello Stato che vengano assunti in soprannumero determinati professionisti specializzati, danneggiando così la funzionalità del servizio. Pertanto, senza una suddivisione del genere (poiché del resto nell'ambito dell'organico, globalmente, la cifra totale è ben definita), rischieremo di alimentare una disfunzione che a tutt'oggi si verifica nelle varie qualifiche.

Sono anche favorevole all'approvazione del secondo emendamento, che affronta una questione assai dibattuta, cui la stessa Azienda delle ferrovie ha cercato di dare soluzione, con delle decisioni che sono però, finora, rimaste sulla carta. Approvando invece l'emendamento, creeremo una sanatoria della situazione di difficoltà nella quale si sono venuti a trovare i lavoratori.

Concludo ricordando un ordine del giorno votato dalla Commissione già nel 1968, con il quale si chiedeva che i vari servizi dati in appalto venissero tutti gestiti direttamente dall'Azienda delle ferrovie: oggi, invece, con il presente disegno di legge, si prevede solo una sanatoria per quella parte di servizi che

è stata ripresa dalle ferrovie. Vorrei quindi invitare il Governo ad adempiere agli obblighi che a suo tempo si è assunto, rispettando così le decisioni già prese dalla Commissione.

QUERCI. Già in occasione dell'esame del bilancio rilevai una certa difficoltà, da parte della Commissione, ad affrontare i problemi relativi al Ministero dei trasporti. Oggi ci troviamo di fronte ad analoga situazione, e ci troviamo imbarazzati ad esaminare questa legge, per il modo con cui è stata portata dinanzi alla nostra Commissione.

Inoltre, faccio rilevare che il disegno di legge in discussione avrebbe dovuto fornire l'occasione per risolvere numerosi altri problemi connessi alla struttura organica della Azienda. Innanzitutto, occorrerebbe tener presente la situazione in cui si trovano i portieri, cioè gli incaricati della guarderia degli immobili di proprietà delle Ferrovie dello Stato. A seguito di una legge, in base alla quale si cedono in proprietà gli immobili ai singoli condomini, questi portieri — che svolgevano il loro lavoro da 15-20 anni — vengono ora licenziati. Ed è chiaro che un personale, la cui età media è di 40-50 anni, incontra notevoli difficoltà a trovare altra occupazione. Se pertanto la legge in discussione fosse stata formulata più attentamente, si sarebbe potuto provvedere a un'ideale collocazione di questo personale, che del resto è costituito solo da circa 150 unità.

Ora, poiché dobbiamo necessariamente approvare, e con urgenza, il disegno di legge, non sarò io a porre degli ostacoli, ma dichiaro che subordinerò il mio voto favorevole all'accettazione, da parte del Governo, di un ordine del giorno, relativo al problema che ho prima trattato, e che è formulato in questi termini: « La X Commissione, constatata la situazione dei portieri delle case economiche e patrimoniali di proprietà dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, in servizio al 1° gennaio 1971, impegna il Governo ad inquadrare i portieri stessi, con decorrenza dal 1° gennaio 1971, nel personale ferroviario dell'esercizio con una delle qualifiche previste dalla legge 7 ottobre 1969, n. 747, e a sospendere, nel frattempo, i licenziamenti, nonché a revocare quelli fatti nel corrente anno ». Questo ordine del giorno reca anche le firme dei colleghi Brizioli, Bianchi Gerardo, Zucchini e Damico.

Nel concludere il mio intervento faccio presente che da parecchi mesi avevo presentato una leggina per la soluzione di questa situazione; pertanto il problema era a conoscenza del Ministero dei trasporti, il che rende più

sorprendente il fatto che non lo si sia preso in considerazione all'atto di formulare il presente disegno di legge.

BIANCHI GERARDO. Nel preannunciare il voto favorevole del gruppo democratico cristiano al disegno di legge in esame, devo deprecare il fatto che (secondo quanto rilevato dal Presidente e dal collega Querci) lo stato d'urgenza che ci impegna ad approvare il provvedimento, ci renda impossibile la presentazione di emendamenti migliorativi, per i quali sarebbe necessario un maggior approfondimento. Era per esempio mia intenzione presentare un emendamento per ovviare a un errore commesso, a mio avviso, dal decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1970, n. 1077, cui si fa riferimento nel presente disegno di legge. In base a tale decreto si registrava un fatto strano: che cioè alcuni funzionari direttivi godevano di certi benefici previsti dal provvedimento stesso; altri, di gruppo appena inferiore, non usufruivano più di questi miglioramenti; altri ancora, di grado immediatamente inferiore, venivano invece riammessi ai benefici in questione.

Non potendo quindi presentare né questo né altro emendamento, preannuncio la presentazione, assieme al collega Querci, di un ordine del giorno destinato almeno ad ovviare alle discriminazioni cui ho accennato. L'ordine del giorno risulta così formulato: « La X Commissione, impegna il Governo ad eliminare l'ingiustizia contenuta nel secondo comma dell'articolo 110 del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1970, n. 1077, nei confronti di alcune categorie di funzionari direttivi delle Ferrovie dello Stato ».

BRIZIOLI. Annuncio il voto favorevole del gruppo socialista italiano.

ZUCCHINI. Nel prendere la parola sul disegno di legge oggi al nostro esame, desidero innanzitutto sottolineare che esso raccoglie in buona parte le istanze che il PSIUP già da molti anni porta avanti in merito all'accoglimento, nell'ambito dell'organico delle Ferrovie dello Stato, del personale delle ditte appaltatrici di servizi ferroviari.

Noi ci siamo sempre battuti — e ci batteremo ancora — affinché questa linea di principio venga accolta anche per quanto riguarda altri settori di attività, non rientranti nell'elencazione delle 26 categorie contenute nell'allegato al disegno di legge e, allo scopo di perfezionare i risultati perseguibili, propor-

remo un emendamento al primo comma dell'articolo 6, inteso ad elevare a 55 anni il limite massimo di età previsto per l'inquadramento nei ruoli organici dell'Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato dei dipendenti delle imprese appaltatrici, purché abbiano un'anzianità accertata superiore ai sette anni.

La ragione di questa modifica sta nel fatto che molti di questi dipendenti, al momento dell'inquadramento in ruolo, potrebbero trovarsi ad avere un'età superiore a quella indicata nell'articolo 6, pur prestando servizio presso le ditte appaltatrici da molti anni, e non avrebbero più, ad un'età così avanzata, facili prospettive di un nuovo impiego.

Augurandomi che l'emendamento da noi presentato venga accolto, esprimo il parere favorevole del mio gruppo al disegno di legge.

DAMICO. Desidero innanzitutto richiamare l'attenzione sia del Governo che dei componenti di questa Commissione sulla necessità — direi sull'urgenza — di provvedere quanto prima all'emanazione di una vera e propria riforma dell'organizzazione e della struttura giuridica dell'Azienda ferroviaria, altrimenti ci troveremo di nuovo e spesso nelle condizioni di dover approvare frettolosamente, sotto la pressione delle organizzazioni sindacali, altri provvedimenti del tipo di quello oggi al nostro esame.

In secondo luogo desidero sapere dal Governo quanti sono coloro che effettivamente sono occupati nell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, e dico « effettivamente » poiché non sempre i dati ufficiali corrispondono a quelli reali. Solo sapendo esattamente questa cifra noi saremo in grado di valutare a quanto ammonti in realtà il fabbisogno dell'Azienda.

Desidero altresì ulteriori chiarimenti per quanto concerne la copertura finanziaria di cui all'articolo 12, in particolare sull'inciso che fa riferimento a modifiche alle condizioni e tariffe per i trasporti delle persone sulle ferrovie dello Stato, in quanto non vorrei che approvando questo disegno di legge ci trovassimo, a nostra insaputa, di fronte ad un aumento delle tariffe ferroviarie da noi tenacemente avversato.

CARADONNA. Il Movimento sociale italiano, nell'annunciare il voto favorevole sul disegno di legge n. 3662, che risolve, sia pure in parte, i problemi dei dipendenti delle ferrovie dello Stato, non può fare a meno di esprimere una preoccupazione analoga a quella testé avanzata dall'onorevole Damico, rela-

tivamente ad un temuto aumento delle tariffe ferroviarie implicito nell'articolo 12 del disegno di legge. Desidera pertanto che su questo punto siano fornite assicurazioni da parte del Governo.

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

Passiamo all'esame degli articoli. Do lettura dell'articolo 1:

ART. 1.

L'organico del personale dell'Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato è stabilito in 215.706 posti così ripartiti:

Personale direttivo

(esclusi il Direttore generale delle Ferrovie dello Stato e i due Vice direttori generali) 1.848

Personale degli uffici 20.749

Personale dell'esercizio 193.109

Il relatore ha presentato il seguente emendamento:

In corrispondenza della cifra di 1.848 unità, relativa alle dotazioni organiche del personale direttivo, aggiungere la seguente nota:

« a) Le dotazioni organiche sono così ripartite per specializzazioni professionali:

	Ispettori capi superiori	Ispettori capi ed	Ispettori principali ed
Ingegneri ed Architetti	161	401	338
Medici	16	31	22
Altre specializzazioni	109	378	340

Con decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, sentito il Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dello Stato, sono istituiti ruoli distinti, nell'ambito di ciascun servizio, per qualificazione professionale in relazione alle esigenze aziendali.

Fino alla data di entrata in vigore della presente legge la distribuzione per qualifiche è quella risultante dal decreto ministeriale 11 giugno 1971, n. 8723, e dal decreto ministeriale 6 luglio 1971, n. 10026, emanati nell'esercizio della facoltà prevista dall'articolo 109 del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1970, n. 1077. Ai sensi dell'ultimo comma del citato articolo 109 del decreto del

Presidente della Repubblica 28 dicembre 1970, n. 1077, il riassorbimento dei soprannumerari è effettuato, per ciascun servizio, secondo l'ordine di anzianità nella qualifica.

Sono applicabili le norme previste dal secondo comma dell'articolo 175 dello stato giuridico del personale ferroviario, approvato con legge 26 marzo 1958, n. 425 ».

Pongo in votazione in via di principio lo emendamento proposto dal relatore.

(È approvato).

Mi riservo di inviare tale emendamento alle Commissioni Affari costituzionali e Bilancio per il prescritto parere.

Poiché agli articoli 2, 3 e 4 non sono stati presentati emendamenti e nessuno chiede di parlare, li porrò direttamente in votazione, dopo averne dato lettura:

ART. 2.

Dalla data di entrata in vigore della presente legge e sino al 26 giugno 1975 l'Azienda ferroviaria è autorizzata ad assumere oltre organico, nella qualifica iniziale di ogni carriera ed entro il limite del cinque per cento dell'organico complessivo di cui all'articolo 1, gli idonei delle graduatorie dei pubblici concorsi per le varie qualifiche di personale, banditi o da bandire a norma dell'articolo 13 della legge 26 marzo 1958, n. 425, e successive modificazioni.

(È approvato).

ART. 3.

I posti messi a pubblico concorso possono, nelle more del concorso stesso, anziché rimanere impegnati, essere coperti con gli idonei dei precedenti concorsi pubblici espletati per le stesse qualifiche, fermo restando l'obbligo dell'Azienda ferroviaria di assumere i vincitori del concorso bandito al verificarsi delle vacanze d'organico.

(È approvato).

ART. 4.

Il disposto della legge 12 novembre 1968, n. 1203, e dell'articolo 4 della legge 29 dicembre 1969, n. 1041, è applicabile ai concorsi per manovali per le necessità della qualifica di ausiliario di fermata.

Le facoltà concesse da dette leggi, dalla legge 13 agosto 1969, n. 591, e dal precedente comma del presente articolo al Ministro dei

trasporti e dell'aviazione civile possono essere esercitate sino al 31 dicembre 1975.

(È approvato).

Il relatore, onorevole Azimonti, ha presentato il seguente emendamento:

Dopo l'articolo 4, aggiungere il seguente:

ART. 4-bis.

« Al personale che alla data dell'8 gennaio 1971 risulta pervenuto nella carriera di appartenenza da una carriera inferiore, senza conservazione dell'anzianità maturata nella posizione di provenienza e con immissione in una delle qualifiche, diversa da quella iniziale, che a norma del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1970, n. 1077, sono state fuse in una sola, è attribuita, ai fini dell'avanzamento, un'anzianità pari a quella che, in base alle norme emanate anteriormente all'8 gennaio 1971, era richiesta per il conseguimento della qualifica di immissione partendo da quella iniziale della rispettiva carriera.

Qualora la suddetta immissione sia avvenuta con conservazione dell'anzianità maturata nella posizione di provenienza, è attribuita, ai fini medesimi, l'anzianità di cui al precedente comma, se più favorevole.

Al personale che alla data dell'8 gennaio 1971 risulta pervenuto nella carriera di appartenenza da una carriera corrispondente o superiore, con immissione in una delle qualifiche che a norma del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1970, n. 1077, sono state fuse in una sola, è riconosciuta, ai fini dell'avanzamento, l'anzianità maturata nella carriera di provenienza.

Le disposizioni di cui ai precedenti commi si applicano anche a coloro che fruiscono della norma transitoria prevista dall'articolo 111, ultimo comma, del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1970, n. 1077.

Restano convalidati gli atti, conformi alle disposizioni di cui sopra, posti in essere dall'Azienda delle ferrovie dello Stato dall'8 gennaio 1971 ».

Lo pongo in votazione in via di principio.

(È approvato).

Mi riservo di inviarlo alle Commissioni Affari costituzionali e Bilancio per il prescritto parere.

Poiché all'articolo 5 non sono stati presentati emendamenti e nessuno chiede di par-

lare, lo porrò direttamente in votazione, dopo averne dato lettura:

ART. 5.

I dipendenti delle imprese appaltatrici dei servizi elencati nella tabella allegata, che la Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato assume in gestione diretta, sono inquadrati mediante concorsi speciali per titoli, nei ruoli organici dell'Azienda dietro domanda da presentare nel termine di 30 giorni dalla data dei relativi bandi.

Sono ammessi all'inquadramento i predetti dipendenti che siano stati occupati per uno dei servizi di cui al primo comma alla data del 1° aprile 1970 e che fino alla data di entrata in vigore della presente legge abbiano continuato ad intrattenere rapporto di lavoro, per l'espletamento di servizi ferroviari, con imprese appaltatrici.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 6:

ART. 6.

L'inquadramento di cui al precedente articolo è altresì subordinato al possesso da parte degli interessati, alla data di effettiva assunzione, dei requisiti prescritti dall'articolo 3 della legge 26 marzo 1958, n. 425, ferma restando l'applicazione dell'articolo 5 della medesima legge, ad eccezione del limite massimo di età che non deve superare, alla data di entrata in vigore della presente legge, il 50° anno.

Il titolo di studio necessario per l'inquadramento deve essere posseduto alla data di scadenza del termine previsto dal primo comma del precedente articolo 5.

L'accertamento dell'idoneità fisica verrà effettuato con i criteri della revisione di cui al decreto ministeriale 3 gennaio 1966, n. 12.

L'utilizzazione avverrà nelle mansioni per le quali il personale sarà stato riconosciuto fisicamente idoneo a norma del precedente comma.

Gli onorevoli Gatto e Zucchini hanno presentato il seguente emendamento:

Alla fine del primo comma aggiungere le seguenti parole: « elevabile a 55 anni nel caso di anzianità accertata superiore ai 7 anni ».

L'onorevole Bianchi Gerardo ha presentato il seguente emendamento:

Alla fine del primo comma, aggiungere le seguenti parole: « ove non si tratti di categorie speciali già regolamentate per legge ».

CENGARLE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Il Governo è contrario all'emendamento Gatto e Zucchini perché ha discusso a lungo con le organizzazioni sindacali su questo argomento.

GATTO. Il rappresentante del Governo ritiene dunque che, una volta raggiunto un accordo con i sindacati, il Parlamento debba rimanere muto?

CENGARLE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Proprio ieri sera ho dichiarato ai rappresentanti sindacali che non vi può essere una sovrapposizione del potere esecutivo al potere legislativo.

AZIMONTI, *Relatore*. Ho notato, nel testo del provvedimento, una evidente contraddizione tra il primo comma dell'articolo 6 ed il terzo comma dell'articolo 9. Nell'articolo 6, infatti, si legge: « ... ad eccezione del limite massimo di età che non deve superare, alla data di entrata in vigore della presente legge, il 50° anno ». Il quarto comma dell'articolo 9, invece, così recita: « Il personale inquadrato a ruolo ai sensi dell'articolo 5 della presente legge e che all'atto dell'inquadramento abbia superato il 50° anno di età, ... ». È possibile, allora, o no inquadrarlo, questo personale che ha superato i 50 anni?

BIANCHI GERARDO. Non è possibile, fatta, però, eccezione per coloro che appartengono a categorie speciali. Mi sembra che per tali categorie (orfani di guerra e di caduti sul lavoro) il Parlamento abbia approvato una legge.

GATTO. Noi siamo per una estensione, non per una restrizione della norma. Quelle categorie che godono di una legislazione speciale se ne potranno avvalere al di fuori di questa legge.

Noi proponiamo di elevare il limite di età per contribuire con un granello di sabbia a modificare una situazione di costante immobilità dell'Azienda delle ferrovie dello Stato, che si protrae da venti anni a questa parte.

Il collega Damico ha chiesto al Governo quanti sono coloro che effettivamente lavorano per le ferrovie dello Stato. Infatti con delle « leggine » se ne assorbono sempre solo in una certa quantità. Anche con questa legge se ne assorbirà una parte soltanto. Il proporre di dare la possibilità a chi ha lavorato per oltre sette anni di essere assunto fino a 55 anni, e di usufruire della pensione ci sembra un atto moralmente e socialmente valido.

Il Sottosegretario Cengarle ci ha detto che tutto è stato fatto in accordo con i sindacati. Ebbene, se io fossi esponente di un grosso partito, onorevole Sottosegretario, mi alzerei ed abbandonerei l'aula perché tale gesto avrebbe effetto. Appartengo invece ad un piccolo partito e perciò resto seduto e solidarizzo con tutti gli altri colleghi. Ma è assurdo che il Governo sia impegnato per mesi e mesi in una trattativa defaticante con i sindacati e poi, all'ultimo momento, non consenta al Parlamento di discutere! Questo comportamento non si può accettare e tanto meno si può subire! Nel caso specifico io sono critico non soltanto nei confronti del Governo ma anche nei confronti dei sindacati perché essi non difendono sufficientemente quelle categorie che non fanno parte della famiglia dei ferrovieri, mentre hanno il dovere di difendere la intera area della manodopera.

CARADONNA. Giusto! Non solo i privilegiati!

CENGARLE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*: Per la conoscenza che ho del problema sarei personalmente indotto ad accogliere favorevolmente le argomentazioni poc'anzi esposte. Ma il problema si presenta piuttosto vasto, soprattutto nella parte che riguarda gli appalti alle ferrovie dello Stato, che lo stesso Governo è tendenzialmente portato ad eliminare.

Pregherei perciò i componenti questa Commissione di voler trasferire le considerazioni oggi esposte in un ordine del giorno, affinché questo disegno di legge possa ora essere sollecitamente e agevolmente approvato.

ZUCCHINI. Mi permetto di fare osservare al rappresentante del Governo che il chiarimento a lui richiesto dal Relatore non è stato ancora fornito. Si tratta della contraddizione tra il primo comma dell'articolo 6 ed il quarto comma dell'articolo 9. Se venisse chiarito che possono essere inquadrati soggetti che abbiano superato il 50° anno di età potremmo anche rivedere la nostra posizione.

CENGARLE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Le categorie speciali certamente.

BIANCHI GERARDO. Questo non mi induce a ritirare il mio emendamento.

MARRACCINI. Poiché in linea di massima condivido le argomentazioni prodotte ad illustrazione dell'emendamento Gatto e Zucchini, vorrei pregare i colleghi di trasferire il contenuto dell'emendamento stesso in un ordine del giorno (che avrà la nostra approvazione) attraverso il quale impegnare il Governo a risolvere il problema in questione.

GATTO. Noi manteniamo il nostro emendamento.

AZIMONTI, *Relatore*. Io sarei dell'avviso di approfondire ulteriormente i motivi che hanno indotto ad introdurre nel testo il limite del cinquantesimo anno di età, tanto più che dalle parole del Sottosegretario si evince che l'argomento degli appalti non può considerarsi esaurito, ma deve ancora essere affrontato in molti suoi aspetti. In ogni caso, però, sono convinto che indipendentemente dal limite di età previsto per la maturazione di una certa anzianità di servizio, si tratti di un diritto sacrosanto che deve essere salvaguardato.

Concludo quindi ribadendo la opportunità di riconfermare il voto unanime già espresso da tutti i gruppi: che cioè si ponga fine alla vergognosa speculazione relativa agli appalti.

PRESIDENTE. I presentatori insistono per la votazione dei loro emendamenti?

GATTO. Sì, signor Presidente.

BIANCHI GERARDO. Sì, insisto.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Gatto e Zucchini, di cui ho dato precedentemente lettura.

(È approvato).

Pongo in votazione l'emendamento Bianchi Gerardo, di cui ho dato precedentemente lettura.

(È approvato).

Pongo quindi in votazione l'articolo 6 nel testo risultante in seguito agli emendamenti testè approvati.

(È approvato).

Poiché agli articoli 7, 8, 9, 10 e 11 non sono stati presentati emendamenti e nessuno chiede di parlare, di porrò direttamente in votazione dopo averne data lettura.

ART. 7.

L'inquadramento viene effettuato mediante nomina in prova nelle qualifiche di prima assunzione del gruppo del personale di ruolo corrispondente alle mansioni prevalentemente espletate nel periodo intercorrente fra il 1° aprile 1970 e il 30 settembre 1970.

In mancanza di adeguato titolo di studio l'inquadramento viene effettuato nella qualifica di prima assunzione del gruppo inferiore.

L'inquadramento non viene disposto in mancanza della licenza di scuola elementare.

(È approvato).

ART. 8.

Gli inquadramenti di cui agli articoli 5 e 10 della presente legge sono disposti entro i limiti dell'aumento di pianta per essi necessari e stabilito come segue:

Personale degli uffici . . .	149
Personale dell'esercizio . . .	2412

I suddetti contingenti risultano già compresi in quelli stabiliti dall'articolo 1 della presente legge.

Ai fini dei suddetti inquadramenti il direttore generale delle ferrovie dello Stato, con propria deliberazione, emanerà un quadro di corrispondenza tra le mansioni svolte dai dipendenti delle ditte appaltatrici e le mansioni proprie delle varie qualifiche del personale ferroviario di ruolo.

Per i concorsi di inquadramento sono nominate dal direttore generale delle ferrovie dello Stato apposite commissioni compartimentali.

(È approvato).

ART. 9.

Il personale inquadrato ai sensi degli articoli 5 e 8 della presente legge è collocato a riposo d'ufficio al compimento dell'età di cui al quadro n. 9 del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1970, n. 1077.

Al personale medesimo, in caso di cessazione dal servizio, compete la pensione con le norme di cui al testo unico 28 aprile 1909,

n. 229, e successive modifiche, purché abbia compiuto almeno 10 anni di servizio utile, in difetto di che compete il sussidio per una sola volta in luogo di pensione nella misura prevista per i casi di cui all'articolo 21 del citato testo unico, purché abbia prestato almeno un anno intero di effettivo servizio.

Al personale stesso, in caso di cessazione dal servizio per raggiungimento del limite di età, si applica, ove occorra, il secondo comma dell'articolo 165 della legge 26 marzo 1958, n. 425, fino al raggiungimento della predetta anzianità minima per il conseguimento del diritto a pensione a carico del Fondo pensioni delle ferrovie dello Stato.

Il personale inquadrato a ruolo ai sensi dell'articolo 5 della presente legge e che all'atto dell'inquadramento abbia superato il 50° anno di età, anziché essere iscritto al Fondo pensioni delle ferrovie dello Stato, viene assicurato, ove già non lo sia, all'Istituto nazionale della previdenza sociale.

Il collocamento a riposo del personale di cui al precedente comma, avviene al compimento del 60° anno di età nel caso in cui il quadro n. 9 del citato decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1970, n. 1077, preveda l'esonero al compimento del 58° anno.

(È approvato).

ART. 10.

Entro 3 mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, saranno banditi per una sola volta concorsi speciali per soli titoli per le qualifiche iniziali del personale delle navi traghetto riservati a coloro che, con contratto a tempo determinato stipulato con l'Azienda, siano stati in servizio nel biennio precedente la data di entrata in vigore della presente legge ed abbiano altresì cumulato almeno 300 giornate di effettive prestazioni a bordo delle navi traghetto nel quadriennio precedente la data medesima.

Nei bandi di concorso speciale sarà previsto per ciascuna qualifica il numero dei posti da mettere a concorso in relazione alle disponibilità organiche.

Per l'ammissione ai concorsi di cui al precedente comma è prescritto il possesso dei requisiti previsti dal primo comma del precedente articolo 6.

Nei confronti del personale assunto nei ruoli ai sensi del precedente articolo si applicano le disposizioni dei primi tre commi del precedente articolo 9.

ART. 11.

Entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge sarà bandito un concorso speciale per soli titoli per la qualifica di infermiere, riservato a coloro i quali, con contratto a tempo determinato stipulato con l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato risultino aver prestato, in impianti di pertinenza dell'Azienda medesima, almeno 300 giornate di effettive prestazioni di mansioni di infermiere nel biennio precedente la data di entrata in vigore della presente legge e siano ancora in servizio a tale data.

Nel bando di concorso speciale sarà previsto il numero dei posti messi a concorso in relazione alle disponibilità organiche.

Per il personale di cui al precedente comma valgono le disposizioni previste ai commi terzo, quarto, quinto, sesto e settimo dell'articolo 10 della presente legge.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 12.

ART. 12.

L'onere derivante dalla presente legge, valutato in milioni 5.000 per il 1971, in milioni 24.000 per il 1972, in milioni 32.000 per il 1973 e per gli anni successivi, sarà iscritto nello stato di previsione della spesa dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato per i rispettivi esercizi.

All'onere di lire 5.000 milioni relativo all'anno 1971 l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato farà fronte mediante riduzione degli stanziamenti dei seguenti capitoli di spesa del proprio bilancio: n. 101 (900 milioni), n. 110 (1.000 milioni), n. 112 (150 milioni), n. 203 (800 milioni), n. 219 (1.500 milioni) e n. 301 (650 milioni).

All'onere di lire 24.000 milioni relativo all'anno 1972 l'Azienda medesima provvederà: per lire 6.000 milioni, con le maggiori entrate derivanti dall'attuazione del decreto interministeriale 26 gennaio 1971, n. 1232, che reca modifiche alle « condizioni e tariffe per i trasporti delle persone sulle ferrovie dello Stato »; per lire 18.000 milioni, con una sovvenzione di pari importo del Tesoro, a fronte della quale sarà corrispondentemente ridotto il fondo iscritto al capitolo n. 3523 dello stato di previsione dello stesso Ministero del tesoro per l'anno 1972.

Il Ministro per il tesoro è autorizzato a provvedere, con propri decreti, alle occorrenti variazioni di bilancio.

Poiché tale articolo riguarda i mezzi di copertura della spesa implicata dal provvedimento, propongo di accantonarlo, in attesa che ci venga trasmesso il parere della Commissione Bilancio.

Se non vi sono obiezioni così può rimanere stabilito.

(Così rimane stabilito).

Poiché all'articolo 13 e all'allegato non sono stati presentati emendamenti e nessuno chiede di parlare, li porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura.

ART. 13.

La presente legge entra in vigore dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

(È approvato).

ALLEGATO.

1. — Manipolazione, carico e scarico materiali vari nei magazzini del servizio approvvigionamenti, del servizio lavori e del servizio impianti elettrici;

2. — Carico e scarico di materiali (esclusi combustibili e traverse fuori uso) nei depositi locomotive, nelle squadre rialzo e nelle officine di GR;

3. — Saldature rotaie e costruzioni di parti dell'armamento nelle officine e negli impianti materiali fissi delle ferrovie dello Stato;

4. — Manovre con montavagoni, manutenzione ed esercizio degli impianti di sollevamento e trasporto vagoni;

5. — Perforazione e verifica schede presso i centri meccanografici del controllo merci di Torino e del controllo viaggiatori e bagagli di Firenze;

6. — Aggancio mezzi trazione e mantici;

7. — Riparazione di rotabili presso gli impianti della trazione;

8. — Accudienza a terra di locomotive e carri Vir;

9. — Giratura locomotive;

10. — Manovre, scambi nei depositi;

11. — Chiamatori e fattorini;

12. — Pulizia, sgrassatura pezzi in officina;

13. — Pulizia, apparecchiature in officina;

14. — Pulimentatura accessori metallici;

15. — Verniciatura e lavori di tappezzeria sui rotabili;

16. — Prenotazione posti;

17. — Staffatura carri;

18. — Gestione ed accudienza centrali termiche;

19. — Ricerca e coordinamento documenti di trasporto;

20. — Corrispondenza ed oggetti rinvenuti;

21. — Apposizione e ritiro cartelli indicatori, tabelle e fanali dalla coda dei treni;

22. — Rifornimento effetti lettereschi carrozze cuccette;

23. — Manoalanza generica nelle officine GR;

24. — Manipolazione sabbia (Trazione);

25. — Servizi diversi nei depositi locomotive (lavaggio locomotive ed accudienza giardini);

26. — Piombatura ed etichettatura carri.

(È approvato).

Sospendo la seduta in attesa dei pareri delle Commissioni I e V sul disegno di legge e sugli emendamenti Azimonti, testé approvati in via di principio.

La seduta, sospesa alle 18,20, riprende alle 19,45.

PRESIDENTE. Prego l'onorevole Relatore di volerci comunicare i pareri espressi dalla I e dalla V Commissione.

AZIMONTI, *Relatore*. Ho preso parte alla seduta della I Commissione, che ha espresso parere favorevole al disegno di legge nel suo complesso ed ai due emendamenti da me presentati, perché essi vengano diversamente formulati. In particolare, a proposito del mio primo emendamento, vengono citati nel secondo periodo dei decreti che attualmente sono in fase impugnativa da parte della Corte dei conti. La Corte ritiene cioè che tali decreti siano stati emanati nell'esercizio di una facoltà non prevista dall'articolo 109 del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1970, n. 1077, che è appunto richiamato nello emendamento in questione. Si è cercato pertanto, con una diversa formulazione, di superare l'ostacolo raggiungendo lo stesso scopo.

In conclusione, la Commissione Affari costituzionali suggerisce di formulare in tal modo i due emendamenti:

All'articolo 1 aggiungere i seguenti commi:

« Con effetto dal 30 giugno 1971, le dotazioni organiche del personale direttivo, escluse le qualifiche di direttore centrale di prima

classe, direttore centrale ed equiparate, sono così ripartite per specializzazioni professionali:

Ingegneri ed architetti	
Ispettori principali ed ispettori	338
Ispettori capi	401
Ispettori capi superiori	161
Medici	
Ispettori principali ed ispettori	22
Ispettori capi	31
Ispettori capi superiori	16
Altre specializzazioni	
Ispettori principali ed ispettori	340
Ispettori capi	378
Ispettori capi superiori	109

Nell'ambito delle dotazioni organiche, di cui al comma precedente, per ciascun servizio, con decreto del Ministro dei trasporti e della aviazione civile, sentito il Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato sono istituiti ruoli distinti per qualificazione professionale, in relazione alle esigenze aziendali. Fino al 31 ottobre 1971, qualora non sia possibile coprire i posti di organico, previsti dal secondo comma del presente articolo, in relazione alle specializzazioni professionali, si può provvedere con personale di altra specializzazione ma di pari qualifica ».

Dopo l'articolo 4 aggiungere il seguente articolo:

ART. 4-bis.

« Con effetto dal 1° gennaio 1971 al personale che alla data di entrata in vigore del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1970, n. 1077, risulta pervenuto nella carriera di appartenenza da una carriera inferiore, senza conservazione dell'anzianità maturata nella posizione di provenienza e con immissione in una delle qualifiche, diversa da quella iniziale, che a norma del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1970, n. 1077, sono state fuse in una sola, è attribuita, ai fini dell'avanzamento, un'anzianità pari a quella che, in base alle norme emanate anteriormente all'entrata in vigore del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1970, n. 1077, era richiesta per il conseguimento della qualifica di immissione partendo da quella iniziale della rispettiva carriera.

Qualora la suddetta immissione sia avvenuta con conservazione dell'anzianità matu-

rata nella posizione di provenienza, è attribuita, ai fini medesimi, l'anzianità di cui al precedente comma, se più favorevole.

Al personale che alla data dell'entrata in vigore del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1970, n. 1077, risulta pervenuto nella carriera di appartenenza da una carriera corrispondente o superiore, con immissione in una delle qualifiche che a norma del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1970, n. 1077, sono state fuse in una sola, è riconosciuta, ai fini dell'avanzamento, l'anzianità maturata nella carriera di provenienza.

Le disposizioni di cui ai precedenti commi si applicano anche a coloro che fruiscono della norma transitoria prevista dall'articolo 111 — ultimo comma — del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1970, n. 1077 ».

La V Commissione ha invece dato parere favorevole sul disegno di legge, ma, allo stato, ha espresso parere contrario sui due emendamenti da me presentati, riservandosi però di prenderli ulteriormente in esame per più approfondite valutazioni sulle conseguenze finanziarie da essi implicate.

CENGARLE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. In base alle notizie che ho della discussione in sede di V Commissione, posso confermare quanto detto dal Relatore, e che cioè tale Commissione ha espresso parere favorevole all'approvazione del disegno di legge, riservandosi invece di dare il parere sugli emendamenti dopo averli ulteriormente esaminati, in quanto essi presentano dei problemi di copertura finanziaria. C'è però una discreta disponibilità all'accoglimento degli emendamenti stessi, specialmente per quanto riguarda il primo.

La V Commissione ha però bisogno di alcuni chiarimenti e delucidazioni da parte del Governo. Non posso pertanto assicurare che entro domattina si potranno approvare i nuovi testi degli emendamenti, in quanto non so se potrò fornire così presto i chiarimenti richiesti.

DAMICO. In fondo il problema essenziale è quello riguardante gli impegni e gli accordi intercorsi tra il Governo e le categorie.

AZIMONTI, *Relatore*. La I Commissione ha proposto, in sostanza, di eliminare il riferimento ai decreti ministeriali: si vorrebbe cioè risolvere tutta la questione con la legge, introducendo una decorrenza retroattiva, ferma restando la copertura finanziaria.

DAMICO. Noi vorremmo anche che il Governo ci dicesse qualcosa sul previsto aumento delle tariffe ferroviarie per coprire una parte delle spese implicate dal provvedimento.

CENGARLE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Questa considerazione è emersa anche presso la V Commissione, ed io posso dire a tale proposito che c'è la chiara volontà del Governo di dire no ad ogni aumento di tariffe. Del resto, su questo argomento il Ministro dei trasporti fa delle proposte, ma è poi vincolato dalle decisioni del Governo e del CIPE. Devo però riferire che presso il Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dello Stato si è rilevato come le tariffe ferroviarie siano ormai ferme da otto anni, mentre il costo del lavoro è aumentato e la qualità dei servizi è molto migliorata. Ecco perché il Consiglio d'amministrazione si è mostrato favorevole all'aumento delle tariffe, per lo meno per una certa utenza di lusso, ed ha prospettato alcuni ritocchi da apportare per quanto concerne il trasporto merci. Veniamo infatti accusati spesso dagli autotrasportatori privati di fare una concorrenza sleale, in quanto manteniamo ancora ferme le tariffe degli anni passati.

Si vedrà quindi che cosa è possibile fare a tale proposito, in modo da apportare quelle

modifiche che giustifichino la maggiore entrata prevista e consentano di sopperire ad altri oneri. Ma resta nostra intenzione quella di riconfermare il « no » ad ogni aumento delle tariffe ferroviarie; anzi, è stata valutata la ipotesi di trovare degli accorgimenti per rendere meno gravoso il trasporto dei lavoratori e degli studenti.

Per dare comunque maggiore tranquillità all'onorevole Damico ritengo che possa essere modificato l'articolo 12 del disegno di legge, al fine di eliminare qualsiasi equivoco in proposito.

PRESIDENTE. Il seguito della discussione è rinviato a giovedì 14 ottobre.

La seduta termina alle 20.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Dott. GIORGIO SPADOLINI

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

Dott. ANTONIO MACCANICO

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO