

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE
- POSTE E TELECOMUNICAZIONI

36.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 3 DICEMBRE 1980

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARZOTTO CAOTORTA

INDICE		PAG.
	PAG.	
Sostituzioni:		
PRESIDENTE	400	
Proposta di legge (Discussione e approvazione):		
ACCAME; MARZOTTO CAOTORTA ed altri: Disciplina dei servizi aerei non di linea ed interpretazione di disposizioni del codice della navigazione (<i>Approvata, in un testo unificato, dalla X Commissione permanente della Camera</i>) (<i>Modificata dal Senato</i>) (67-230-B)	400	
PRESIDENTE	400, 401, 403 406, 407, 408, 409, 410	
BAGHINO	404, 409	
BOCCHI	401, 403, 406, 408, 410	
CALDORO, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	406, 409	
ROBALDO	405, 407, 409	
RUBINO, <i>Relatore</i>	400, 406	
		Votazione segreta:
		PRESIDENTE 410
		Disegno di legge (Seguito della discussione e approvazione):
		Trattamento pensionistico degli assuntori delle ferrovie dello Stato cessati dal servizio e loro aventi causa (<i>Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato</i>) (1917) 410
		PRESIDENTE 410, 412
		MANFREDINI 411
		Votazione segreta:
		PRESIDENTE 412
		Disegno di legge (Seguito della discussione e approvazione):
		Copertura finanziaria dei decreti del Presidente della Repubblica concernenti la corresponsione di miglioramenti economici al personale postelegrafonico e dei monopoli di Stato e mo-

VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 3 DICEMBRE 1980

	PAG.
difiche allo stato normativo dello stesso personale postelegrafonico (<i>Approvato dal Senato</i>) (2095)	412
PRESIDENTE	412, 413, 417 420, 422, 423, 426, 428
BALDASSARI	413, 419
BENCO GRUBER	427
BERNARDI GUIDO	420
BOCCHI	422, 427, 428
BOGI, <i>Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni</i>	412, 418 419, 422, 426, 428
FIORI GIOVANNINO	415, 423, 428
MONTELEONE	418
PICANO, <i>Relatore</i>	417, 422, 423, 426
POTÌ	417, 423, 428
Votazione segreta:	
PRESIDENTE	428
Disegno di legge (Seguito della discussione e approvazione):	
Norma di integrazione e modifica al trattamento economico, fisso ed accessorio, del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato (<i>Approvato dal Senato</i>) (2096)	429
PRESIDENTE	429, 430, 431, 436, 438
BENCO GRUBER	430
BOGI, <i>Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni</i>	431, 436, 438
BRICCOLA	438
DEGAN	430
FIORI GIOVANNINO, <i>Relatore</i>	430
MANFREDINI	429
POTÌ	430
Votazione segreta:	
PRESIDENTE	438

La seduta comincia alle 10,20.

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

(È approvato).

Sostituzioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 19 del regolamento, i deputati Accame e Olcese sostituiscono, rispettivamente, i deputati Dell'Unto e Dutto per l'odierna seduta.

Discussione della proposta di legge Accame; Marzotto Caotorta ad altri: Disciplina dei servizi aerei non di linea ed interpretazione di disposizioni del codice della navigazione (Approvata, in un testo unificato, dalla X Commissione permanente della Camera e modificata dal Senato) (67-230-B).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge d'iniziativa dei deputati Accame; Marzotto Caotorta, Bianco Ilario, Caravita, Garocchio, Morazzoni, Perrone, Rubino, Casini, Faraguti, Federico, Fiori Giovanni, Lucchesi, Piccoli Maria Santa, Porcellana, Portatadino, Quarenghi Vittoria e Sanese: «Disciplina dei servizi aerei non di linea ed interpretazione di disposizioni del codice della navigazione», già approvata dalla X Commissione permanente della Camera nella seduta del 23 gennaio 1980 e modificata dal Senato nella seduta del 12 novembre 1980.

L'onorevole Rubino ha facoltà di riferire sulle modifiche apportate dal Senato.

RUBINO, *Relatore*. Pur ripromettendomi di essere breve, non posso esimermi da alcune considerazioni di carattere generale.

In primo luogo, vorrei sottolineare come ci accingiamo a concludere la vicenda relativa alla regolamentazione dei voli non di linea nel momento in cui il fenomeno, che ha registrato un inizio di straordinaria espansione a partire dagli anni '70, comincia a mostrare i primi segni, se non della saturazione, quanto meno della sua limitatezza. Questo mi pare un aspetto paradossale che sarebbe estremamente interessante valutare per comprendere in quali termini il Parlamento, cioè la realtà pubblica, riesca a mantenere il passo con quella esterna. Mi limito soltanto a definire questa notazione più a futura memoria che per entrare nel merito, giacché questo potrebbe porre il problema di un'assente valutazione di come il rapporto tra potere politico in quanto tale, come

tutelatore o tutore di interessi generali, possa, in taluni casi, finire con il subire condizionamenti esterni da parte di quelli che, con un eufemismo ormai ben noto, vengono chiamati gruppi di pressione.

In secondo luogo, vorrei sottolineare come il provvedimento in esame si inserisca in un filone nel quale esistono una serie di precedenti autorevoli che vanno dal rapporto Masciadri a quello Robaldo, per quanto concerne la realtà del nostro paese, ma arrivano anche ad una notevole serie di prese di posizione da parte del Parlamento europeo — alcune delle quali sono già state citate nel dibattito svoltosi in sede di prima lettura del provvedimento in esame da parte di questa Commissione — l'ultima delle quali è stata comunicata dalla Presidenza della Camera al Parlamento il 20 novembre scorso. Si tratta dell'estratto del processo verbale della seduta del 16 ottobre scorso del Parlamento europeo che ha approvato due risoluzioni, una sul *memorandum* della Commissione della Comunità europea, concernente il contributo allo sviluppo dei servizi dei trasporti aerei, nell'ambito della quale si pone l'esigenza del miglioramento dei servizi offerti agli utenti e tutta una serie di valutazioni in merito alla opportunità di evitare accordi bilaterali.

Ancora più importante è la seconda risoluzione che si occupa delle limitazioni della concorrenza nel settore dei trasporti aerei; tale risoluzione richiama la sentenza della Corte costituzionale del 14 aprile 1974, dichiara che le regole di concorrenza del trattato CEE si applicano anche ai trasporti aerei ed auspica l'estensione della politica di concorrenza a tale settore.

Tocco questo tema perché non v'è dubbio che noi andiamo incontro ad una politica di integrazione che viene « imposta » dalla Comunità e che va sotto il nome di « politica dei cieli aperti ». È evidente che o la struttura aeroportuale italiana sarà in grado di reggere a questo nuovo tipo di politica o finiremo con il subire negativamente l'afflusso di voli provenienti dall'estero come se il cielo italiano e, quindi, gli aeroporti italiani fos-

sero terreno di conquista e non più di dialettica del mercato internazionale.

L'ultima valutazione che intendo sottoporre all'attenzione della Commissione è relativa alla *vexata quaestio* di un progetto di legge attualmente in discussione al Senato. Quel ramo del Parlamento ha ritenuto — accogliendo, in un certo senso, il valore dell'ordine del giorno approvato da questa Commissione in data 23 gennaio 1980 — di rendere più fluido il rapporto per quel che concerne i voli *charter* e sopprimendo la parola « limiti » ha inteso valutare il complesso delle regole che debbono presiedere all'effettuazione dei voli stessi; infatti, quello che è già avvenuto nel settore, sotto l'aspetto della bilancia dei pagamenti, nonché la realtà complessiva del fenomeno per quel che concerne il sostegno ad un settore di estremo interesse per il paese, quello turistico, deve determinare una serie di correttivi che consentano e non scoraggino l'effettuazione dei voli *charter*.

È in questo senso che mi dichiaro favorevole al testo modificato dal Senato ed esprimo l'auspicio che il Governo, nei limiti di tempo stabiliti e aderendo alle richieste delle categorie interessate, emani il regolamento di attuazione.

Per quanto concerne la norma introdotta dal Senato relativa al problema delle visite a bordo, condivido le ragioni che furono alla radice del suo inserimento nel provvedimento. Si è trattato cioè di superare l'anacronismo della disposizione di cui all'articolo 801 del codice della navigazione, pur riconoscendola estranea dalla sostanza della proposta di legge, che avrebbe potuto determinare, proprio in questo periodo, gravi ripercussioni nei rapporti aerei.

Concludo invitando la Commissione a dare il proprio voto favorevole al testo pervenuto dal Senato:

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali delle modificazioni introdotte dal Senato.

BOCCHI. Anche se in prima lettura il provvedimento in esame è stato oggetto

in questa Commissione di particolare attenzione e dibattito, il suo ritorno con le modifiche apportate dal Senato ci costringe a fare alcune considerazioni generali, prima di passare nel merito delle modifiche stesse. Ricordo innanzi tutto come vaste siano state le polemiche attorno al provvedimento in sede di dibattito nella nostra Commissione e come l'apporto del gruppo comunista alle proposte di miglioramento del testo unico scaturito dalle proposte di iniziativa parlamentare nn. 67 e 230 sia da considerarsi un contributo attento e responsabile a problemi così importanti per lo sviluppo e la regolamentazione del trasporto aereo in generale, nonché per i connessi comparti economici interessati in particolare a questo tipo di servizio a domanda, o *charter*, o non di linea come viene definito con diverse terminologie. La polemica così vasta attorno a questo problema ha evidenziato l'importanza di interessi, non sempre chiaramente espressi in chi della polemica stessa ha fatto uno strumento a difesa di particolarismi che non riusciamo a comprendere fino in fondo se non nel definire questo interessamento parziale e certo non riguardante lo sviluppo dei voli *charters* nel nostro paese e del settore del trasporto aereo più in generale per il quale, nelle cronache di tutti i giorni, si sottolinea l'esigenza di una politica, e di misure efficienti, per un suo adeguamento alla più generale attività aerea europea e mondiale.

Ma la polemica è pervenuta ad un punto tale da trasformare l'approvazione del provvedimento, in prima lettura, da parte di questa Commissione, in un colpo di mano o in una ostinazione del gruppo comunista attorno ad emendamenti di miglioramento che sono stati dalla Commissione stessa accolti.

Condividiamo le considerazioni generali espresse dal relatore in merito all'importanza di questo tipo di trasporto e vogliamo osservare che, proprio di fronte a ciò, il Governo, o i Governi succedutisi hanno, come purtroppo avviene anche in altri settori, dimostrato la loro inerzia e la loro assenza. Stiamo approvando un provvedimento di iniziativa parlamentare

che non ha trovato certo nel Governo quella attenzione che invece avrebbe meritato di trovare, proprio per l'importanza che il settore dei voli *charters* va sempre più assumendo. Abbiamo assistito all'accaparramento del mercato da parte di organizzazioni e compagnie, in particolar modo straniere, con conseguenti ed evidenti riflessi negativi sulla economia del nostro paese, specialmente sulla stessa organizzazione dell'« industria turistica » italiana. Le modifiche apportate dal Senato denunciano le intenzioni, che d'altra parte si erano già palesate nel dibattito in questa Commissione, di approfittare di una occasione come la regolamentazione di questo settore per lasciare una prospettiva di larghe attività indiscriminate e non regolamentate che avrebbero poi riversato molto probabilmente sulla stessa spesa pubblica le conseguenze dei danni che un settore non attentamente regolamentato avrebbe portato.

Si è arrivati nella polemica a definire politica l'attività della compagnia di bandiera, anche da parte di alcuni membri della maggioranza governativa, in termini che richiederebbero certamente una più precisa definizione e un più approfondito esame del modo come il settore sia regolamentato. Ritroviamo, a mio parere, nell'assenza dell'iniziativa governativa — non è stato presentato alcun disegno di legge, non è stato dato nessun tipo di contributo nel dibattito né sono stati presentati emendamenti —, in fondo la situazione del settore dell'aviazione civile che ha la sua causa principale nella disastrosa gestione della direzione generale dell'aviazione civile, la ormai famosa e ripetutamente ricordata Civilavia. Certo i rapporti sia di iniziativa parlamentare sia di iniziativa governativa hanno denunciato tutte queste lacune, nonché il fatto che non siano stati mantenuti gli impegni che i governi passati avevano assunto relativamente ad una effettiva riforma di questo settore.

Sono all'esame del Parlamento in questi giorni proposte di riforma di settori molto importanti: voglio ricordare, a me stesso prima ancora che agli altri, la riforma dell'Azienda autonoma delle ferro-

vie dello Stato. Tra tutti i rapporti che qui vengono menzionati c'è quello Masciadri, nonché quello del nostro onorevole collega Robaldo, ma c'è anche l'indagine del sottosegretario Accili, che viene costantemente dimenticata e della quale invito, ancora una volta, il presidente a trasmettere gli atti alla magistratura.

PRESIDENTE. L'ha già fatto il ministro, per cui la trasmissione di tali atti da parte mia diventerebbe atto del tutto superfluo.

BOCCHI. La ringrazio dell'informazione, anche se, come si suole dire, nel più sta il meno. In ogni caso, ritengo sarebbe opportuno invitare il senatore Accili a farci avere maggiore conoscenza della trasmissione da parte del ministro di questa indagine alla magistratura. Perché? Perché, egregi colleghi, con tutto quello che sta accadendo nel nostro paese e con l'attribuire ogni giorno di più a tutti responsabilità che, invece, debbono essere addebitate a diversi livelli di competenza è opportuno che il Parlamento non sia implicato in inadempienze o assenze di iniziativa.

È proprio nel modo in cui nei due rami del Parlamento si è svolto il dibattito su questa legge — che non è certo il centro di tutto il movimento dell'universo — che noi riscontriamo la mancanza ed i ritardi nell'affrontare una seria politica del settore.

Per quanto riguarda le modifiche apportate dal Senato — che poi, in fondo, si riducono alla soppressione di una parola, anche se molto significativa — riteniamo che, se non ci si preoccupa di regolare le licenze per l'esercizio dei voli *charters* nel nostro paese, potrebbe verificarsi che, in luogo di incentivi allo sviluppo porterebbe scompiglio negli stessi voli di linea che, per altro, in questi giorni stanno denunciando come il pluralismo tanto invocato non trovi poi spazi sufficienti. Basti pensare al fatto che una compagnia aerea ha dovuto non esercire una linea in concessione convenzionata a causa di insufficienza di disponibilità finanziarie per l'ac-

quisto di carburante. Si tratta, tra l'altro, di una compagnia che non solo non retribuisce puntualmente il personale, ma ritarda notevolmente i versamenti dei contributi agli istituti previdenziali competenti.

Il gruppo comunista si preoccupa che il testo di legge che andremo a definire questa mattina non provochi, per assenza o per ritardi del Governo, ulteriori situazioni di difficoltà nel settore. Ecco perché insistiamo sull'esigenza che il Governo provveda, per quanto di competenza, alla emanazione dei regolamenti che la legge stessa prevede ed è doloroso dover constatare come l'articolo aggiuntivo approvato dall'altro ramo del Parlamento si muova esattamente nella direzione del rinvio *sine die* di tali questioni.

Quell'articolo aggiuntivo, onorevole presidente, con l'intenzione di passare come interpretazione autentica di una disposizione del codice della navigazione, in sostanza rinvia l'attuazione di disposizioni transitorie e finali di un codice che data — niente meno! — 30 marzo 1942. Mi perdonerete se, con l'occasione, ricorderò quanto, alcuni giorni fa, il Presidente della Repubblica ha denunciato, anche in difesa dell'istituzione parlamentare, relativamente alla mancanza di una organizzazione di sicurezza civile ricordandoci che le leggi esistono, ma che mancano i regolamenti applicativi. Rifacendoci molto modestamente a questo appello, vogliamo pregare il Governo di considerare un emendamento che presenteremo e che tende a ripristinare il testo votato da questa Commissione; ad esso sarà associata una richiesta di impegno perché il Governo regolamenti speditamente, senza lasciar scadere i sei mesi che la legge prevede, al fine anche di superare le difficoltà relative all'esercizio di diritti che alcuni lavoratori del settore avevano esercitato, sia pure in modo discutibile.

È necessario anche che io ricordi l'invito che abbiamo rivolto al Governo perché la riforma, le modifiche e l'aggiornamento del codice della navigazione vengano effettuati in un quadro organico e senza procedere a modifiche settoriali di

proposte di legge d'iniziativa parlamentare in assenza di un'iniziativa governativa.

Ecco perché abbiamo voluto ancora sottolineare l'importanza della regolamentazione di questo tipo di trasporto aereo che va affrontata con serietà ed urgenza.

BAGHINO. Non entro nel merito dei problemi del traffico aereo e dell'aviazione civile che ci porterebbero troppo lontano e che dovremmo approfondire tenendo presenti sia l'inchiesta Accili sia l'indagine espletata dalla Commissione Robaldo. Il mio intervento si limiterà invece strettamente ad esaminare il problema dei voli *charters*, ossia dei servizi non di linea. Quali sono le ragioni degli ostacoli alla regolamentazione di questi voli che da ben tre legislature non riusciamo a definire? La realtà è che l'ALITALIA, la compagnia di bandiera, ha cercato sempre di non farci arrivare ad una conclusione, o di limitare la regolamentazione di questi servizi perché teme fortemente — secondo me sbagliando — che ne possa nascere una concorrenza, magari sleale. Questa resistenza, però, ha portato al risultato che i voli non di linea siano gestiti per oltre il 90 per cento da società e compagnie straniere. Non abbiamo più strutture, né la possibilità di correggere questa situazione se non con sforzi enormi. Perché il provvedimento è stato modificato dal Senato? Perché la nostra Commissione sbagliò — e ricordo che noi votammo contro — ad inserire quella norma della periodicità e continuità che rendeva in definitiva impossibile l'attuazione dei voli *charters* che oramai sono diventati voli non più legati ad un gruppo di persone che decide di spostarsi in un certo luogo, ma sono legati anche all'albergo, ai programmi e alle visite di certe località. Il costo del viaggio è legato fatalmente al costo delle gite, dell'albergo e da tutto ciò deriva da una certa programmazione. La correzione effettuata è evidentemente un compromesso tra due scelte: quella di favorire ulteriormente la compagnia di bandiera e non permettere che nessun ostacolo limiti questa attività chiaramente turistica, e quella invece di dar luogo alla

liberalizzazione dei voli non di linea, come noi sostenemmo nel corso dell'indagine svolta nel 1974-1975 e che non abbiamo ancora ottenuto e che non raggiungiamo con questa correzione. Ci associamo alla richiesta di una regolamentazione dell'aviazione civile e del traffico aereo e riteniamo che occorra approfondire il tema, avendo presenti l'indagine Robaldo e l'inchiesta Accili. Occorre portare chiarezza in questo campo, documentare la situazione della compagnia di bandiera e delle compagnie private, vedere perché collegamenti che sono stati concessi a determinate compagnie non vengano realizzati. Se abbiamo sbagliato a dare a determinate compagnie concessioni di linee che non vengono poi attuate, dobbiamo vedere se dandole ad altre compagnie queste possono essere realizzate. È necessario quindi un approfondimento di questi problemi.

Per quanto riguarda il provvedimento in esame, pur non soddisfacendoci la correzione effettuata che apre un po' l'orizzonte, ma non risponde veramente alle esigenze dei voli non di linea che devono essere assolutamente liberalizzati, il gruppo del MSI-destra nazionale darà il suo voto favorevole.

Debbo inoltre sottolineare come la materia di cui all'articolo 7, introdotto dal Senato, sia assolutamente estranea dalla sostanza del provvedimento. Il presidente Marzotto Caotorta ricorderà che nella settima legislatura, in sede di Comitato ristretto, discutemmo a lungo e convenimmo sul fatto che il provvedimento dovesse essere chiaramente circoscritto ai voli non di linea. Con l'inserimento di questa norma siamo stati addirittura obbligati ad annacquare il significato del titolo del provvedimento che recita ora: « Disciplina dei servizi aerei non di linea ed interpretazione di disposizioni del codice della navigazione », come se questa interpretazione riguardasse esclusivamente e direttamente i voli non di linea, il che non è. Ecco la nostra meraviglia, la nostra sorpresa. Ci siamo resi conto, infatti, che, come spesso è avvenuto ed avviene in questa Commissione, si approfitta di un prov-

vedimento in discussione per inserirvi norme che poco hanno a che vedere con esso. È questo il motivo per il quale noi, pur essendo lieti di esaminare un provvedimento che finalmente tenta la regolamentazione dei voli non di linea, non possiamo non sottolineare come tale regolamentazione venga « annacquata » da un fattore estraneo. Ciò nonostante, voteremo favorevolmente perché riteniamo che la regolamentazione che viene proposta nel progetto di legge in esame costituisca il punto di partenza, non certo quello di arrivo, perché questo dovrà consistere, a nostro avviso, in una completa liberalizzazione, in uno sviluppo ed in un potenziamento di questo tipo di traffico aereo: basterebbe, infatti, guardare le statistiche di altri Stati per accorgersi che è fondamentale, per l'attività di molte compagnie, il volo *charter*.

ROBALDO. A nome del gruppo repubblicano, preannuncio che voterò a favore del provvedimento in esame condividendo integralmente la relazione del collega Rubino. Sono d'accordo con il collega Bocchi quando afferma che su questa vicenda si sono fatte molte polemiche, frutto forse di vasti interessi. È importante sottolineare, a mio avviso, che noi non teniamo in alcun conto gli interessi di questo o quel settore, ma teniamo conto, invece, dell'interesse del trasporto aereo nel suo complesso nel nostro paese.

Quindi, per quanto concerne il volo *charter*, quello passeggeri e quello merci — del quale ultimo ci dimentichiamo costantemente, ma che costituisce una delle componenti indispensabili nel comparto dei trasporti di una nazione civile ed avanzata come la nostra —, se facciamo un confronto con altri paesi industrializzati e progrediti e che hanno una struttura orografica simile a quella italiana, possiamo constatare che siamo tra gli ultimi nel servizio del trasporto aereo. Con il provvedimento in discussione, pertanto, si pone rimedio ad una lacuna che è durata per troppo tempo.

Sono d'accordo con il collega Bocchi quando afferma che è inutile andare a

verificare di chi sia la responsabilità di tale situazione e che bisogna piuttosto arrivare rapidamente all'approvazione di questa legge. Le valutazioni in essa contenute sono state fatte in modo serio ed approfondito; l'anno scorso ci sono stati circa trentamila voli *charter* nel nostro paese, ma solo un sesto di essi è stato gestito da vettori italiani. Sappiamo, infatti, che molte regioni italiane pagano miliardi a vettori stranieri per poter avere un consistente flusso turistico e sappiamo, d'altronde, quale sia la potenzialità del trasporto *charter* nel bacino del Mediterraneo. Le compagnie aeree che fanno voli *charter* in Europa sono circa cinquanta: ce ne sono iugoslave e spagnole e mi limito a citare questi paesi perché non mette conto di menzionare la Germania o paesi che comunque sono esportatori di turismo. La Jugoslavia e la Spagna, invece, a somiglianza dell'Italia, sono nazioni importatrici di turismo e sono state in grado di darsi strutture che hanno permesso loro di garantirsi un flusso turistico caratteristico e, nel contempo, non essere preda di vettori stranieri che con estrema facilità dirottano i flussi turistici verso altri paesi.

Una volta approvata la legge, dovremo trovare il modo di far gestire questo servizio — non voglio allargare eccessivamente l'argomento del mio intervento — perché si tratta di esigenza inderogabile: parliamo di turismo, parliamo di trasporto e siamo costretti a constatare che giornalmente decine di autocarri con *containers* portano verso il nord — Francoforte e Zurigo — merci che debbono essere spedite in tutte le parti del mondo. Ritengo che dovremo arrivare ad avere una flotta convertibile passeggeri-merci che sia in grado di svolgere questo servizio, perché l'incidenza dei costi per unità di trasporto, nella misura in cui riusciremo a ridurla, potrà farci raggiungere una competitività che, per altri versi, non abbiamo.

Queste mi paiono le considerazioni che doverosamente dovevo fare non per aggiungere nulla di nuovo a quanto è già stato detto, ma solo per confermare la nostra posizione politica sulla proposta

di legge in esame. Le modifiche apportate dal Senato all'articolo 6 ci trovano consenzienti; ci rendiamo conto, per altro, che lo articolo 7 non ha una collocazione felice in questo testo di legge, ma è evidente che questo dipende dal fatto che, con questa norma, si è permesso di sbloccare una situazione difficile che stravolgeva il servizio del trasporto aereo. Nel contempo, non vorremmo che tale norma costituisse una facile « scappatoia » per evitare, secondo quanto ha affermato il collega Bocchi, l'emanazione del regolamento attuativo.

A tale proposito, preannuncio fin d'ora che presenterò un ordine del giorno che impegna il Governo ad emanare, entro sei mesi — comunque in tempi molto stringati —, il regolamento previsto dall'articolo 1328 del codice della navigazione. In tal modo, ritengo che si otterrà il duplice risultato di non far slittare ulteriormente i tempi di approvazione del provvedimento e di porre il Governo davanti alle sue responsabilità e ad un impegno preciso formulato in modo altrettanto vincolante sul piano politico-operativo.

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

RUBINO, Relatore. Ho colto il senso positivo degli interventi che vi sono stati e mi rendo conto che l'onorevole Bocchi, cui va sempre la mia stima, ha ridotto al minimo tutta una serie di spunti che gli premevano dentro. Per motivi di brevità non ritengo di entrare nel merito delle varie questioni.

Vorrei però fare due osservazioni di carattere generale. Innanzi tutto da una pagina di pubblicità del giornale *la Repubblica* si evidenzia che la TWA applica alla lettera la politica di deregolamentazione che sta trasferendo sui mercati europei, e in questo modo continua il meccanismo operativo che certamente mette in crisi le grandi compagnie e che finirà col rendere più difficile la fase di recupero, se non riusciamo ad avere un apporto di managerialità sufficientemente ampio.

La seconda osservazione è che nella realtà europea vi sono tre mercati: quello

del volo di linea, quello del trasporto delle persone, con determinate caratteristiche e quello del trasporto merci. Non avere una sufficiente managerialità e quindi, al di là delle cose che sono state dette, una potenzialità e un pluralismo di attività nel nostro paese, ci fa gravemente rischiare.

Concludo dichiarando la mia adesione all'ordine del giorno Robaldo; ritengo che esso vada incontro alla proposta avanzata dall'onorevole Bocchi di una rapida attuazione del regolamento previsto dal provvedimento, e risolva nello stesso tempo il problema che egli stesso aveva avanzato nel suo intervento.

CALDORO, Sottosegretario di Stato per i trasporti. Mi associo alle considerazioni fatte dal relatore. Per quanto riguarda lo emendamento preannunciato dall'onorevole Bocchi all'articolo 7, ritengo che il problema da lui sollevato sia stato adeguatamente recepito nell'ordine del giorno Robaldo con una formulazione di impegno che il Governo dichiara di accettare.

PRESIDENTE. Vorrei chiedere una precisazione all'onorevole Bocchi, relativa all'emendamento da lui preannunciato tendente ad aggiungere alla fine dell'articolo 7 le parole: « fino al termine di sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge ». Secondo lei, onorevole Bocchi, dopo sei mesi l'interpretazione data non vale più? È difficile che il legislatore dica che una legge vale in un senso per sei mesi e poi cambia significato.

BOCCHI. Si tratta di una pseudo interpretazione, in quanto non c'era bisogno di interpretare quanto già chiaramente espresso nel codice della navigazione. È evidente che sono state delle circostanze a spingere il Governo a presentare questo articolo 7 in provvedimento sostanzialmente estraneo a questa norma. Abbiamo proposto una precisazione a questa pseudo interpretazione in quanto nel provvedimento che stiamo per approvare si prevede entro sei mesi l'emanazione del regolamento di attuazione. Visto come vanno i regolamenti di attuazione, di cui abbiamo parlato anche in discussione generale, ci vogliamo

ulteriormente cautelare in modo che una questione che riguarda così acutamente i problemi del Governo, sia motivo e occasione per sollecitare e costringere il Governo stesso ad emanare il regolamento previsto dall'articolo 6. Il nostro emendamento ha il significato di rafforzare la volontà del Parlamento che ha esplicitamente indicato in sei mesi il termine per l'emanazione del regolamento. Riteniamo che nella non corretta formulazione interpretativa possa benissimo rientrare anche questa nostra precisazione.

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

ROBALDO. Chiedo la verifica del numero legale, ai sensi dell'articolo 46 del regolamento.

PRESIDENTE. Domando se questa richiesta sia appoggiata.

(È appoggiata).

Si faccia la chiama per la verifica del numero legale.

OTTAVIANO, Segretario, fa la chiama.

PRESIDENTE. Comunico che la Commissione è in numero legale per deliberare.

Gli articoli 1, 2, 3, 4 e 5 non sono stati modificati.

La nostra Commissione aveva approvato l'articolo 6 nel seguente testo:

ART. 6.

Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministro dei trasporti emana con proprio decreto il regolamento di attuazione del Capo II, titolo VI, libro I, parte seconda, del codice della navigazione, che deve stabilire:

1) le modalità di rilascio e di esercizio, precisando:

a) i requisiti tecnici, assicurativi, finanziari e operativi necessari per ottenere la licenza ad esercitare trasporti aerei non di linea, servizio di lavoro aereo o scuole di pilotaggio da parte di persone, enti o società capaci di avere in proprietà aeromobili nazionali ai sensi dell'articolo 751 del codice della navigazione;

b) i tipi, le caratteristiche e i modi di offerta dei servizi di trasporto aereo non di linea ammessi, eserciti da vettori sia nazionali che stranieri, avuto riguardo alla prassi corrente e consolidata in materia, agli interessi delle comunità italiane all'estero, all'equilibrio della bilancia dei pagamenti e alla rilevanza che il trasporto aereo non di linea ha nello sviluppo dell'economia turistica italiana, nonché ai livelli di compatibilità con i servizi aerei di linea tenuto conto di limiti di periodicità e di ripetitività dei voli non di linea;

2) i controlli sul rispetto delle norme vigenti per la effettuazione dei servizi di trasporto aereo non di linea, di lavoro aereo e delle scuole di pilotaggio, nonché le sanzioni in caso di inosservanza e la procedura per la loro applicazione.

Il regolamento di cui al primo comma può essere modificato con decreto ministeriale.

Il Senato lo ha così modificato:

ART. 6.

Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministro dei trasporti emana con proprio decreto il regolamento di attuazione del Capo II, titolo VI, libro I, parte seconda, del codice della navigazione, che deve stabilire:

1) le modalità di rilascio delle licenze e di esercizio, precisando:

a) i requisiti tecnici, assicurativi, finanziari e operativi necessari per ottenere la licenza ad esercitare trasporti aerei non di linea, servizio di lavoro aereo o scuole di pilotaggio da parte di persone, enti o società capaci di avere in proprietà aeromobili nazionali ai sensi dell'articolo 751 del codice della navigazione;

b) i tipi, le caratteristiche e i modi di offerta dei servizi di trasporto aereo non di linea ammessi, eserciti da vettori sia nazionali che stranieri, avuto riguardo

alla prassi corrente e consolidata in materia, agli interessi delle comunità italiane all'estero, all'equilibrio della bilancia dei pagamenti e alla rilevanza che il trasporto aereo non di linea ha nello sviluppo dell'economia turistica italiana, nonché ai livelli di compatibilità con i servizi aerei di linea tenuto conto della periodicità e ripetitività dei voli non di linea;

2) i controlli sul rispetto delle norme vigenti per la effettuazione dei servizi di trasporto aereo non di linea, di lavoro aereo e delle scuole di pilotaggio, nonché le sanzioni in caso di inosservanza e la procedura per la loro applicazione.

Il regolamento di cui al primo comma può essere modificato con decreto ministeriale.

BOCCHI. Chiedo la votazione per parti separate di questo articolo, nel senso di votare separatamente le due modifiche apportate dal Senato.

Colgo l'occasione per esprimere una protesta. Qui si è chiesta la verifica del numero legale non sappiamo per quale ragione. In ogni caso, è opportuno ed anche corretto non sospendere per questo la seduta, magari aspettando colleghi che fanno la spola e votano in quattro o cinque Commissioni. Desidero protestare per il modo in cui vengono gestite queste situazioni e per il fatto che poi si cerca regolarmente di attribuire la responsabilità dei ritardi delle leggi ai gruppi di opposizione, in particolare a quello comunista che è presente in modo compatto anche questa mattina, pur registrando alcune assenze di compagni che sono impegnati in altre attività parlamentari o nelle zone terremotate. Rilevo, comunque, che noi assicuriamo costantemente la nostra presenza e che, se così fosse da parte della maggioranza, problemi di verifica del numero legale non si sarebbero posti.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la modifica apportata dal Senato al punto 1) del primo comma.

(È approvata).

Pongo in votazione la modifica apportata dal Senato alla lettera b) del primo comma.

(È approvata).

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

(È approvato).

Il Senato ha introdotto il seguente nuovo articolo:

ART. 7.

La disposizione di cui all'articolo 1328 del codice della navigazione trova applicazione nelle ipotesi previste dall'articolo 801 del codice stesso.

Gli onorevoli Bocchi ed altri hanno presentato i seguenti emendamenti:

Sopprimerlo.

Aggiungere, in fine, le seguenti parole: fino al termine di sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge.

BOCCHI. Ho già illustrato questi emendamenti che il gruppo comunista ha presentato, ma ritengo utile ripetere le motivazioni che hanno portato a tale presentazione.

Non solo, infatti, riteniamo che l'articolo 7 abbia poca attinenza con il provvedimento in esame, ma pensiamo che possa anche trasformarsi in un *boomerang*, nel senso che, quando in un articolo di legge si richiama la mancata attuazione di regolamenti, si può interpretare che tale articolo si riferisca solo a quanto è previsto e regolamentato in questa legge e non in tutte le altre. Tutto questo, però, è secondario, mentre è importante il modo in cui si tenta di rinviare ulteriormente la regolamentazione di un regio decreto che data addirittura marzo 1942. Sono ormai passati quasi quarant'anni ed i vari Governi che si sono succeduti non hanno avuto tempo di procedere a tale regolamentazione; i sei mesi che la legge prevede, a giudicare dai precedenti, saranno, quindi, superati e vanificati. Sono questi i motivi della nostra opposizione all'articolo 7.

VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 3 DICEMBRE 1980

BAGHINO. Voterò a favore dell'emendamento interamente soppressivo dell'articolo 7 proposto dal gruppo comunista, in quanto, come ho avuto modo di sottolineare precedentemente, l'inserimento nel progetto di legge in esame delle norme contenute in quest'articolo è, a mio avviso, completamente anomalo e può dar luogo ad equivoci. Tra l'altro, all'esame della nostra Commissione c'è la riforma di alcuni articoli del codice della navigazione, per cui sarebbe stato senz'altro più opportuno — avrebbe potuto farsene carico anche il Senato — attendere quel provvedimento per modificare, sia pure parzialmente, tale codice.

PRESIDENTE. Pongo in votazione lo emendamento Bocchi ed altri, interamente soppressivo dell'articolo 7.

(È respinto).

Pongo in votazione l'emendamento aggiuntivo degli onorevoli Bocchi ed altri.

(È respinto).

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

(È approvato).

Passiamo all'esame degli ordini del giorno.

Gli onorevoli Robaldo, Liotti, Briccola, Contu e Tombesi hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La X Commissione impegna il Governo ad emanare entro sei mesi le norme regolamentari previste dall'articolo 1328 del codice della navigazione ».
(0/67-230/B/1/10)

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

BOCCHI. Prendiamo atto che i gruppi di maggioranza, pur avendo respinto la soppressione dell'articolo 7, hanno presentato un ordine del giorno che impegna il Governo ad emanare entro sei mesi il regolamento di attuazione previsto dal provvedimento. Ciò significa, in altri termini, che non si fidano del Governo stes-

so e lo vogliono ulteriormente impegnare, nonostante che ciò sia esplicitamente previsto dalla normativa. Dichiariamo quindi che ci asterremo su questo ordine del giorno, se verrà posto in votazione, proprio per l'inconsistenza che esso ha.

PRESIDENTE. Il presentatore insiste per la votazione del suo ordine del giorno?

ROBALDO. Insisto, signor presidente.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.
(È approvato).

Gli onorevoli Bocchi, Manfredini, Cominato Lucia, Monteleone, Gradi, Calaminici e Pernice hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La X Commissione,

considerato che la proposta di legge n. 67-230/B prevede l'emanazione, con decreto del ministro dei trasporti, di un regolamento di attuazione;

considerato altresì le variabili che sempre più gravano sul costo del trasporto aereo e le conseguenti incidenze sulla spesa pubblica, se non si salvaguarderanno le esigenze delle compagnie concessionarie di linee aeree anche con il rispetto delle convenzioni che regolano le concessioni,

impegna il Governo

a) ad emanare nel più breve tempo possibile il regolamento d'attuazione previsto dalla suddetta proposta di legge;

b) a far sì che detto regolamento, così come riportato dall'articolo 6, lettera b), faccia riferimento esplicito ai livelli di compatibilità tra servizi di linea e servizi *charter* operanti sulle stesse direttrici, fissando precisi parametri di riferimento per quanto riguarda la periodicità e la ripetitività ».

(0/67-230/B/2/10)

CALDORO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Per quanto riguarda l'impegno di cui alla lettera a), il Governo ha già manifestato la volontà di emanare nel

più breve tempo possibile il regolamento di attuazione.

Per quanto riguarda invece l'impegno di cui alla lettera b), lo ritengo sostanzialmente non rilevante anche perché, tra l'altro, fa riferimento a quanto la stessa normativa prevede. Se i proponenti insistono per la votazione il Governo esprime parere contrario, se non insistono lo accetta come raccomandazione.

BOCCHI. Non insisto per la votazione, accogliendo il « ricattino » del Governo.

PRESIDENTE. La proposta di legge sarà subito votata a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto della proposta di legge esaminata nella seduta odierna.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione:

Proposta di legge Accame; Marzotto Caotorta ed altri: « Disciplina dei servizi aerei non di linea ed interpretazione di disposizioni del codice della navigazione » (approvata, in un testo unificato, dalla X Commissione della Camera e modificata dal Senato) (67-230-B).

Presenti	27
Votanti	18
Astenuti	9
Maggioranza	10
Voti favorevoli	18
Voti contrari	0

Hanno preso parte alla votazione:

Abbate, Accame, Baghino, Bernardi Guido, Briccola, Conte Carmelo, Contu, Degan, Faraguti, Fiori Giovannino, Liotti, Lucchesi, Marzotto Caotorta, Olcese, Picano, Robaldo, Rubino, Tombesi.

Si sono astenuti:

Baldassari, Benco Gruber, Bocchi, Calaminici, Cominato, Prodi, Manfredini, Monteleone, Pernice.

Seguito della discussione del disegno di legge: Trattamento pensionistico degli assuntori delle ferrovie dello Stato cessati dal servizio e loro aventi causa (Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (1917).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Trattamento pensionistico degli assuntori delle ferrovie dello Stato cessati dal servizio e loro aventi causa », già approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 16 luglio 1980.

Ricordo che, nella seduta del 5 novembre scorso, avevamo esaurito la discussione sulle linee generali, la replica del relatore, onorevole Briccola e l'intervento del sottosegretario Caldoro ed avevamo rinviato il seguito della discussione in attesa di acquisire i prescritti pareri. Comunico che i pareri delle Commissioni I affari costituzionali e V bilancio sono pervenuti, e che sono favorevoli senza osservazioni.

Passiamo all'esame degli articoli che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura.

ART. 1.

Il fondo di previdenza per gli assuntori ferroviari, istituito con la legge 30 dicembre 1959, n. 1236, è soppresso e le entrate e le uscite per esso previste sono imputate al bilancio dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, cui sono altresì versate le eventuali disponibilità.

Alle necessarie modifiche di bilancio si provvede con il decreto di cui al successivo articolo 3.

(È approvato).

ART. 2.

Sugli assegni vitalizi diretti ed indiretti degli assuntori ferroviari cessati dal servizio in data anteriore al 1° marzo 1968, l'integrazione temporanea mensile,

VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 3 DICEMBRE 1980

istituita con la legge 27 settembre 1963, n. 1315, raddoppiata con il decreto del Presidente della Repubblica 5 giugno 1965, n. 754, e soppressa con l'articolo 36 della legge 18 marzo 1968, n. 249, è mantenuta quale assegno personale fino al 31 dicembre 1975 od alla data di cessazione dei singoli assegni vitalizi, se anteriore. La stessa norma si applica agli assegni vitalizi di reversibilità posti in essere nel periodo suddetto.

Gli assegni di cui al comma precedente, nonché quelli decorrenti da data successiva al 1° marzo 1968, sono maggiorati, purché in godimento al 1° gennaio 1976, a partire dalla data stessa:

a) del 60 per cento, corrispondente alla integrazione temporanea mensile complessivamente risultante dall'articolo 2 della legge 27 settembre 1963, n. 1315, e dall'articolo 1 del decreto del Presidente della Repubblica 5 giugno 1965, n. 754;

b) del 12 per cento, previsto dall'articolo 10 del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1970, n. 1081, da applicare sul solo assegno vitalizio già in godimento, esclusa la maggiorazione di cui alla precedente lettera a).

I benefici di cui agli articoli 3 ed 8 della legge 29 aprile 1976, n. 177, nei confronti dei titolari dei suddetti assegni vitalizi, sono attribuiti dalle date stabilite dagli articoli stessi e sulla base degli assegni maggiorati ai sensi del comma precedente.

Eventuali ritenute per assorbimento della maggiorazione del 12 per cento di cui alla lettera b) del secondo comma, ove in corso al 1° gennaio 1976, cessano dalla data stessa. A tale titolo nessun recupero o rimborso dovrà effettuarsi per il periodo precedente al 1° gennaio 1976, qualora non risulti già effettuato.

(È approvato).

ART. 3.

All'onere finanziario derivante dall'applicazione della presente legge, valutato a tutto l'anno 1980 in lire 500 milioni ed in lire 100 milioni per ciascuno degli anni

successivi, si provvede nell'anno finanziario 1980 mediante riduzione del capitolo n. 6856 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per il medesimo anno finanziario, all'uopo utilizzando parzialmente l'accantonamento predisposto per: «Disciplina delle ricerche e coltivazione di risorse geotermiche».

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con proprio decreto, le occorrenti variazioni di bilancio.

(È approvato).

Passiamo alle dichiarazioni di voto.

MANFREDINI. Molto brevemente, com'è mia abitudine, vorrei dichiarare che il gruppo comunista è favorevole a questo provvedimento, anche se ritiene necessario sottolineare un aspetto critico.

Giudichiamo positivamente questo disegno di legge in quanto esso coglie un aspetto molto importante, cioè le finalità perequative del trattamento pensionistico degli assuntori. Si tratta, però, di un provvedimento che giunge tardi a sanare una mancanza che, a nostro avviso, è di natura politica. Dopo l'approvazione della legge n. 747 del 7 ottobre 1969, che disponeva l'inquadramento di tutti gli assuntori in servizio nelle qualifiche di gestore o di guardiano di passaggio a livello, non si è provveduto con decreto in modo tempestivo a colmare tale lacuna, nel senso che non ci si preoccupò di determinare i nuovi stipendi di tale personale, non tenendo conto del fatto che una determinazione di tal genere avrebbe avuto effetti sulla riliquidazione delle pensioni in esso previste. Ancora una volta, perciò, si deve registrare una perdita di denaro per questi ex assuntori titolari di assegno vitalizio alla data di entrata in vigore della nuova normativa, cioè il primo marzo 1978. Bisogna constatare che pagano sempre coloro che lavorano e, nell'ambito di questi, i soggetti più disagiati.

Pertanto, nel confermare il voto positivo al disegno di legge del gruppo comunista, concludo denunciando le responsabi-

VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 3 DICEMBRE 1980

lità dei Governi che si sono succeduti e che fanno pagare ai lavoratori il prezzo della propria inadempienza.

PRESIDENTE. Il disegno di legge sarà immediatamente votato a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge esaminato nella seduta odierna.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione:

Disegno di legge: « Trattamento pensionistico degli assuntori delle ferrovie dello Stato cessati dal servizio e loro aventi causa » *(approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato)* (1917):

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

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Abbate, Baghino, Baldassari, Benco Gruber, Bernardi Guido, Bocchi, Briccola, Calaminici, Cominato, Contu, Degan, Faraguti, Fiori Giovannino, Gradi, Liotti, Lucchesi, Manfredini, Marzotto Caotorta, Monteleone, Pernice, Picano, Robaldo, Rubino, Tombesi.

Seguito della discussione del disegno di legge: Copertura finanziaria dei decreti del Presidente della Repubblica concernenti la corresponsione di miglioramenti economici al personale postelegrafonico e dei monopoli di Stato e modifiche allo stato normativo dello stesso personale postelegrafonico (Approvato dal Senato) (2095).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno

di legge: « Copertura finanziaria dei decreti del Presidente della Repubblica concernenti la corresponsione di miglioramenti economici al personale postelegrafonico e dei monopoli di Stato e modifiche allo stato normativo dello stesso personale postelegrafonico », già approvato dal Senato nella seduta del 6 novembre 1980.

Ricordo alla Commissione che io stesso, nella seduta del 20 novembre scorso, ho svolto la relazione su questo disegno di legge, in sostituzione del relatore Picano e che la discussione era stata poi rinviata perché, mentre la V Commissione bilancio aveva espresso parere favorevole a condizione che all'articolo 17, penultimo comma, la cifra « 339.080.500.000 » fosse sostituita con la seguente « 297.790.500.000 », la I Commissione affari costituzionali non aveva ancora fatto pervenire il prescritto parere. Tale parere ci è finalmente pervenuto ed è favorevole al provvedimento con la raccomandazione di spostare l'articolo 9 dello schema di decreto del Presidente della Repubblica attuativo degli accordi intervenuti con i sindacati nel testo del disegno di legge.

Prego il sottosegretario Bogi, che ha partecipato ai lavori della I Commissione affari costituzionali, di illustrare il contenuto del parere da quest'ultima espresso.

BOGI, *Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni.* La I Commissione affari costituzionali ha espresso la raccomandazione di spostare l'articolo 9 dello schema di decreto del Presidente della Repubblica, che si riferisce al recepimento degli esiti contrattuali con le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative, nel disegno di legge. Con questo articolo 9 si istituisce un nuovo compenso annuo, il compenso annuo di incentivazione, in luogo del compenso di fine esercizio e si modificano anche le modalità di calcolo di tale compenso. La I Commissione affari costituzionali raccomanda il suo trasferimento nel disegno di legge perché, dato che si modifica un compenso precedentemente stabilito con

legge, si ritiene che il decreto presidenziale non sia sufficiente per realizzare le varie modificazioni, mentre lo sarebbe una nuova disposizione legislativa. È vero che i compensi e i premi sono definiti con legge, nella fattispecie con la legge n. 49 del 1979, ma è anche vero che l'articolo 1 del provvedimento, a norma dell'articolo 9 della legge n. 382 del 1975 (che prevede che con decreto presidenziale si assume l'onere di quanto le trattative sindacali fra le parti ha concluso), recepisce l'onere dell'attuazione del decreto del Presidente della Repubblica. La conseguenza che ne traggo è che l'articolo 1 copre tutto ciò che i nuovi compensi di incentivazione prevedono. Legislativamente è quindi corretto. L'opinione del Governo è che trasferendo l'articolo 9 dello schema di decreto presidenziale nel disegno di legge non si modifica nulla nella sostanza, come già ho avuto modo di rilevare in sede di Commissione affari costituzionali.

Vorrei osservare più in generale che il disegno di legge in esame non si riferisce esclusivamente alla copertura finanziaria degli accordi contrattuali (e al Senato ho chiesto esplicitamente una modifica del titolo affinché questo fosse formalmente evitato), ma prevede anche l'incremento della retribuzione per i dirigenti — essendo escluso che questo aumento potesse essere oggetto di trattativa tra le parti — ed alcune norme riguardanti lo stato giuridico del personale. Ciò si è reso necessario in quanto, in presenza di certe disfunzioni, non è possibile attendere né la legge-quadro sul pubblico impiego, né altre normative più complesse.

I singoli articoli esplicitano i contenuti delle norme che si ritiene di dover correggere e questo è il motivo per cui il disegno di legge ha elementi che superano il limite del decreto presidenziale vero e proprio.

In sede di dibattito al Senato si è osservato che sarebbe stato bene raccogliere gli elementi normativi in un provvedimento separato. Ho fatto rilevare, in risposta, che ciò che importa è che il Governo indichi con chiarezza ciò cui il di-

segno di legge mira, perché se il provvedimento mira e certe conclusioni legislative vi mira sia che tutto sia inserito in un testo unificato, sia che una parte sia prevista in un diverso testo. L'importante è approvare con urgenza certe norme, pena gravi disfunzioni che non saremmo in grado di recuperare.

Per quanto riguarda i singoli articoli, sono pronto a fornire, se mi vengono richieste, ulteriori delucidazioni.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

BALDASSARI. Ci troviamo ad esaminare un disegno di legge che recepisce un accordo intervenuto tra l'amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni e le organizzazioni sindacali ma, se dovessi affermare che tale provvedimento si accorda con quanto è avvenuto nel paese, nell'ambito sindacale e tra le forze politiche e parlamentari, direi cosa che non risponde alla realtà.

Ora è evidente che le organizzazioni sindacali, di fronte ai ritardi nella definizione della legge-quadro, manifestano legittime perplessità, pur se la nostra Commissione sta discutendo un provvedimento che, come ho già rilevato, rappresenta il frutto di un accordo sindacale. È chiaro, comunque, che continuare in questa linea di tendenza dopo il dibattito che vi è stato nel paese, tra le forze politiche e tra quelle sindacali, è fatto che non risponde a criteri nuovi rispetto alla struttura salariale e normativa che penso dobbiamo auspicare per i lavoratori del pubblico impiego.

Ci troviamo ancora una volta di fronte alla necessità di esaminare un provvedimento di legge che introduce o, quanto meno, riconferma competenze accessorie che sappiamo quali conseguenze e riflessi poi abbiano sull'andamento e l'efficienza dell'Azienda di Stato e, più in generale, della pubblica amministrazione. Si è avuto l'indagine conoscitiva sulla « giungla retributiva », si è arrivati ad alcune conclusioni e, nonostante ciò, ancora una volta ci troviamo di fronte ad un aumento delle

competenze accessorie, a premi industriali, a premi di incentivazione nell'ambito della amministrazione postale e tutto ciò non può non far aumentare le sperequazioni che producono, nell'ambito dell'amministrazione, conflitti sindacali in molti casi limitati a singole entità produttive e, quindi, sono di intralcio all'espletamento di un servizio efficiente.

Del resto, queste denunce sono state avanzate anche dall'amministrazione delle poste: basti ricordare il famoso « libro bianco » nel quale si afferma espressamente che occorre andare ad una diversa normativa, ad un diverso modo di intendere la struttura salariale. Mi rendo conto, per altro, che il sindacato si è trovato nella necessità di dover prendere in esame, al momento del rinnovo del contratto ed in assenza di una normativa, l'unico sbocco possibile, quello delle competenze accessorie, ma è indubbio che il Governo avrebbe dovuto dare un taglio diverso alla questione.

Ricordo, inoltre, che, in occasione dell'esame della legge n. 49 del 9 febbraio 1979, era stato introdotto il premio di produttività con il preciso scopo di ridurre e, in prospettiva, eliminare quella « piaga » che va sotto il nome di cottimo. È strano che con questa espressione l'amministrazione postale il più delle volte non intenda riferirsi ad un lavoro *extra* compenso o ad una sovrapproduzione: il cottimo viene calcolato con sistemi astrusi, come accade nei settori di sistemazione dei plichi. A Milano, per fare un esempio, alcuni lavoratori di solo cottimo percepiscono mensilmente tra le ottocentomila lire e un milione; si sono avuti casi di compensi individuali per cottimo per un solo turno di circa 140 mila lire. Su tale specifico argomento ho presentato una interrogazione alla quale, però, non ho ricevuto risposta. So anche che un ispettore è stato mandato a Milano ed ha verificato che il cottimo viene stabilito sulla base dei più cervellotici strumenti di definizione. La stessa amministrazione delle poste sostiene che il permanere di tale istituto danneggia profondamente l'Azienda. Durante l'esame della citata legge n. 49 siamo stati favore-

voli, anzi, ne siamo stati i promotori, all'introduzione del premio di produttività, anche se non ci siamo nascosti che esso poteva avere un'altra faccia, nel senso che poteva costituire un precedente poi estendibile ad altre realtà in modo non giustificato; malgrado ciò, abbiamo ritenuto che esso potesse ridurre la « piaga » del cottimo e degli straordinari e in questo senso l'amministrazione delle poste aveva preso impegni in Parlamento. Ebbene, oggi ci viene proposto un aumento degli stanziamenti destinati a tali voci. È evidente, allora, che l'amministrazione, indipendentemente da ciò che si è discusso nella I Commissione affari costituzionali in merito alle questioni di principio, deve renderci ragione del perché non si sia riuscito o non si sia voluta attuare una riduzione di tali istituti che, indipendentemente dalla spesa assai rilevante, impediscono all'Azienda di operare in modo efficiente.

Ecco, quindi, che le competenze accessorie non rispondono neanche a criteri, quanto meno, di razionalizzazione della organizzazione del lavoro all'interno della Azienda. Per ciò che concerne, comunque, il provvedimento in esame, è chiaro che esso recepisce un accordo sindacale di cui non possiamo non prendere atto, ma anche in quest'ambito vi sono comunque dei punti sui quali manteniamo alcune riserve. Innanzitutto vi è l'aspetto legato all'articolo 9 del decreto del Presidente della Repubblica su cui la I Commissione affari costituzionali si è pronunciata e che noi riteniamo vada inserito in questo disegno di legge; ma, al di là di questo aspetto, siamo dell'avviso che tutta la questione avrebbe dovuto essere affrontata in modo organico in un unico disegno di legge - così come è avvenuto per i ferrovieri - e non scissa in due parti, con la conseguenza di aumentare la disorganicità non solo formale dell'intervento.

Inoltre, a distanza di tempo dall'approvazione della legge n. 49 del 1979, possiamo anche verificare come alcuni meccanismi di individuazione dell'ammontare complessivo del premio di produzione non si siano dimostrati rispondenti alle necessità reali. Mi riferisco al fatto che,

nell'articolo 4 del disegno di legge in esame, si sia dovuto far ricorso ad una riformulazione ed individuazione dei meccanismi per la definizione dell'ammontare complessivo di tale premio. Sarebbe necessaria quindi la consulenza di un esperto statistico o matematico, anche ai fini della comprensione da parte della Commissione di quanto viene proposto. Ricordo che nella legge n. 49 era previsto il ricorso a parametri costituiti sulla base di formule matematiche, i quali si rivelarono nel tempo fallaci, per cui si è dovuto procedere ad una nuova individuazione di questi meccanismi che non si sa bene quanto sarà valida e corrispondente alle esigenze della amministrazione. Si prevede oggi che « nella determinazione della predetta consistenza numerica il numero dei dipendenti è maggiorato del risultato del rapporto fra le spese complessive per lavoro straordinario ed il costo medio di una unità di personale ». Il parametro che risulterà da questa espressione numerica quale validità avrà? Ritengo inoltre che stiamo introducendo un precedente che, se esteso ad altre realtà, potrebbe determinare scompensi non indifferenti. Rendiamoci anche conto del fatto che l'amministrazione pubblica si deve presentare con la massima trasparenza di bilancio e di intenzioni. Noi non siamo messi nella condizione di sapere, sulla base di questo meccanismo previsto, l'ammontare esatto delle spese.

Sono poi state introdotte in questo provvedimento disposizioni che vanno al di là degli accordi sindacali. Per quanto riguarda l'articolo 7, le associazioni sindacali avevano preteso, così come previsto dal primo comma, che gli idonei dei concorsi pubblici presso l'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni, nonché presso l'Azienda di Stato per i servizi telefonici che eccedessero il numero dei posti messi a concorso, non acquistassero il diritto a coprire i posti che si rendessero successivamente vacanti, ed avevano fatto presente la necessità di andare a concorsi compartimentali. L'amministrazione delle poste dovrebbe sapere, per le esperienze fatte, che l'assunzione di ido-

nei di concorsi espletati 4-5-6 anni fa non risponde più alle esigenze dell'Azienda stessa, né alle necessità di far risparmiare soldi allo Stato. Sappiamo infatti che a volte gli idonei di due anni fa non sono più idonei a lavorare nell'amministrazione postale. I concorsi, poi, sono stati effettuati su base nazionale, la maggior parte degli idonei si rifiuta di prendere servizio nelle sedi decise dall'amministrazione e molti riescono, in un modo o nell'altro, a percepire lo stipendio senza prendere servizio. Tutto ciò si traduce in una spesa maggiore, senza un effettivo aumento del rendimento. Perciò le organizzazioni sindacali hanno preteso che fosse precisata con questa norma l'impossibilità da parte dell'amministrazione di eccedere il numero dei posti stabiliti nel bando di concorso. Previsto questo nel primo comma dell'articolo 7, si stabilisce poi nel secondo comma una norma che nella sostanza smentisce questo impegno, in quanto si prevede la possibilità di assumere gli idonei dei concorsi effettuati oltre il numero dei posti stabiliti nel bando, per un periodo di tre anni. Questo non può essere accettato, non solo per ragioni di principio, ma di funzionalità della stessa amministrazione. Presenteremo quindi un emendamento soppressivo di questo comma, e dei seguenti, per gli stessi motivi già illustrati.

Desidero inoltre rilevare che l'articolo 15 non è stato affatto oggetto di contrattazione con le organizzazioni sindacali. Nella I Commissione affari costituzionali il sottosegretario Bogi ha dato l'interpretazione esatta di questo articolo che, però, così come è formulato, presenta forti margini di ambiguità. Bisognerebbe mettere a verbale l'interpretazione esatta, affinché non si possano avere dubbi sul fatto che non sia possibile da parte dell'amministrazione modificare la dotazione organica dei quadri dirigenziali.

FIORI GIOVANNINO. Credo sia necessario innanzi tutto fare un rilievo, a titolo di premessa. Abbiamo due contratti « ponte », uno riguardante il personale ferroviario, l'altro quello postelegrafonico,

che sono necessari per collegare i contratti triennali, uno dei quali già approvato con legge formale, mentre l'altro è in fase di negoziazione. La via prescelta dalle due amministrazioni e dalle organizzazioni sindacali di categoria è diversa nei due casi. I ferrovieri hanno preferito scindere la parte economica da quella normativa, che è oggetto di un apposito disegno di legge già all'esame di due Commissioni parlamentari, mentre i postelegrafonici hanno scelto di considerare unitariamente i due aspetti, anche perché la parte normativa, con le modifiche apportate al contratto approvato con la legge n. 101, ha un'incidenza anche sulla parte economica, vedremo poi per quali ragioni.

Vorrei anche dire, sempre a titolo di premessa, che bisogna arrendersi all'idea e alla logica della legge-quadro. In fondo le due aziende autonome cui ho fatto riferimento stanno anticipando riforme prefigurate nella legge-quadro sul pubblico impiego. È sottoposto all'esame del Parlamento solo il riflesso finanziario della contrattazione tra Governo e sindacati. Se non teniamo conto di questi due aspetti essenziali, la legge che ci accingiamo a varare non sarà certo rispondente alle attese delle forze politiche e sindacali. Considerato ciò, non mi pare che si possa discutere sulla legittimità delle competenze accessorie che continuano a sussistere nel settore postelegrafonico, dando luogo ad una lievitazione complessiva della spesa perché sono in parte collegate ai meccanismi della scala mobile previsti per le singole categorie, e coinvolgendo purtroppo la stessa situazione del personale, perché non bisogna dimenticare che nel settore postelegrafonico esiste un grosso divario tra gli organici e le effettive forze in servizio. Tale divario, in base ai dati riportati dalla relazione al bilancio 1981, è stato stabilito nella misura del 10 per cento. È ovvio, pertanto, che le prestazioni corrispondenti al personale che manca devono essere in qualche modo garantite, o attraverso il cottimo o attraverso lo straordinario.

Concordo con il collega Baldassari che in passato si sono verificate cose

inaccettabili, come il guadagno individuale oltre i limiti, ed è proprio per evitare i fenomeni generalizzati che si sono verificati in passato che l'amministrazione ha posto in tal senso limiti precisi. Purtroppo però in alcune zone, soprattutto del nord, si trovano sedi carenti anche dal punto di vista degli stessi organici; sotto questo profilo, il premio di produzione ancorato all'effettiva presenza offre all'amministrazione postale la possibilità di introdurre elementi di moralizzazione e di garanzia ai fini della regolarità dei servizi. Può anche essere utile, nel caso in cui in certi uffici si determinino dei disservizi molto gravi, l'erogazione di un premio di incentivazione, dopo la verifica prescritta dalla legge per evitare che vengano premiati, con un premio di produttività tendente a compensare il maggior sacrificio, coloro che non lo meritano.

Per quanto riguarda la consistenza del premio di produttività, penso che le organizzazioni sindacali la debbano stabilire in base alla differenza tra le unità fisiche in attività di servizio e quello che doveva essere l'organico del personale, in modo che venga premiato il lavoro che è stato veramente compiuto in più.

Sull'articolo 7 non si possono avanzare riserve, perché ci si trova di fronte alla necessità obiettiva di integrare le unità mancanti, e questo non lo si può fare caricando di lavoro oltre misura il personale che è già in ruolo. In altre parole, non si può chiedere ad un portaflettere che si fa 30 chilometri al giorno di farsene 60. Per questo si è pensato all'inserimento degli idonei per un periodo di tre anni, limite di tempo che mi sembra ragionevole, senza contare che una norma del genere consente un notevole risparmio, perché nei settori dove maggiore è la necessità di surrogazione si finisce sempre con l'avere il numero maggiore di posti vacanti, per cui si pone il problema da un lato di consentire alla amministrazione di risparmiare, e dall'altro di garantire un minimo di efficienza ai servizi.

Per quanto riguarda l'articolo 15, non si può non fare riferimento alla legge-quadro sul pubblico impiego; esso risponde all'esigenza di autorganizzazione dell'amministrazione in relazione al mutare delle esigenze dei servizi. È indubbio, infatti, che all'interno delle direzioni compartimentali e provinciali esistono strutture estremamente rigide che, se non vengono adattate, possono essere causa di contrasto con quelle che sono le reali esigenze del settore, dando il via agli inconvenienti che tutti conosciamo.

È necessaria una più dinamica organizzazione del personale e dei servizi in base alle nuove e sempre diverse necessità del settore, qualcosa di ben diverso dal vecchio sistema organizzativo che si rifletteva anche sul bilancio, articolato in diversi settori. Ad un certo punto si sono dovuti sostituire i canoni. In sostanza non si è modificato niente, mentre sarebbe stato più opportuno far riferimento al capitolo di bilancio e alle innovazioni apportate in materia di contabilità dello Stato.

Comunque sono osservazioni che confermano la validità di questa innovazione normativa introdotta dall'amministrazione, quindi tenuto conto di questo a me pare che il disegno di legge meriti il voto favorevole della nostra Commissione.

POTI. Il gruppo socialista è d'accordo sul contenuto del provvedimento, ma dichiara di nutrire perplessità soprattutto per quanto riguarda la corretta applicazione dell'articolo 7, nonché le carenze di personale che in alcuni compartimenti portano ad un aggravio delle disfunzioni già esistenti, cosa che certamente ricade sull'utente.

Concordiamo su tutta la parte che è stata oggetto di accordo tra Governo e sindacati, sia per quanto riguarda le innovazioni normative che economiche. Ribadiamo la necessità che i concorsi su base compartimentale debbano essere rispettati ricorrendo solo eccezionalmente alla graduatoria degli idonei, anzi a tal proposito riteniamo che sia stata scandalosa la situazione precedente che ha re-

gistrato l'assorbimento continuo degli idonei.

Ci sono disfunzioni che vanno denunciate e stroncate mediante il rafforzamento dei servizi, l'incisività del controllo, sia ispettivo che esterno, il miglioramento del servizio reso all'utente da questa pubblica amministrazione e qualsiasi altro espediente si rendesse utile a tal fine. Con queste precisazioni, ribadisco la nostra adesione al provvedimento in questione.

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

PICANO, *Relatore*. Il disegno di legge, che stiamo esaminando, nel testo che ci è pervenuto dal Senato, recepisce l'accordo tra Governo e sindacati. Tranne in alcuni punti da modificare come, ad esempio, l'articolo 17 che contiene un errore materiale, si tratta di norme tendenti a far aumentare la produttività nel settore mediante innovazioni che riguardano l'organizzazione degli uffici.

Debbo far rilevare che la norma prevista all'articolo 7, che dà la facoltà al ministro di procedere alle assunzioni, è giustificata dalla esigenza che si può manifestare in certi settori a causa delle carenze di personale. D'altra parte la possibilità di assumere gli idonei viene collegata ad un parere favorevole del Consiglio di amministrazione (a cui debbono essere presenti le forze sindacali che sono certamente in grado di esprimere il loro consenso), tenendo presente l'effettiva realtà che si dovesse verificare in determinati momenti.

Per quanto riguarda l'articolo 15, mi pare che il testo sia abbastanza chiaro perché non prevede aumenti di organici; il numero delle direzioni centrali, dei compartimenti, degli ispettorati di zona rimane sostanzialmente inalterato e quindi vi è solo una delega all'amministrazione a procedere verso una organizzazione più efficiente dei propri uffici.

Sono del parere, come ho già detto, che questo provvedimento debba essere

approvato nel testo che ci è stato trasmesso dal Senato, salvo la modifica dell'errore materiale, che è stata già preannunciata, all'articolo 17 e che sarà formalizzata quando passeremo all'esame dei singoli articoli.

BOGI, *Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni*. Nel dare alcune delucidazioni che sono state richieste soprattutto dall'onorevole Baldassari, ripeterò alcune cose che avevo già detto in sede di Commissione affari costituzionali.

Non è vero che il Governo intende vanificare la riforma dell'amministrazione delle poste e telecomunicazioni con il disegno di legge all'esame di questa Commissione; l'intenzione del Governo è solo quella di rimuovere alcuni ostacoli che inciderebbero gravemente nell'applicazione della riforma stessa.

Lo stesso discorso vale per quanto riguarda le linee guida della legge-quadro sul pubblico impiego. Inoltre vorrei far notare che non esiste un meccanismo per trattare delle aziende autonome nel loro complesso; in assenza di norme diverse non si può che operare a livello di singole trattative, come appunto è stato per il caso in questione.

Debbo inoltre comunicare che dal 1° dicembre corrente mese, è stata costituita una apposita commissione (all'interno del Ministero delle poste), della quale fanno parte le organizzazioni sindacali, incaricata di predisporre uno schema di riforma dell'Azienda postale.

Passando al problema del contenimento dello straordinario debbo ricordare che l'espletamento dei concorsi è tale che non consente di recuperare il ritmo di esodo dei dipendenti. Da qui deriva, se mi consentite di entrare nell'esame dell'articolato, quanto disposto dall'articolo 7 rispetto al quale voglio richiamare alla Commissione il fatto che già ora una legge, la n. 325 del 1968, abilita l'amministrazione ad utilizzare la graduatoria degli idonei per il venti per cento in più rispetto ai posti messi a concorso. Quindi, quanto disposto dall'articolo 7 non è

innovativo né dal punto di vista quantitativo né da quello qualitativo, in quanto è stabilito già da una legge vigente.

Per quanto concerne gli uffici locali e le agenzie, quanto si chiede ora di stabilire per i ruoli tradizionali è già vigente.

MONTELEONE. Quel venti per cento, però, può essere utilizzato solo all'atto del conferimento dei posti.

BOGI, *Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni*. Comunque, il provvedimento mira a dare un minimo di elasticità. In sede di Commissione affari costituzionali si è rilevato che esisterebbe una contraddizione, laddove il primo comma dell'articolo 7 recita: « Gli idonei dei concorsi pubblici... che eccedono il numero dei posti messi a concorso non acquistano il diritto a coprire i posti che si rendano successivamente vacanti », con quanto disposto dal secondo comma dello stesso articolo: « Il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni, tuttavia, su conforme parere del Consiglio di amministrazione, ha facoltà di conferire agli idonei, secondo l'ordine della graduatoria, i posti disponibili entro tre anni dall'approvazione della graduatoria stessa ». Il significato di tali norme è che l'idoneo in graduatoria non ha automaticamente diritto a ricoprire i posti in organico che si liberino, ma questo si verifica solo quando, su parere del consiglio d'amministrazione, il ministro lo disponga. Tali norme possono apparire contraddittorie, ma l'intervento del ministro si richiede per quanto riguarda l'ultimo comma dello stesso articolo 7 nel quale si precisa che la disposizione di sanatoria si è resa necessaria perché la legge n. 101 del 3 aprile 1979 ha disposto che i bandi di concorso per determinate qualifiche debbano prevedere le qualifiche funzionali ed i profili professionali. La stessa legge stabiliva che la definizione di questi doveva avvenire per mezzo di una commissione che, però, ha lasciato trascorrere tredici mesi per svolgere il compito affidatole. Durante tale periodo di tempo l'amministrazione, per tutti quei problemi di cottimo,

di straordinario, di non completa copertura di organico che avete sottolineato, ha avuto l'esigenza di dotarsi di personale ed ha operato in assenza dei profili professionali che la commissione suddetta avrebbe dovuto fornire, per cui i bilanci mancano di quanto la legge prevede. La sanatoria, inoltre, è necessaria perché i concorsi sono stati banditi ed espletati e i vincitori sono stati assunti.

Per quanto riguarda l'articolo 4, vorrei sottolineare che esso non tocca il premio di produzione, ma si occupa soltanto del premio di incentivazione e di quello annuale di esercizio. È evidente che, se si ha un aumento di traffico che non può essere soddisfatto con un incremento di produttività del personale esistente, l'unico modo di farvi fronte è quello di aumentare il numero dei dipendenti, siano essi straordinari, come i trimestrali, siano essi dipendenti a tutti gli effetti. Ora, accade che, se l'incremento percentuale del traffico è pari a quello dei dipendenti, su tale rapporto si calcola la somma totale da destinare al premio di produzione. Nell'ipotesi in cui tale rapporto resti invariato, si verificherebbe che l'incremento di produttività di ogni singolo dipendente avrebbe nell'anno successivo un minor premio di produzione, il che sarebbe in contraddizione con quanto disposto dalla legge n. 49 che, mediante il premio di produzione, tendeva ad incentivare la produttività.

BALDASSARI. Si tratta di meccanismi assurdi!

BOGI, *Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni*. Non sto a discutere se il meccanismo previsto dalla legge n. 49 sia assurdo, dico solo che, se non lo si corregge, si arriva alla contraddizione sostanziale delle intenzioni della legge. Infatti, l'articolo 4 del provvedimento in esame introduce un unico elemento di novità rispetto alla legge n. 49, laddove dispone che l'entità del premio di produzione annuo è stabilita mediante il rapporto tra traffico e dipendenti, introduce un nuovo elemento parametrico, il numero dei dipendenti, e ciò sia

per non procurare un danno ai dipendenti, sia per non negare quanto il Parlamento si propose con la legge n. 49.

Per quanto riguarda l'articolo 15 desidero dire che le preoccupazioni qui espresse dall'onorevole Baldassari e che erano emerse anche in sede di Commissione affari costituzionali dipendono più che da un aspetto del testo da un'errata lettura dello stesso, nel senso che il punto in cui si afferma che: «... nonché la dotazione organica dei rispettivi quadri dirigenziali, possono essere modificate, anche nella specificazione delle materie di competenza, con decreto del Ministro delle poste e delle telecomunicazioni, ...» è stato inteso nel senso che il ministro avesse il potere di modificare tale dotazione. Ora, pur dovendo sottolineare che la forma italiana non è forse molto felice in questo articolo, è evidente che il «fermi restando» regge «il numero delle direzioni generali..., nonché la dotazione organica». Non mi sembra, pertanto, che ci sia equivoco, tanto più che il potere assegnato al ministro è vincolato alla conferma del numero delle direzioni centrali e compartimentali e della dotazione organica dei quadri dirigenziali, nonché ad una scadenza temporale ed a criteri direttivi. Certo, tale questione non è stata oggetto di trattativa sindacale non riguardando il contenuto del decreto del Presidente della Repubblica già menzionato.

Quindi, il testo dell'articolo 15 mi pare corrisponda alle intenzioni di incremento della funzionalità dell'amministrazione delle poste in attesa di una riforma che ri-consideri tutto, ivi comprese le modalità di compenso. Però le competenze accessorie, prima di una radicale riforma, rimangono indubbiamente uno degli strumenti che incrementano la remunerazione e non è casuale che i sindacati abbiano accettato tale formulazione. Se, infatti, avessimo deliberato ora un annullamento totale delle competenze accessorie, avremmo dovuto farlo tenendo rigidamente conto delle ipotesi di quadro finale; nel momento in cui le conserviamo, nulla compromette il disegno organico di riforma dell'amministrazione.

VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 3 DICEMBRE 1980

PRESIDENTE. Informo che l'onorevole Baghino, prima di partire immediatamente a causa di una gravissima malattia di suo fratello, ha chiesto che la Commissione rinvi la discussione per permettergli di essere presente. Mi rimetto completamente alla valutazione dei commissari.

BERNARDI GUIDO. Pur esprimendo all'onorevole Baghino tutta la nostra comprensione, ritengo non sia opportuno rinviare i lavori in quanto il provvedimento in esame riveste un'eccezionale importanza per un gran numero di persone.

PRESIDENTE. Proseguiamo pertanto i nostri lavori.

Passiamo all'esame degli articoli. Poiché ai primi tre articoli non sono stati presentati emendamenti, li porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura.

ART. 1.

È autorizzata la spesa di lire 21 miliardi per l'anno finanziario 1979 e di lire 281.207.500.000 per l'anno finanziario 1980 ai fini dell'applicazione del decreto del Presidente della Repubblica di attuazione degli accordi intervenuti il 10, il 18 e il 24 luglio 1980 tra il Governo ed i rappresentanti delle organizzazioni sindacali di categoria maggiormente rappresentative su base nazionale in materia di trattamento economico e di competenze accessorie del personale postelegrafonico.

(È approvato).

ART. 2.

Per l'anno 1979 le misure nette giornaliere del premio industriale previste per il personale delle aziende dipendenti dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni con qualifica dirigenziale sono migliorate come segue:

lire 1.000 nette giornaliere per i primi dirigenti;

lire 1.100 nette giornaliere per i dirigenti superiori;

lire 1.300 nette giornaliere per i dirigenti generali;

lire 1.500 nette giornaliere per il direttore dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici;

lire 1.600 nette giornaliere per il direttore generale dell'Amministrazione postelegrafonica.

Dall'anno 1980, con le stesse decorrenze ed i medesimi criteri di erogazione indicati nell'articolo 8 del decreto del Presidente della Repubblica di cui al precedente articolo, al personale di cui al primo comma il premio industriale è corrisposto nelle seguenti misure giornaliere nette:

Qualifiche	Misura base	Maggiorazione per dirigenza e funzioni equipollenti
Primo dirigente . . .	3.300	1.200
Dirigente superiore . .	3.400	1.300
Dirigente generale . .	3.900	1.400
Direttore ASST . . .	4.200	1.500
Direttore generale Amministrazione PT . .	4.700	1.600

Nei confronti del medesimo personale si applicano le disposizioni di cui all'articolo 9 del citato decreto del Presidente della Repubblica, computando, ai fini della determinazione dell'ammontare del compenso annuale di incentivazione, l'indennità di funzione.

(È approvato).

ART. 3.

La durata settimanale del lavoro ordinario del personale dei servizi esecutivi dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni e dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici, prevista dall'articolo 1 della legge 11 febbraio 1970, n. 27, è ridotta da 40 a 39 ore a partire dal 1° settembre 1980.

La predetta riduzione, che non deve comportare né ampliamento delle dotazioni organiche né aumento di prestazioni straordinarie, va compensata con aumento di produttività.

(È approvato).

Gli onorevoli Bocchi e Baldassari hanno presentato il seguente articolo aggiuntivo, che riproduce integralmente l'articolo 9 del decreto del Presidente della Repubblica attuativo degli accordi Governo-sindacati.

Dopo l'articolo 3 aggiungere il seguente:

ART. 3-bis.

A decorrere dall'esercizio 1980 è istituito un compenso annuale di incentivazione riferito all'anno precedente, da corrispondersi al personale delle Aziende dipendenti dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni.

Con effetto dal medesimo esercizio 1980 è soppresso il compenso annuale di fine esercizio, di cui all'articolo 9 della legge 9 febbraio 1979, n. 49, i cui stanziamenti, iscritti nel bilancio 1980 rispettivamente ai capitoli 148 e 131 degli stati di previsione della spesa dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni e della Azienda di Stato per i servizi telefonici, vengono utilizzati per la dotazione dei nuovi capitoli da istituire relativi al compenso annuale di incentivazione.

L'ammontare del compenso, da erogarsi nel mese di giugno di ogni anno in misura percentuale dello stipendio e della indennità integrativa speciale in godimento al 31 dicembre dell'anno precedente a

quello in cui il compenso stesso è pagato, viene fissato annualmente dal Ministro delle poste e delle telecomunicazioni su parere del Consiglio di amministrazione, sentite le organizzazioni sindacali a carattere nazionale maggiormente rappresentative.

Per l'erogazione del compenso, si osservano i seguenti criteri:

a) il compenso è corrisposto:

per le giornate di presenza in servizio; esso spetta anche per le giornate di congedo ordinario, di congedo speciale per infortunio in servizio, di assenza dovuta ad infermità riconosciuta dipendente da causa di servizio e di guerra e per quelle previste dagli articoli 45 e 47 della legge 18 marzo 1968, n. 249;

in proporzione al periodo di servizio effettivamente prestato, al personale cessato per collocamento in quiescenza, per dispensa o licenziamento a causa di malattia o per dimissioni volontarie;

in proporzione al periodo di servizio effettivamente prestato al personale assunto durante l'anno, ivi compresi i sostituti portalettere purché non abbiano compiuto assenze - per qualsiasi causa - superiori alla metà del periodo di servizio nell'anno;

b) il compenso è ridotto di 1/365 per i giorni in cui non viene corrisposto il premio di produzione e nella misura del 50 per cento per il personale che esegue una prestazione giornaliera inferiore alla metà dell'orario d'obbligo normale;

c) il compenso non va corrisposto:

qualora le assenze, comprese quelle per congedo ordinario, per congedo speciale per infortunio in servizio, per infermità riconosciute dipendenti da causa di servizio e di guerra, superino complessivamente i 180 giorni;

a coloro che siano incorsi nella destituzione o nel licenziamento per motivi disciplinari, nella dichiarazione di decadenza, nella dispensa per incapacità o scarso rendimento o nelle sanzioni disci-

VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 3 DICEMBRE 1980

plinari che comportino la sospensione dallo stipendio;

al personale postelegrafonico comandato o collocato fuori ruolo presso altre Amministrazioni statali che dispongono di propri ruoli di personale o presso enti pubblici, ad eccezione di quello comandato presso l'ufficio riscontro delle poste e delle telecomunicazioni della Corte dei conti;

al personale di pubblica sicurezza della polizia postale nonché al personale straordinario assunto ai sensi dell'articolo 3 della legge 14 dicembre 1965, n. 1376.

Qual è il parere del relatore e del Governo?

PICANO, *Relatore*. Sono contrario.

BOGI, *Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni*. Anche il Governo è contrario. Come ho già detto prima ritengo che lo spostamento dell'articolo 9 dello schema di decreto del Presidente della Repubblica nel testo del disegno di legge non comporta alcuna modifica sostanziale. Il Governo ritiene che l'articolo 1, che fa riferimento ai meccanismi di incremento retributivo, recepisca l'onere dell'attuazione del decreto del Presidente della Repubblica. Legislativamente quindi il testo è corretto ed ha pieno vigore la modifica del compenso annuo di fine esercizio in compenso annuo di incentivazione.

BOCCHI. Desidero fare una breve dichiarazione di voto. Siamo molto meravigliati dell'atteggiamento del Governo e siamo quasi tentati di ritirare la nostra adesione al provvedimento. Manca un richiamo preciso nel disegno di legge all'articolo 9 dello schema di decreto del Presidente della Repubblica, anche se vi sono tutti i dati. Richiamo l'attenzione del Governo sul fatto che, approvando la nostra proposta, non si ritarda affatto l'iter del provvedimento che dovrà comunque tornare all'esame del Senato per la modifica alla cifra prevista nell'articolo 17, su cui tutti concordiamo. Faccio inoltre presente che sentenze della magistratura ammini-

strativa hanno ripetutamente tolto valore di legge ai decreti presidenziali. Di qui la necessità di rendere più certo il disposto dell'articolo 9 in questione.

Vorrei anche fare qualche osservazione sul modo come nel complesso è stato presentato il disegno di legge. Non comprendiamo perché il relatore non abbia espresso alcuna valutazione sul parere espresso dalla I Commissione affari costituzionali, alla quale ha partecipato il sottosegretario Bogi che avrebbe potuto e dovuto cogliere tutto il significato del dibattito svolto in quella sede che non si evidenzia certamente nella schematica formulazione della raccomandazione che quella Commissione ha fatto. Tra l'altro non credo che formalmente si possa esprimere un parere con una raccomandazione. Il parere dovrebbe essere semmai espresso con condizioni o con osservazioni. Noi siamo pertanto propensi a ritenere che la raccomandazione espressa dalla I Commissione sia da considerarsi come una condizione, da accettare pertanto integralmente.

BOGI, *Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni*. Riconfermo che nulla cambia, a mio parere, inserendo l'articolo 9 dello schema di decreto del Presidente della Repubblica nel disegno di legge. Ho anche spiegato perché ritengo che l'attuale formulazione del testo del provvedimento copra le esigenze che l'onorevole Bocchi ha sottolineato.

Fermo restando che nulla cambia nella sostanza, vi è solo la preoccupazione eccessiva che quanto disposto dal decreto del Presidente della Repubblica, recepito nell'articolo 1, possa non avere valore di legge nella modificazione del compenso annuo di fine esercizio in compenso annuo di incentivazione. Ritengo la redazione del testo corretta e valida.

Mi rimetto comunque alla decisione della Commissione.

PRESIDENTE. Dopo la dichiarazione del Governo, anche il relatore intende modificare il suo parere sull'articolo aggiuntivo Bocchi?

VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 3 DICEMBRE 1980

PICANO, *Relatore*. Anche se non ritengo che le argomentazioni dell'onorevole Bocchi ci abbiano convinto per quanto riguarda la necessità di inserire l'articolo 9 del decreto del Presidente della Repubblica nel testo del disegno di legge, per un minimo di *far play* che deve sempre esserci tra le forze politiche e considerata la volontà del gruppo comunista di procedere celermente all'approvazione del provvedimento, mi rimetto anche io alla decisione della Commissione.

FIORI GIOVANNINO. Condividendo le considerazioni espresse dal Governo e dal relatore dichiaro, a nome del gruppo democristiano, che voteremo a favore dell'articolo aggiuntivo proposto dall'onorevole Bocchi.

POTI. Anche il gruppo socialista, aderendo ai rilievi che sono stati fatti, voterà a favore dell'articolo aggiuntivo Bocchi.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo aggiuntivo 3-bis, sul quale il Governo e il relatore hanno dichiarato di rimettersi al giudizio della Commissione.

(È approvato).

Poiché agli articoli 4, 5 e 6 non sono stati presentati emendamenti, li porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 4.

I commi secondo e terzo dell'articolo 2 della legge 9 febbraio 1979, n. 49, sono sostituiti dai seguenti:

« Per gli esercizi successivi al 1979 le somme indicate nella lettera c) del precedente comma potranno essere aumentate:

in relazione alla situazione numerica del personale in servizio al 31 dicembre dell'anno precedente a quello in cui i premi vengono corrisposti, prendendo a base la situazione numerica del personale in servizio al 31 dicembre 1977;

in funzione delle variazioni che, rispetto al 1977, saranno accertate nel rapporto tra unità di traffico e consistenza numerica del personale relativo all'anno precedente a quello in cui i premi vengono corrisposti; nella determinazione della predetta consistenza numerica il numero dei dipendenti è maggiorato del risultato del rapporto fra le spese complessive per lavoro straordinario ed il costo medio di una unità di personale.

I dati relativi alle variazioni della spesa per l'erogazione del premio di produzione e del compenso annuale di fine esercizio, conseguenti alle modifiche negli elementi di cui al precedente secondo comma, saranno comunicati annualmente al Parlamento in sede di presentazione del bilancio di previsione ».

(È approvato).

ART. 5.

La somma di cui alla lettera b) del primo comma dell'articolo 2 della legge 9 febbraio 1979, n. 49, è elevata per l'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni, relativamente al periodo 1° luglio 31 dicembre 1978, a lire 84.150.000.000.

Le somme indicate nella lettera c) del primo comma dello stesso articolo 2 della legge 9 febbraio 1979, n. 49, già variate con legge 24 marzo 1980, n. 93, sono elevate, per l'anno 1980 e per quelli successivi, a lire 200.340 milioni per l'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni, di cui lire 31.340 milioni riferibili al compenso annuale di fine esercizio ed a lire 13.373.000.000 per l'Azienda di Stato per i servizi telefonici, di cui lire 2 miliardi 110 milioni 500 mila riferibili al compenso annuale di fine esercizio.

(È approvato).

ART. 6.

Ai fini dell'ammissione ai concorsi di accesso alle qualifiche funzionali comprese nella quarta, quinta e sesta categoria

VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 3 DICEMBRE 1980

di cui alla legge 3 aprile 1979, n. 101, riservati al personale delle categorie immediatamente inferiori, si prescinde dal possesso del titolo di studio: *a)* per coloro che sono stati inquadrati in queste ultime categorie ai sensi dell'articolo 29 della stessa legge 3 aprile 1979, n. 101; *b)* per gli iscritti negli elenchi provinciali dei sostituti di cui alla legge 9 gennaio 1973, n. 3, alla data di entrata in vigore della presente legge; *c)* per coloro che saranno iscritti negli elenchi stessi a seguito di concorsi indetti entro quest'ultima data. Si prescinde, inoltre, dal possesso del titolo di studio per l'ammissione ai concorsi previsti dalla lettera *a)* del n. 3 dell'articolo 7 della legge 3 aprile 1979, n. 101.

Ai fini della partecipazione ai concorsi per l'iscrizione negli elenchi provinciali dei sostituti è richiesto il possesso del diploma di istruzione secondaria di primo grado.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 7.

Gli idonei dei concorsi pubblici presso l'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni nonché presso l'Azienda di Stato per i servizi telefonici che eccedono il numero dei posti messi a concorso non acquistano il diritto a coprire i posti che si rendano successivamente vacanti.

Il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni, tuttavia, su conforme parere del Consiglio di amministrazione, ha facoltà di conferire agli idonei, secondo l'ordine della graduatoria, i posti disponibili entro tre anni dall'approvazione della graduatoria stessa.

Per l'assunzione di personale della categoria VII, raggruppamento *a)*, la facoltà di cui al precedente comma è limitata al 10 per cento dei posti messi a concorso.

Le disposizioni che precedono si applicano anche ai concorsi pubblici già banditi o espletati alla data di entrata in vigore della presente legge.

È riconosciuta piena validità ai concorsi pubblici banditi dalle Aziende dipendenti dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni fra la data di entrata in vigore della legge 3 aprile 1979, n. 101, ed il 16 maggio 1980.

Gli onorevoli Bocchi, Baldassari e Cominato hanno presentato il seguente emendamento:

Sopprimere il secondo, il terzo e il quarto comma.

Lo pongo in votazione.

(È respinto).

Gli onorevoli Cominato, Baldassari e Bocchi hanno presentato il seguente emendamento:

Sopprimere il quinto comma.

Lo pongo in votazione.

(È respinto).

Pongo in votazione l'articolo 7 nel testo di cui ho dato lettura.

(È approvato).

Poiché dall'articolo 8 all'articolo 14 non sono stati presentati emendamenti, li porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 8.

Nel primo comma dell'articolo 2 della legge 16 novembre 1973, n. 728, è soppressa la frase: « i gettoni di presenza ed i compensi di esame di cui al decreto del Presidente della Repubblica 11 gennaio 1956, n. 5, e successive modificazioni ».

(È approvato).

ART. 9.

Nel primo comma dell'articolo 4 della legge 9 febbraio 1979, n. 49, dopo le parole « assenza dovuta ad infermità rico-

VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 3 DICEMBRE 1980

nosciuta dipendente da causa di servizio » sono aggiunte le altre « e di guerra ».

(È approvato).

ART. 10.

Le disposizioni contenute nell'articolo 7 della legge 12 marzo 1968, n. 325, sono estese, con effetto del 4 maggio 1979, ai componenti ed al personale addetto alla segreteria della commissione paritetica Amministrazione-sindacati istituita ai sensi dell'articolo 1 della legge 3 aprile 1979, n. 101.

(È approvato).

ART. 11.

Le disposizioni contenute nell'articolo 5 del decreto del Presidente della Repubblica 6 gennaio 1978, n. 919, e nell'articolo 50 del decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1972, n. 748, non si applicano nei confronti dei componenti gli organi collegiali istituzionali operanti nell'ambito del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni.

(È approvato).

ART. 12.

Le indennità ed i compensi previsti dal decreto del Presidente della Repubblica di cui al precedente articolo 1 nonché i gettoni di presenza ed i compensi di esame di cui al decreto del Presidente della Repubblica 11 gennaio 1956, n. 5, e successive modificazioni, non vanno considerati ai fini dell'applicazione delle disposizioni degli ultimi tre commi dell'articolo 2 della legge 16 novembre 1973, n. 728.

(È approvato).

ART. 13.

Ferme restando le disposizioni di cui alla legge 23 dicembre 1977, n. 937, il

congedo ordinario per tutto il personale postelegrafonico è stabilito in 30 giorni lavorativi.

(È approvato).

ART. 14.

Con l'espressione « direttore di divisione o equiparata » contenuta nel testo dell'articolo 157 della legge 11 luglio 1980, n. 312, deve intendersi il personale della carriera direttiva che ha conseguito l'inquadramento nella VIII categoria professionale, ai sensi degli articoli 29 e 34 della legge 3 aprile 1979, n. 101, anteriormente alla data di entrata in vigore della stessa legge 11 luglio 1980, n. 312.

Resta fermo, ai fini dell'applicazione delle disposizioni di cui all'ultimo comma dell'articolo 155 della citata legge n. 312, il requisito del possesso della qualifica di direttore di sezione alla data del 31 dicembre 1972.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 15.

La struttura in uffici ed in direzioni centrali della Direzione generale delle poste e delle telecomunicazioni e della Direzione dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici nonché la struttura delle direzioni compartimentali delle poste e delle telecomunicazioni e degli ispettorati di zona telefonici fermi restando il numero delle direzioni centrali, delle direzioni compartimentali e degli ispettorati di zona quale previsto dall'articolo 11 della legge 12 marzo 1968, n. 325, e dall'articolo 39 della legge 18 febbraio 1963, n. 81, nonché la dotazione organica dei rispettivi quadri dirigenziali, possono essere modificate, anche nella specificazione delle materie di competenza, con decreto del Ministro delle poste e delle telecomunicazioni, da emanarsi, sentito il Consiglio di amministrazione, entro il 31 dicembre 1981,

VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 3 DICEMBRE 1980

tenendo conto delle esigenze funzionali dei servizi e della evoluzione, anche tecnica, dei diversi settori di competenza delle Aziende postelegrafoniche.

Gli onorevoli Bocchi, Baldassari, Monteleone ed altri hanno presentato il seguente emendamento:

Alla tredicesima riga sostituire la parola: nonché, con le parole: e restando altresì ferma.

PICANO, *Relatore*. Sono favorevole all'emendamento.

BOGI, *Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni*. Il Governo si rimette alla Commissione, non cambiando questo emendamento la sostanza nel modo più assoluto.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Bocchi ed altri, favorevole il relatore e su cui il Governo ha dichiarato di rimettersi alla Commissione.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 15 con la modifica testé apportata.

(È approvato).

Poiché all'articolo 16 non sono stati presentati emendamenti, lo porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 16.

È autorizzata la spesa di lire 1.140 milioni per l'anno finanziario 1979 e di lire 10.610 milioni per l'anno finanziario 1980 ai fini dell'applicazione del decreto del Presidente della Repubblica di attuazione degli accordi intervenuti il 4 e il 7 luglio 1980 tra il Governo ed i sindacati della federazione unitaria CGIL-CISL-UIL e dell'ANDAMS, per la corresponsione al personale indicato nel decreto medesimo di una somma *una tantum* di lire 10.000 mensili lorde con effetto dal 1° luglio 1979, per ogni mese di servizio prestato in det-

to anno, e di una somma di lire 40.000 mensili lorde a decorrere dal 1° gennaio 1980.

È altresì autorizzata, nei limiti di cui al primo comma, la spesa derivante dalla revisione della misura oraria del compenso per il lavoro straordinario spettante, dal 1° luglio 1980, al personale indicato nel decreto di cui al medesimo primo comma.

È fatta salva l'attribuzione al personale dirigente e delle qualifiche ad esaurimento, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1972, n. 748, e successive modificazioni, di quanto per lo stesso personale è previsto dall'articolo 3 del decreto di cui al primo comma.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 17.

All'onere globale derivante dall'applicazione della presente legge per gli anni 1979 e 1980, valutato in complessive lire 339.080 milioni 500.000 si provvede: per lire 282.750 milioni con corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto al capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1980, all'uopo utilizzando parzialmente l'accantonamento « Ripiano dello squilibrio patrimoniale al 31 dicembre 1979, della gestione speciale per l'assicurazione invalidità, vecchiaia e superstiti dei coltivatori diretti, coloni e mezzadri »; per lire 50.490 milioni con riduzione, rispettivamente di lire 10.000 milioni, lire 800 milioni, lire 2.000 milioni, lire 150 milioni, lire 31.340 milioni, lire 850 milioni, lire 1.000 milioni e lire 4.350 milioni degli stanziamenti iscritti, rispettivamente, ai capitoli 101, 122, 132, 146, 148, 149, 194, 284 dello stato di previsione della spesa dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno 1980; per lire 2 miliardi 110.500.000 con riduzione di pari importo dello stanziamento iscritto al capitolo 131 dello stato di previsione della

spesa dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici per l'anno 1980; per lire 3 miliardi 380.000.000, per lire 150 miliardi, per lire 50.000.000 e per lire 50.000.000 con riduzione degli stanziamenti iscritti, rispettivamente, ai capitoli 132, 102, 147, 191 dello stato di previsione della spesa dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno 1980; per lire 60.000.000, per lire 30.000.000 e per lire 10.000.000 con riduzione degli stanziamenti iscritti, rispettivamente, ai capitoli 115, 130, 193 dello stato di previsione della spesa dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici per l'anno 1980.

All'onere derivante per l'anno finanziario 1981, valutato in lire 339.080.500.000, si provvede mediante corrispondente riduzione del capitolo n. 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per il medesimo anno finanziario, all'uopo parzialmente utilizzando lo specifico accantonamento « Revisione del trattamento economico dei pubblici dipendenti ».

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

Il relatore Picano ha presentato il seguente emendamento, che recepisce la condizione contenuta nel parere espresso dalla V Commissione bilancio:

Sostituire le parole: 339.080.500.000, con le parole: 297.790.500.000.

Lo pongo in votazione.
(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 17 con la modifica testé riportata.
(È approvato).

BENCO GRUBER. Intervengo per motivare la mia astensione dal voto su tutti gli articoli del disegno di legge in esame. Io ritengo che le aziende debbano avere una loro autonomia interna per poter adeguare il loro rendimento alla situazione reale in cui vengono a trovarsi, mentre d'altra parte cottimi, premi e rivendicazioni particolari determinano nella cate-

ria sperequazioni che possono anche diventare gravissime.

Mi sembra pertanto che non si tenga conto di qualcosa di fondamentale: non è sufficiente aumentare gli organici (cosa che pure è indispensabile), occorre anche provvedere al miglioramento delle attrezzature meccaniche e dei servizi che stanno alla base di tutta una situazione profondamente ammalata.

Quindi io non sono contraria a singole postulazioni migliorative contrattate con i sindacati, ma mi sembra che manchino le premesse per riuscire ad attuare un servizio profondamente rispondente alle necessità odierne.

È questo il motivo di fondo per il quale mi sono astenuta dalla votazione degli articoli e mi asterrò dalla votazione del provvedimento.

BOCCHI. Il gruppo comunista voterà a favore del provvedimento il cui testo abbiamo appena modificato. Desidero anche ringraziare il relatore per l'attenzione con la quale ha preso in considerazione i nostri emendamenti, che d'altra parte avrebbero potuto essere più numerosi se ancora una volta non ci fossimo trovati di fronte a metodologie — diciamo — un po' rabberciate, di presentazione di disegni di legge. Il fatto è che con la scusa di assumere e trasformare, come la legge prevede, gli accordi sindacali tra l'amministrazione e le organizzazioni sindacali, si introducono poi novità che compromettono l'opportunità e la validità degli accordi stessi. Siamo del parere che questi provvedimenti, che accolgono l'accordo « ponte », siano sempre più strettamente limitati a tale questione.

Comprendo le difficoltà che continuano a gravare sul Governo, debbo però far rilevare che con questo metodo non si va verso una perequazione normativa, ma si corre il rischio di allargare la forbice già esistente nel settore pubblico. Anche in questo disegno di legge ritroviamo diversi metodi di trattative e di considerazione circa i vari livelli della pubblica amministrazione.

Tutto questo oltre a complicare la situazione genera aspettative e rivendicazioni settoriali particolari che è difficile contenere. Mi rivolgo soprattutto a lei, onorevole sottosegretario, che ha avuto modo di lavorare in questa Commissione: continua ad esservi molta differenza fra le cose che si dicono da semplice deputato e quelle che invece si dicono quando si fa parte del Governo.

È stato fatto riferimento all'esigenza della riforma globale che noi rispettiamo, però dobbiamo far notare che la proposta di riforma procede con molta lentezza e contiene molte contraddizioni. Ci si dirà che anche i parlamentari possono avanzare proposte di legge, da parte mia affermo che non si può chiedere ai gruppi parlamentari di sostituirsi interamente alla volontà del Governo di portare avanti proposte specifiche.

È necessario mettere ordine nell'intero settore; su questa richiesta richiamiamo l'attenzione del Governo soprattutto per quanto riguarda l'eccesso di personale in alcuni servizi e la carenza in altri.

Al sottosegretario Bogi, in particolare, voglio ricordare, ad esempio, che la necessità di coordinamento nell'intera normativa si rende sempre più necessaria. Nell'articolo 15 del provvedimento in questione si afferma che restano invariate le direzioni compartimentali; nulla da eccepire, se non che va notato che questa Commissione sta perdendo tempo poiché abbiamo ben quattro proposte di legge che tendono a modificare il numero delle direzioni compartimentali. Il discorso è stato già avviato ed il Governo ha manifestato l'intenzione di arrivare ad una riduzione.

BOGI, *Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni*. Il ministro non ha il potere di modifica.

BOCCHI. Anche per l'economia dei nostri lavori richiamo all'attenzione la necessità di fare uno sforzo per arrivare a conclusioni positive. Il fatto che sia stata insediata una commissione per lo studio della riforma significa ben poco. Ri-

cordo l'esempio del codice della strada che è allo studio di una specifica commissione, per la riforma, da ben dodici anni.

Nonostante queste severe osservazioni, preannunciamo il nostro voto favorevole al provvedimento (anche perché sono stati accolti alcuni emendamenti migliorativi che noi abbiamo presentato) che è molto atteso dai lavoratori del settore, nella speranza che possa servire a rendere un servizio più efficiente di quello attuale alla utenza.

FIORI GIOVANNINO. Il gruppo democristiano voterà a favore di questo disegno di legge che soddisfa in pieno l'esigenza di dare maggiore efficienza al settore poste telegrafico e che va nella direzione delle giuste attese del personale.

Prendiamo atto con soddisfazione che è stata costituita una commissione per lo studio della riforma, anche se siamo dell'opinione che ad essa si debba arrivare gradualmente mediante accordi presi a livello sindacale riguardanti sia il piano organizzativo che finanziario, che dovranno costituire l'aspetto essenziale del progetto di riforma.

POTI. A nome del gruppo socialista, preannuncio il voto favorevole al disegno di legge in esame. Si tratta di un provvedimento-ponte che è in collegamento con la legge-quadro e che sicuramente troverà una collocazione nell'ambito della riforma. Ribadiamo le nostre preoccupazioni per l'applicazione dell'articolo 7 e riteniamo positivo che sia stato mondato da alcune incertezze di carattere costituzionale, oltre che tecnico.

PRESIDENTE. Il disegno di legge sarà immediatamente votato a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge esaminato nella seduta odierna.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione:

Disegno di legge: « Copertura finanziaria dei decreti del Presidente della Repubblica concernenti la corresponsione di miglioramenti economici al personale postelegrafonico e dei monopoli di Stato e modifiche allo stato normativo dello stesso personale postelegrafonico » (*Approvato dal Senato*) (2095).

Presenti	28
Votanti	27
Astenuti	1
Maggioranza	14
Voti favorevoli	27
Voti contrari	0

(*La Commissione approva*).

Hanno preso parte alla votazione:

Abbate, Baldassari, Bernardi Guido, Bocchi, Briccola, Calaminici, Cominato, Contu, Degan, Faraguti, Federico, Fiori Giovannino, Gradi, Grippo, Liotti, Lucchesi, Manfredini, Marzotto Caotorta, Monteleone, Pernice, Pezzati, Picano, Potì, Robaldo, Rubino, Russo Ferdinando, Tombesi.

Si è astenuto:

Benco Gruber.

Seguito della discussione del disegno di legge: Norme di integrazione e modifica al trattamento economico, fisso ed accessorio, del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato (Approvato dal Senato) (2096).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Norme di integrazione e modifica al trattamento economico, fisso ed accessorio, del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato », già approvato dal Senato nella seduta del 6 novembre 1980.

Ricordo che, nella seduta del 20 novembre scorso, il relatore, onorevole Giovannino Fiori, aveva svolto la sua relazione e che il seguito della discussione era stato rinviato per mancanza dei prescritti pareri.

Comunico, pertanto, che la I Commissione affari costituzionali ha espresso parere favorevole senza osservazioni e che la V Commissione bilancio ha anch'essa deliberato di esprimere parere favorevole « a condizione che al penultimo comma dell'articolo 17 le parole " 339 miliardi 80.500.000 " siano sostituite con le seguenti: " 297.790.500.000 " ».

Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

MANFREDINI. Ancora una volta ci troviamo in presenza di un provvedimento che interessa gente che lavora e che giunge in ritardo rispetto alle aspettative di questa. Sarei tentato di dire che, come sempre, « piove sul bagnato », ma voglio, invece, sottolineare, ad onor del vero, che l'attuale ministro ha mostrato una sensibilità maggiore nei confronti dei lavoratori delle ferrovie dello Stato accelerando l'iter del provvedimento al fine di vanificare - non sempre con successo - i ritardi accumulati dai passati Governi e soprattutto l'azione tergiversante dei sindacati autonomi.

Desidero sottolineare, altresì, che con questo contratto integrativo i ferrovieri accettano anche taluni svantaggi nella prospettiva della riforma e soprattutto in riferimento ai contenuti che essa ha, per cui è auspicabile che, in attesa della riforma dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, questioni come la professionalità e la produttività dei lavoratori ferroviari ricevano un equo riconoscimento, in modo da consentire a tutta la macchina dell'Azienda di corrispondere alle esigenze che il paese reclama, soprattutto per l'importanza che il servizio dei trasporti ha rivestito e riveste tuttora nell'economia generale.

Da queste osservazioni si evidenzia che questo provvedimento, se pure risponde in larga misura alle legittime attese dei

ferrovieri, non rappresenta una soluzione definitiva, tale da soddisfare gli stessi lavoratori anche sulle questioni ancora aperte, cioè le condizioni normative e professionali.

Prendiamo comunque atto del fatto che di comune accordo i sindacati dei lavoratori ferroviari ed il ministro dei trasporti abbiano raggiunto sostanzialmente una definizione temporanea in concomitanza anche con la particolare situazione della trattativa in atto per le questioni generali che riguardano i dipendenti pubblici. Tale accordo prevede una durata limitata del contratto al fine di indurre il Parlamento ad affrontare al più presto la riforma dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, nonché il piano integrativo delle ferrovie stesse.

A questo proposito, come gruppo parlamentare, siamo stati contenti di rispondere all'invito di « bruciare » i tempi per giungere all'approvazione dei provvedimenti che ho ora citato.

Nel merito del provvedimento in esame vorrei sottolineare soltanto alcuni aspetti contenuti nei vari articoli che mi pare colgano un tentativo di uniformare e di precisare gli istituti retributivi così come verranno modificati dall'applicazione della presente legge. Mi pare sia da considerare come positivo il fatto che venga assicurato ai dipendenti ferroviari cessati dal servizio dopo il 1° luglio 1979, nonché ai loro aventi causa, che il conseguente incremento della pensione non sia comunque inferiore all'importo di cui resta decurtata l'indennità integrativa speciale. Lo stesso vale per i premi al personale di scorta, per i compensi per il personale di macchina e per altri casi contenuti nei singoli articoli.

Concludo sottolineando come il contributo positivo che ha sempre caratterizzato il nostro gruppo si evidenzia anche in questo provvedimento che interessa il trattamento economico del personale delle ferrovie dello Stato.

BENCO GRUBER. Ritengo che il disegno di legge in esame, provvedimento « ponte » in attesa di una riforma

ma generale, debba essere approvato perché rientra nel quadro di una ricerca di perequazione delle varie categorie di lavoratori, con particolare riferimento a quelli che sono i diritti acquisiti in una lunga attività di lavoro che ancora non sono ben riconosciuti.

DEGAN. Ritengo positivo il provvedimento in esame che ha un carattere preparatorio, almeno come indirizzi generali e soprattutto per la sua temporaneità, dell'ulteriore fase dell'avvento della riforma dell'Azienda ferroviaria, fase che ci auguriamo, pur nella corretta interpretazione del ruolo pubblico che deve svolgere questa Azienda, consenta alla stessa di acquisire quei caratteri imprenditoriali e di agilità che non sempre la normativa in essere, e la stessa normativa contrattualistica, riesce ad esprimere compiutamente.

POTÌ. Anche se questo provvedimento viene approvato in ritardo, desidero esprimere, a nome del gruppo socialista, un vivo apprezzamento per la sensibilità e l'opera del nuovo ministro dei trasporti che ha accelerato la definizione delle trattative con i sindacati e che è attualmente impegnato per portare a conclusione il piano integrativo delle ferrovie e la riforma dell'Azienda ferroviaria.

Prendiamo anche atto del contributo positivo dato dal gruppo comunista e annunciamo il nostro voto favorevole al provvedimento.

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

FIORI GIOVANNINO, *Relatore*. Ringrazio tutti i colleghi intervenuti nella discussione e che hanno manifestato il loro apprezzamento al provvedimento. Per quanto riguarda il problema, sottolineato dall'onorevole Manfredini, della definizione della parte normativa, non inserita in questo disegno di legge, rivolgo come relatore una raccomandazione al Governo, affinché si faccia carico di una sua rapida appro-

vazione, dando così piena soddisfazione al personale ferroviario.

BOGI, *Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni*. Il Governo si associa alle considerazioni del relatore.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli.

Poiché ai primi quindici articoli non sono stati presentati emendamenti, li porrò successivamente in votazione dopo averne dato lettura.

ART. 1.

Per il periodo dal 1° luglio 1979 al 31 dicembre dello stesso anno, gli stipendi previsti dall'articolo 14 della legge 6 febbraio 1979, n. 42, comunque corrisposti ai sensi della normativa vigente, sono maggiorati nella misura unica di lire 20.000 mensili lorde.

Dal 1° gennaio 1980 la tabella degli stipendi allegata alla legge 6 febbraio 1979, n. 42, è sostituita dalla tabella allegata alla presente legge.

Dal 1° luglio 1979, gli stipendi previsti dall'articolo 14 della legge 6 febbraio 1979, n. 42, e dal 1° gennaio 1980 quelli previsti dalla tabella allegata alla presente legge, comunque corrisposti ai sensi della normativa vigente, sono maggiorati nella misura unica di lire 93.132 mensili lorde.

Con la medesima decorrenza del 1° luglio 1979, la misura della indennità integrativa speciale spettante al personale ferroviario in servizio, escluso quello delle qualifiche dirigenziali, è ridotta di lire 90.152 mensili.

L'attribuzione delle nuove posizioni stipendiali va fatta con riferimento alla classe di stipendio in godimento con conservazione dell'anzianità maturata nella classe stessa ai fini dei successivi aumenti.

Le maggiorazioni previste dal primo e dal terzo comma del presente articolo si corrispondono in quanto si corrisponde lo stipendio e sono ridotte nella stessa proporzione dello stipendio nei casi di aspet-

tativa, disponibilità, sanzione disciplinare ed ogni altra posizione di stato che importi riduzione dello stipendio.

Le misure degli stipendi risultanti dall'applicazione del presente articolo hanno effetto sui compensi per prestazioni straordinarie, sulla 13^a mensilità, sul trattamento di quiescenza, sulle indennità di buonuscita e di licenziamento, sulla determinazione dell'equo indennizzo di cui all'articolo 48 del decreto del Presidente della Repubblica 3 maggio 1957, n. 686, o da disposizioni analoghe, sulle ritenute previdenziali ed assistenziali e relativi contributi, compresi la ritenuta in conto entrate tesoro o altre analoghe ed i contributi di riscatto.

La detrazione prevista dal primo comma dell'articolo 3 della legge 31 luglio 1975, n. 364, non è applicabile al personale ferroviario in attività di servizio, compreso il personale dirigente, a decorrere dal 1° gennaio 1980.

(È approvato).

ART. 2.

Nei confronti dei dipendenti ferroviari cessati dal servizio con decorrenza successiva al 1° luglio 1979, titolari di pensione diretta a carico del Fondo pensioni istituito con la legge 9 luglio 1980, n. 418, l'incremento annuo lordo della pensione, determinato dalla maggiorazione di cui al terzo comma del precedente articolo 1, se, considerato virtualmente a sé stante, risulti inferiore all'importo annuo lordo di lire 865.460, deve essere integrato dalla somma necessaria a raggiungere tale importo.

La misura dell'indennità integrativa speciale spettante, ai sensi dell'articolo 2 della legge 27 maggio 1959, n. 324, e successive modificazioni, ai titolari di pensione diretta di cui al precedente comma, è ridotta, a cura della competente direzione provinciale del tesoro, dell'importo lordo mensile di lire 72.122. Detto importo, nel caso in cui l'indennità integrativa speciale è sospesa o non spetta, è portato in detrazione della pensione dovuta all'interessato.

Nei casi di pensione di reversibilità spettante agli aventi causa di dipendente deceduto in attività di servizio dopo il 30 giugno 1979, la disposizione di cui al primo comma del presente articolo si applica sulla pensione teorica che sarebbe spettata al dante causa. In tal caso la pensione di reversibilità va computata applicando sulla predetta pensione teorica le percentuali di reversibilità di cui all'articolo 230 del testo unico delle norme sul trattamento di quiescenza dei dipendenti civili e militari dello Stato, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 29 dicembre 1973, n. 1092.

Ai titolari di pensione di reversibilità aventi causa dei dipendenti collocati in quiescenza posteriormente al 1° luglio 1979 o deceduti in attività di servizio dopo il 30 giugno 1979 la riduzione dell'importo lordo mensile di lire 72.122 va operata in proporzione della aliquota di reversibilità della pensione spettante, osservando le stesse modalità di cui al precedente secondo comma. Se la pensione di reversibilità è attribuita a più compartecipi la predetta riduzione va effettuata proporzionalmente alla quota di pensione assegnata a ciascun compartecipe.

(È approvato).

ART. 3.

Il premio industriale corrisposto al personale ferroviario ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 15 gennaio 1980, n. 145, è esteso, con decorrenza 1° luglio 1979, con i criteri e le modalità ivi previsti, al personale della carriera dirigenziale.

Per il periodo dal 1° luglio 1979 al 31 dicembre 1979, il premio in questione viene corrisposto sotto forma di assegno *una tantum* di lire 10.000 per ogni mese o frazione di mese di servizio.

Con decorrenza 1° gennaio 1980, si provvederà alla revisione delle misure del premio industriale corrisposto al personale ferroviario, compresi i dirigenti, con decreto del Ministro dei trasporti previo

parere del Consiglio di amministrazione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, sentite le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative su base nazionale, nel limite di spesa di lire 68.200 milioni annui.

(È approvato).

ART. 4.

Al personale ferroviario, escluso il personale dirigente, è corrisposto un compenso *una tantum* di lire diecimila mensili per il periodo 1° luglio 1979-31 dicembre 1979.

Per il primo semestre 1980, a tutto il personale, compreso quello dei ruoli dirigenti, è corrisposto un compenso *una tantum* di lire quindicimila mensili.

I compensi di cui ai commi precedenti sono attribuiti per ogni mese o frazione di mese di servizio.

(È approvato).

ART. 5.

Il soprassoldo per servizio notturno previsto dall'articolo 36 delle disposizioni sulle competenze accessorie del personale ferroviario, approvate con legge 11 febbraio 1970, n. 34, e successive modificazioni ed integrazioni, è elevato a lire 800, a decorrere dal 1° luglio 1979, ed a lire 1.100, a decorrere dal 1° luglio 1980.

(È approvato).

ART. 6.

Il punto A) dell'articolo 37 delle disposizioni sulle competenze accessorie del personale ferroviario approvate con la legge 11 febbraio 1970, n. 34, e successive modificazioni ed integrazioni, è sostituito, con effetto dal 1° luglio 1979, dal seguente:

«A) soprassoldo per lavoro domenicale.

A tutto il personale ferroviario comunque chiamato a prestare servizio nelle giornate domenicali, viene corrisposto un soprassoldo di lire 5.400 qualora le prestazioni fornite siano di durata superiore alla metà dell'orario settimanale ragguagliato a giornata.

Il soprassoldo è ridotto alla metà per prestazioni di durata pari o inferiore alla metà dell'orario anzidetto con un minimo di due ore.

Lo stesso trattamento compete al personale dei settori viaggiante, macchina e navi traghetto costretto per ragioni di servizio a rimanere nelle giornate domenicali assente dalla residenza o a bordo delle navi ».

A decorrere dal 1° luglio 1980 il soprassoldo per lavoro domenicale è elevato a lire 7.000.

(È approvato).

ART. 7.

Il compenso per assenza dalla residenza, attribuito, ai sensi degli articoli 41 e 48 delle disposizioni sulle competenze accessorie del personale ferroviario approvate con la legge 11 febbraio 1970, n. 34, e successive modificazioni ed integrazioni, al personale di macchina e di scorta treni è maggiorato del 120 per cento per ogni ora di sosta compiuta dagli interessati nelle località estere di confine con l'Italia a decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge.

Il Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro del tesoro, ha facoltà di modificare tale maggiorazione in relazione alla situazione valutaria ed economica dei Paesi presso i quali vengono effettuate le suddette soste.

(È approvato).

ART. 8.

L'indennità di pernottazione ed il relativo supplemento orario previsti dagli articoli 40, 47 e 62 delle disposizioni sulle

competenze accessorie al personale ferroviario approvate con la legge 11 febbraio 1970, n. 34, e successive modificazioni ed integrazioni, sono elevati a lire 800, a decorrere dal 1° luglio 1979, ed a lire 1.100, a decorrere dal 1° luglio 1980.

(È approvato).

ART. 9.

L'articolo 68 delle disposizioni sulle competenze accessorie del personale ferroviario approvate con la legge 11 febbraio 1970, n. 34, e successive modificazioni ed integrazioni, è sostituito, con effetto dal 1° luglio 1979, dal seguente:

« A) Al personale del Servizio lavori che presta servizio in tronchi e squadre aventi, nella propria giurisdizione, tratti coperti da galleria di lunghezza complessiva non inferiori a 500 metri è corrisposto, a seconda della lunghezza complessiva del tratto coperto esistente nella propria giurisdizione, un soprassoldo giornaliero stabilito nelle seguenti misure:

- I. — Tratto coperto fino al 60 per cento della lunghezza della linea di giurisdizione della squadra con un minimo di metri 500 . . L. 500
- II. — Grande galleria dell'Appennino e tratto coperto oltre il 60 per cento della lunghezza della linea di giurisdizione della squadra » 1.000

Al dirigente del tronco compete il soprassoldo corrisposto al capo della squadra dello stesso tronco che percepisce il soprassoldo nella misura più elevata.

Nel conteggio dei tratti coperti al fine della determinazione della lunghezza complessiva di metri 500 di tratto coperto da galleria, non devono essere considerati tratti coperti di lunghezza pari o inferiore a 50 metri.

B) Al personale del Servizio impianti elettrici è corrisposto un soprassoldo di

VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 3 DICEMBRE 1980

lire 500 per ogni giornata nel corso della quale abbia prestato servizio per la manutenzione degli impianti in gallerie di lunghezza superiore a 200 metri. Lo stesso trattamento compete al personale del Servizio lavori addetto alla saldatura delle rotaie nelle gallerie di cui sopra.

C) Al personale dei Servizi movimento e commerciale e del traffico che presta servizio nei posti di blocco intermedi ubicati in galleria o nelle stazioni sotterranee della metropolitana di Napoli è corrisposto un soprassoldo giornaliero di lire 500.

D) Ai dipendenti che prestano servizio per tutta la durata dell'orario di lavoro nei locali sotterranei che presentano condizioni di particolare disagio ambientale, viene corrisposto un soprassoldo giornaliero di lire 500.

Il direttore generale, sentiti gli organi tecnici e sanitari dell'Azienda, stabilisce quali siano i locali sotterranei da considerare ai fini dell'attribuzione del soprassoldo ».

(È approvato).

ART. 10.

A decorrere dal 1° luglio 1979 il compenso giornaliero, previsto dall'articolo 69 delle disposizioni sulle competenze accessorie del personale ferroviario approvate con la legge 11 febbraio 1979, n. 34, e successive modificazioni ed integrazioni, è elevato a lire 500.

(È approvato).

ART. 11.

L'articolo 39 delle disposizioni sulle competenze accessorie del personale ferroviario approvate con la legge 11 febbraio 1970, n. 34, e successive modificazioni ed integrazioni, è sostituito, con effetto dal 1° giugno 1980, dal seguente:

« Al personale addetto alla condotta dei mezzi di trazione in viaggio viene corri-

sposto, per ogni chilometro virtuale di servizio di condotta, un compenso di percorrenza nelle seguenti misure:

	VIAGGIATORI		MERCÌ	
	Locali	Altri	Omnibus e raccoglitori	Altri
TV	L. 20	18	40	28
Locom. Diesel	» 12	10	22	16
Locom. TEcc;				
ALc; ALn.	» 10	9	20	14

Per i servizi di condotta sia viaggiatori che merci di andata e ritorno senza riposo fuori residenza ciascuna delle suddette aliquote viene aumentata di lire 7 per Km/virtuale.

I locomotori isolati sono assimilati ai treni merci diversi dagli omnibus e raccoglitori.

Per i servizi di manovra l'indennità di percorrenza viene corrisposta per Km/reale, secondo le seguenti misure:

manovre TV	L. 30
con altri generi di trazione »	16 ».

(È approvato).

ART. 12.

L'articolo 46 delle disposizioni sulle competenze accessorie del personale ferroviario approvate con la legge 11 febbraio 1970, n. 34, e successive modificazioni ed integrazioni, è sostituito, con effetto dal 1° giugno 1980, dal seguente:

« Al personale adibito alla scorta dei treni viene corrisposto per ogni chilometro virtuale in servizio di scorta un compenso di lire 5, elevato a lire 6 per i servizi di andata e ritorno senza riposo fuori residenza.

Tali misure sono rispettivamente di lire 6 e di lire 7 per i servizi svolti su li-

VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 3 DICEMBRE 1980

nee esercitate con il sistema del dirigente unico.

Al personale con mansioni di accudiente alle vetture-cucette viene corrisposto per ogni chilometro virtuale in servizio di scorta un compenso di lire 2,80.

Con provvedimento del direttore generale verranno stabilite le modalità per la determinazione del chilometro virtuale ».

(È approvato).

ART. 13.

L'articolo 50 delle disposizioni sulle competenze accessorie del personale ferroviario approvato con la legge 11 febbraio 1970, n. 34, e successive modificazioni e integrazioni, è sostituito, con effetto dal 1° giugno 1980, dal seguente:

« A) al personale cui sono affidate le funzioni di capo treno compete un compenso orario di lire 360 quando, oltre alle suddette funzioni, svolge:

a) servizio in bagagliaio senza conduttore addetto alla presa e consegna colli;

b) servizio su treni merci senza ausiliario che funzioni da frenatore;

c) servizio di conduttore nel limite di due carrozze. Per la eventuale carrozza eccedente le due spetta un ulteriore compenso orario di pari importo ridotto a metà nel caso di veicoli con comando centralizzato di chiusura porte.

I compensi di cui ai precedenti punti a) e b) sono cumulabili.

B) Al personale di scorta ai treni compete un compenso orario di lire 360 per ogni carrozza assegnata, oltre quelle stabilite dalle vigenti disposizioni, quando svolge le mansioni complete del profilo di conduttore.

Nel caso di parziale svolgimento di dette mansioni o di servizio svolto su veicoli con comando centralizzato di chiusura porte il compenso da attribuirsi per ogni carrozza assegnata, oltre quelle stabilite dalle vigenti disposizioni, è ridotto alla metà.

È abrogato il compenso previsto dal decreto ministeriale 8 gennaio 1968, numero 23 ».

(È approvato).

ART. 14.

Il punto C) dell'articolo 44 delle disposizioni sulle competenze accessorie del personale ferroviario, approvate con la legge 11 febbraio 1970, n. 34, e successive modificazioni e integrazioni, aggiunto dall'articolo 8 della legge 16 febbraio 1974, n. 57, è abrogato con effetto dal 1° giugno 1980.

(È approvato).

ART. 15.

Il punto A) dell'articolo 45 delle disposizioni sulle competenze accessorie del personale ferroviario, approvate con legge 11 febbraio 1970, n. 34, e successive modificazioni e integrazioni, come sostituito dall'articolo 9 della legge 16 febbraio 1974, n. 57, è abrogato con effetto dal 1° giugno 1980.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 16.

All'onere derivante dall'applicazione della presente legge, valutato per gli anni 1979 e 1980 in complessive lire 408.225 milioni - di cui milioni 197.400 per le nuove tabelle di stipendio, milioni 82.200 per il premio industriale, milioni 39.600 per il conglobamento nello stipendio di lire 90.152 mensili dell'importo dell'indennità integrativa speciale, milioni 21.300 per la concessione *una tantum* di lire 90.000 per il primo semestre 1980 e milioni 67.725 per il miglioramento delle competenze accessorie di cui alla legge 11 dicembre 1970, n. 34, e successive modificazioni - si farà fronte, quanto a lire 30.000 milioni e 8.300 milioni a carico, rispettivamente, degli stanziamenti iscritti ai capitoli

della spesa dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato per l'anno finanziario 1980 e, quanto a lire 369.925 milioni, mediante sovvenzione del Ministero del tesoro, a fronte della quale viene corrispondentemente ridotto il fondo iscritto al capitolo n. 6856 dello stato di previsione del Ministero stesso per l'anno finanziario 1980, all'uopo utilizzando parzialmente lo accantonamento « Ripiano dello squilibrio patrimoniale al 31 dicembre 1979, della gestione speciale per l'assicurazione invalidità, vecchiaia e superstiti dei coltivatori diretti, coloni e mezzadri ».

All'onere derivante per l'anno finanziario 1981, valutato in lire 408.225 milioni, si provvede mediante riduzione del capitolo n. 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per il medesimo anno finanziario all'uopo parzialmente utilizzando lo specifico accantonamento « Revisione del trattamento economico dei pubblici dipendenti ».

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

Il relatore ha presentato il seguente emendamento:

Al secondo comma sostituire la cifra: « 408.225 » nella seguente: « 315.000 ».

BOGI, *Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni*. Il Governo esprime parere favorevole.

PRESIDENTE. Pongo in votazione lo emendamento del relatore, accettato dal Governo.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 16 con la modifica testè apportata.

(È approvato).

Poiché alla tabella allegata al disegno di legge non sono stati presentati emendamenti, la porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura.

VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 3 DICEMBRE 1980

TABELLA

TRATTAMENTO ECONOMICO DEL PERSONALE DELL'AZIENDA AUTONOMA
DELLE FERROVIE DELLO STATO DAL 1° GENNAIO 1980

ANNI DI PERMANENZA	1 ^a categoria	2 ^a categoria	3 ^a categoria	4 ^a categoria	5 ^a categoria	6 ^a categoria	7 ^a categoria
Iniziale	2.040.000	2.490.000	2.863.500	3.136.500	3.615.000	4.179.000	4.980.000
2	2.203.000	2.689.200	3.092.580	3.387.420	3.904.200	4.513.320	5.378.400
2	2.366.400	2.888.400	3.321.660	3.638.340	4.193.400	4.847.640	5.776.800
2	2.529.600	3.087.600	3.550.740	3.889.260	4.482.600	5.181.960	6.175.200
2	2.692.800	3.286.800	3.779.820	4.140.180	4.771.800	5.516.280	6.573.600
2	2.856.000	3.486.000	4.008.900	4.391.100	5.061.000	5.850.600	6.972.000
2	3.019.200	3.685.200	4.237.980	4.642.020	5.350.200	6.184.920	7.370.400
2	3.182.400	3.884.400	4.467.060	4.892.940	5.639.400	6.519.240	7.768.800
2	3.345.600	4.083.600	4.696.140	5.143.860	5.928.600	6.853.560	8.167.200
2	3.429.240	4.185.690	4.813.543	5.272.456	6.076.815	7.024.899	8.371.380
2	3.512.880	4.287.780	4.930.946	5.401.052	6.225.080	7.196.238	8.575.560
2	3.596.520	4.389.870	5.048.349	5.529.648	6.373.245	7.367.577	8.779.740
2	3.680.160	4.491.960	5.165.752	5.658.244	6.521.460	7.538.916	8.983.020
2	3.763.800	4.594.050	5.283.155	5.786.340	6.669.675	7.710.255	9.188.100
2	3.847.440	4.696.140	5.400.558	5.915.436	6.817.890	7.881.594	9.392.280
2	3.931.080	4.798.230	5.517.961	6.044.032	6.966.105	8.052.933	9.596.460

(È approvata).

Gli onorevoli Briccola, Bernardi Guido, Federico, Abbate, Faraguti, Russo Ferdinando, Degan, Tombesi e Lucchesi hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La X Commissione,

nell'approvare il disegno di legge n. 2096 inerente alle norme di integrazione e di modificazione del trattamento economico, fisso e accessorio, del personale operante nell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato

invita il Governo

ad accelerare la definizione della parte normativa del contratto-ponte, non compresa nel disegno di legge n. 2096, ma corrispondente alle attese di gran parte del personale e delle organizzazioni sindacali di categoria ».

(0/2096/1/10)

BOGI, *Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni*. Il Governo lo accetta come raccomandazione.

PRESIDENTE. Insistono i presentatori per la votazione del loro ordine del giorno ?

BRICCOLA. No, signor Presidente.

PRESIDENTE. 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.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione:

Disegno di legge: « Norme di integrazione e modifica al trattamento economico, fisso ed accessorio, del personale della Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato » (Approvato dal Senato) (2096):

Presenti e votanti . . .	28
Maggioranza	15
Voti favorevoli . . .	28
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Abbate, Baldassari, Benco Gruber, Bernardi Guido, Bocchi, Briccola, Calaminici, Cominato, Contu, Degan, Faraguti, Federico, Fiori Giovannino, Gradi, Grippo, Liotti, Lucchesi, Manfredini, Marzotto Caotorta, Monteleone, Pernice, Pezzati, Picano, Potì, Robaldo, Rubino, Russo Ferdinando, Tombesi.

La seduta termina alle 13,45.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO