

# SENATO DELLA REPUBBLICA

VI LEGISLATURA

## 8<sup>a</sup> COMMISSIONE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

### 26° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MARTEDÌ 30 OTTOBRE 1973

Presidenza del Presidente MARTINELLI

#### INDICE

##### DISEGNI DI LEGGE

##### IN SEDE DELIBERANTE

##### Rinvio del seguito della discussione:

« Concessione di contributi per opere ospedaliere » (369-B) (D'iniziativa dei senatori Sammartino ed altri) (Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati):

PRESIDENTE . . . . . Pag. 360, 361  
SAMMARTINO . . . . . 360, 361  
SCARLATO, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici . . . . . 360, 361

##### Rinvio della discussione:

« Proroga dei benefici previsti dalla legge 25 maggio 1970, n. 362, recante provvidenze per la demolizione del naviglio vetusto abbinata alla costruzione di nuove unità » (822-Urgenza):

PRESIDENTE . . . . . 360  
SALERNO, relatore alla Commissione . . . 360

##### Discussione e rinvio:

« Interventi urgenti ed indispensabili da attuare negli aeroporti aperti al traffico aereo civile » (882):

PRESIDENTE . . . . . Pag. 361, 366, 367 e *passim*  
ALESSANDRINI, relatore alla Commissione . . 361  
372, 373  
ARNONE . . . . . 372  
AVEZZANO COMES . . . . . 372  
MADERCHI . . . . . 366, 367, 371 e *passim*  
MASCADRI, sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile . . . . . 372  
SAMMARTINO . . . . . 372  
SANTALCO . . . . . 372  
SCARLATO, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici . . . . . 367

##### Discussione ed approvazione:

« Autorizzazione di spesa per la revisione dei prezzi contrattuali, per indennità di espropriazione ed altri maggiori oneri derivanti dall'esecuzione, a cura del Ministero dei lavori pubblici, di opere finanziate con leggi speciali » (1073):

PRESIDENTE . . . . . 395, 396  
SAMMARTINO, relatore alla Commissione . . 395  
SCARLATO, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici . . . . . 395

8ª COMMISSIONE

26° RESOCONTO STEN. (30 ottobre 1973)

**Discussione e approvazione con modificazioni:**

« Riforma dell'Opera di previdenza a favore del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato » (1190) (Approvato dalla Camera dei deputati):

|  |                    |
|--|--------------------|
| PRESIDENTE . . . . .   | Pag. 377, 380, 381 |
| AVEZZANO COMES . . . . .   | .380, 381          |
| MASCIADRI, sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile . . . . . | .380, 381          |
| SANTALCO, relatore alla Commissione . . . . .                                      | .377, 381          |

**Discussione e approvazione:**

« Stanziamento di spesa per l'ammodernamento e il potenziamento del porto di Ancona » (1284) (Approvato dalla Camera dei deputati):

|  |                |
|--|----------------|
| PRESIDENTE . . . . .   | .373, 374, 376 |
| AVEZZANO COMES . . . . .   | 375            |
| PACINI, relatore alla Commissione . . . . .                        | .373, 375      |
| SANTALCO . . . . .   | 375            |
| SCARLATO, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici . . . . . | 375            |
| SEMA . . . . .   | 374            |

*La seduta ha inizio alle ore 10,45.*

SALERNO, segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

**IN SEDE DELIBERANTE****Rinvio della discussione del disegno di legge:**

« Proroga dei benefici previsti dalla legge 25 maggio 1970, n. 362, recante provvidenze per la demolizione del naviglio vetusto abbinata alla costruzione di nuove unità » (822-Urgenza)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Proroga dei benefici previsti dalla legge 25 maggio 1970, n. 362, recante provvidenze per la demolizione del naviglio vetusto abbinata alla costruzione di nuove unità ».

Chiedo al senatore Salerno, relatore alla Commissione, se ha notizie in merito al disegno di legge.

SALERNO, relatore alla Commissione. Avrei dovuto avere, con il ministro Pieraccini, un contatto telefonico, ma finora non è stato possibile sentirci. Non ho quindi alcuna notizia in merito ai risultati dell'attività svolta dal Ministro per pervenire alla soluzione dei problemi finanziari che ostano alla sollecita approvazione del disegno di legge.

PRESIDENTE. Si rende pertanto necessario un rinvio: non facendosi osservazioni, così resta stabilito.

**Rinvio del seguito della discussione del disegno di legge:**

« Concessione di contributi per opere ospedaliere » (369-B), d'iniziativa dei senatori Sammartino ed altri (Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Concessione di contributi per opere ospedaliere », d'iniziativa dei senatori Sammartino, Avezzano Comes, Premoli, Spataro, Baldini, Benaglia, Carollo, Cavezzali, Colellà, Colleselli, Dal Falco, Leggieri, Ligios, Pacini, Patrini, Pecoraro, Russo Arcangelo, Salerno, Santalco, Santi, Tanga e Tiriolo, già approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati.

Chiedo al senatore Sammartino se ha novità da comunicare in merito a questo disegno di legge.

SAMMARTINO. No, non ho alcuna novità.

PRESIDENTE. Il Sottosegretario ha qualche novità in proposito?

SCARLATO, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Devo confermare l'orientamento favorevole del ministro Lauricella. Ma la settimana scorsa, come è noto ai colleghi senatori, vi sono stati danni notevolissimi al porto di Palermo, per cui in questo momento, proprio in questo mo-

8ª COMMISSIONE

26° RESOCONTO STEN. (30 ottobre 1973)

mento, al Ministero del tesoro si sta discutendo circa la possibilità di recuperare i fondi necessari a fronteggiare i danni causati dalla mareggiata al porto di Palermo, e contestualmente si sta valutando la possibilità di reperire i due miliardi e 10 milioni necessari per coprire interamente la spesa prevista dalla proposta Sammartino. Quindi la posizione del Governo in questo momento è la seguente: se la Commissione desidera varare in questa seduta la proposta di legge in discussione, può senz'altro vararla, con la detrazione dei due miliardi e 10 milioni. Se invece la Commissione ritiene opportuno attendere l'esito della consultazione oggi in corso al Ministero del tesoro, non è escluso che si possa anche fronteggiare la maggiore spesa.

**SAMMARTINO.** Le dichiarazioni dell'onorevole Sottosegretario, riferentisi ai fondi che il Governo è impegnato a cercare per il porto di Palermo, che, secondo le notizie che abbiamo, è andato letteralmente distrutto, mi creano qualche perplessità, perchè abbiamo letto che il Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno ha annunciato che sarà la Cassa per il Mezzogiorno a riparare immediatamente il porto di Palermo. Quindi, se il comunicato che abbiamo letto sui giornali è esatto, i fondi di circa 150-200 miliardi per il porto di Palermo non graverebbero sul bilancio del Ministero dei lavori pubblici.

**SCARLATO,** *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Questa è appunto la valutazione che si sta facendo in questo istante al Ministero del tesoro.

**PRESIDENTE.** Qualora il giorno 7 novembre, data della prossima seduta della Commissione, non si fosse reperita la copertura necessaria per consentire la approvazione del disegno di legge nel testo attuale, potremmo procedere riducendo la cifra di 2 miliardi e 10 milioni. Vale a dire, lasciamo al Governo la possibilità di intervenire ancora, coltivando la speranza di non perdere altro tempo. Se non si fanno

osservazioni, il seguito della discussione del provvedimento viene rinviato.

*(Così rimane stabilito).*

#### **Discussione e rinvio del disegno di legge:**

**« Interventi urgenti ed indispensabili da attuare negli aeroporti aperti al traffico aereo civile » (882)**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Interventi urgenti ed indispensabili da attuare negli aeroporti aperti al traffico aereo civile ».

La 1ª Commissione non ha trasmesso il parere, e così la 4ª e la 6ª. La 5ª Commissione ha espresso parere favorevole. Essendo comunque scaduto il termine per i pareri, noi possiamo procedere. Prego il senatore Alessandrini di riferire alla Commissione sul disegno di legge.

**ALESSANDRINI,** *relatore alla Commissione.* Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, il provvedimento sottoposto al nostro esame riveste grande importanza per la sicurezza del traffico aereo del Paese, disponendo cospicui mezzi finanziari per adeguare i nostri aeroporti alle esigenze della moderna aviazione civile.

Il fenomeno del trasporto aereo commerciale è caratterizzato, da oltre un decennio, da un fase di sviluppo in continuo incremento, per quanto riguarda il movimento degli aeromobili, dei passeggeri e delle merci.

Tale sviluppo non è limitato agli aeroporti intercontinentali di Roma e di Milano, ma interessa l'intera rete aeroportuale nazionale, in quanto — come è già stato posto in rilievo nella relazione illustrativa del disegno di legge n. 882 — il fenomeno ha investito sia gli aeroporti situati nel Nord, che quelli ubicati nel Centro-Meridione e nelle Isole.

In proposito si ritiene opportuno indicare alcuni dati relativi al movimento globale degli aeromobili, dei passeggeri, della posta e delle merci negli aeroporti italiani, con riferimento agli anni 1961, 1966 e 1971.

8<sup>a</sup> COMMISSIONE

26° RESOCONTO STEN. (30 ottobre 1973)

| Anno | Movimento<br>aeromobili<br>N. | N. indice<br>base<br>1961 = 100 | Variazione<br>% | Traffico<br>passeggeri<br>N. | N. indice<br>base<br>1961 = 100 | Variazione<br>% |
|------|-------------------------------|---------------------------------|-----------------|------------------------------|---------------------------------|-----------------|
| 1961 | 160.080                       | 100                             |                 | 4.475.224                    | 100                             |                 |
| 1966 | 273.753                       | 171                             | + 71,0          | 9.357.432                    | 209                             | + 20,9          |
| 1971 | 456.676                       | 285                             | + 66,8          | 20.028.121                   | 447                             | + 114,0         |

| Anno | Posta<br>Kg. | N. indice<br>base<br>1961 = 100 | Variazione<br>% | Merci<br>Kg. | N. indice<br>base<br>1961 = 100 | Variazione<br>% |
|------|--------------|---------------------------------|-----------------|--------------|---------------------------------|-----------------|
| 1961 | 14.593.378   | 100                             |                 | 64.556.760   | 100                             |                 |
| 1966 | 52.092.176   | 357                             | + 35,7          | 126.651.419  | 196                             | + 96,1          |
| 1971 | 62.019.308   | 425                             | + 19,0          | 270.043.064  | 418                             | + 113,2         |

Il massiccio traffico aereo commerciale di cui si sono dati alcuni indici di espansione, si svolge su di una rete aeroportuale di 36 aeroporti. A questi devono essere aggiunti molti altri impianti sui quali si esplica un'attività di sport, turismo e lavoro aereo.

L'Amministrazione preposta all'aviazione civile, nell'ambito delle invero scarse disponibilità finanziarie che finora sono state destinate al settore, ha posto in essere tutte quelle iniziative, peraltro necessariamente modeste, tendenti a consentire un'agibilità aeroportuale che comunque sia in grado di soddisfare le esigenze essenziali della sicurezza delle operazioni di volo.

Nelle predette attività e nella presentazione del disegno di legge in discussione, l'organo di Governo non ha mancato di valutare e tenere nel debito conto quelle istanze che, sia dall'opinione pubblica attraverso la stampa, sia più specificamente da vari settori competenti, sono state avanzate in ordine al funzionamento della rete stessa. Si richiamano in proposito la collaborazione che in tal senso hanno prestato le organizzazioni sia internazionali che nazionali dei piloti di linea quali l'IFALPA e l'ANPAC con il recente libro bianco.

Lo scorso anno, per meglio inquadrare la situazione aeroportuale italiana e i conse-

guenti necessari interventi dello Stato, è stato insediato dal Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile un comitato di indagine conoscitiva per acquisire elementi di valutazione circa le esigenze attuali e future, sotto il profilo operativo, degli aeroporti aperti al traffico aereo civile nel territorio nazionale, nonché sulle condizioni dello spazio aereo.

Il rapporto redatto dal Comitato in questione, quanto mai esauriente, noto come rapporto Lino, ha consentito l'acquisizione di dati preziosi che hanno confermato la pressante necessità di dare corso — senza ulteriori indugi — ad un piano organico di ammodernamento e potenziamento della rete aeroportuale italiana. Ciò al fine di porre il nostro Paese in condizioni di poter far fronte, in condizioni di sicurezza, allo sviluppo del traffico aereo che, come si è detto, risulta in costante aumento.

Tuttavia, già prima della pubblicazione del citato rapporto, a cura del Ministero competente, erano state formulate concrete proposte di investimenti nel settore dei trasporti aerei per il quinquennio 1973-1977, trasmesse nell'ottobre scorso al CIPE per la loro valutazione ai fini dell'inserimento nel programma economico nazionale.

Tali proposte prevedono un investimento di 900 miliardi da ripartire in relazione ad

8<sup>a</sup> COMMISSIONE

26° RESOCONTO STEN. (30 ottobre 1973)

esigenze concrete tenendo conto di varie componenti quali, per esempio, l'assetto del territorio, le prevedibili correnti di traffico e le esigenze che — sotto il profilo dei trasporti in generale — presentano le singole Regioni.

Il numero degli aeroporti attualmente aperti al traffico aereo civile commerciale appare, sotto certi aspetti, eccessivo. È indubbio che occorrerà valutare se e come sia possibile, d'accordo con le Regioni, operare una concentrazione del traffico aereo in determinati punti essenziali del territorio nazionale. Nel realizzare la concentrazione si dovrà peraltro avere una visione globale di tutti i problemi propri del trasporto nelle sue varie forme (terrestre, marittimo ed aereo) e della conseguente necessità di procedere ad un coordinamento dei mezzi e degli strumenti di cui il trasporto stesso si avvale.

La auspicata concentrazione di impianti aeroportuali non potrà altresì prescindere dalle esigenze che presentano le aree territoriali, entro cui dovranno essere realizzati gli impianti stessi, soprattutto per quanto riguarda l'armonizzazione di questi ultimi con gli insediamenti urbanistici. Ciò pone problemi di varia natura, fra i quali particolare importanza presentano quelli connessi alla necessità di non alterare ulteriormente le condizioni delle aree urbane, sotto il profilo

dell'inquinamento atmosferico e della rumorosità.

L'iniziativa di cui al disegno di legge in esame rappresenta uno stralcio ammonante a 220 miliardi del richiamato piano generale e costituisce in ogni caso un rilevante impegno finanziario da parte dell'erario. Mai finora era stata stanziata una somma così elevata nel settore dell'aviazione civile, anche se essa servirà soltanto per porre in essere interventi urgenti e indifferibili per le strutture già esistenti.

Gli interventi saranno poi particolarmente validi se potranno essere disposti senza pregiudizievoli ritardi e lungaggini burocratiche.

Certo, se si raffronta la cifra che si renderà disponibile con quelle recentemente stanziate da varie Nazioni europee per analoghe finalità, si è costretti a rilevare che occorrerebbero somme ben maggiori per tener conto anche delle esigenze che si prospetteranno nell'immediato futuro, sia per gli aeroporti in esercizio, sia per quelli di cui è prevista la costruzione.

Un cenno a parte merita la situazione dell'aeroporto di Roma-Fiumicino per l'adeguamento del quale è previsto un nuovo stanziamento di 50 miliardi di lire. I dati di traffico riguardanti Roma appaiono quanto mai indicativi:

| Anno | Aeromobili<br>N. | N. indice<br>base<br>1961 = 100 | Variazione<br>% | Passeggeri<br>N. | N. indice<br>base<br>1961 = 100 | Variazione<br>% |
|------|------------------|---------------------------------|-----------------|------------------|---------------------------------|-----------------|
| 1961 | 69.377           | 100                             |                 | 2.246.385        | 100                             |                 |
| 1966 | 101.635          | 146                             | + 46,4          | 4.151.977        | 185                             | + 85,0          |
| 1971 | 157.283          | 227                             | + 54,7          | 8.117.646        | 361                             | + 95,5          |

| Anno | Merci<br>Kg. | N. indice<br>base | 1961 = 100<br>Variazione<br>% |
|------|--------------|-------------------|-------------------------------|
| 1961 | 31.148.436   | 100               |                               |
| 1966 | 60.829.847   | 195               | + 95,2                        |
| 1971 | 126.137.545  | 405               | + 107,3                       |

Quanto alle prospettive per il prossimo decennio, si prevede — per l'aeroporto di Roma-Fiumicino, tenuto conto di prevedibili avvenimenti eccezionali — un incremento del 73 per cento per il movimento degli aeromobili ed un incremento del 102 per cento per i passeggeri.

È da ricordare — fuori da ogni intenzione polemica — che il costo globale delle opere

costituenti il primo impianto dell'aeroporto di Fiumicino, ammontò a circa 35 miliardi di lire.

Successivamente l'Amministrazione è intervenuta con ulteriori stanziamenti, sia per la manutenzione ordinaria che per la realizzazione di alcune infrastrutture di primaria importanza operativa.

Complessivamente, nel decennio 1961-1970, sono stati effettuati, sul predetto aeroporto, interventi per circa 10 miliardi di lire.

È da ricordare ancora lo stanziamento disposto con la legge 23 dicembre 1967, numero 1246, di altri 35 miliardi di lire, necessari principalmente per la costruzione di una terza pista di volo, per il prolungamento dell'esistente pista di volo n. 2 e per la ristrutturazione e l'ampliamento dell'aerostazione internazionale.

Complessivamente l'Amministrazione dello Stato ha stanziato, finora, per l'aeroporto di Roma-Fiumicino, circa 80 miliardi di lire cui vengono ad aggiungersi, con l'approvazione del Parlamento, i 50 miliardi di lire di cui all'articolo 10 del disegno di legge in esame.

I nuovi fondi sono destinati in parte all'attuazione di opere già programmate e non realizzate per l'esaurimento, dovuto a maggiori spese, del finanziamento di cui alla richiamata legge 23 dicembre 1967, n. 1246, e per il resto ad altre opere necessarie ed indifferibili per la funzionalità dell'aeroporto, quali ad esempio la nuova zona merci, l'adeguamento dei fabbricati aeroportuali e degli impianti tecnologici, l'ampliamento dell'aerostazione per le linee nazionali e dei piazzali di sosta per le linee internazionali.

Gli interventi urgenti ai quali si è fatto riferimento non possono tuttavia farci trascurare un aspetto particolare strettamente connesso a quello della realizzazione delle opere considerate nel provvedimento.

Si vuole fare una doverosa menzione allo stato di perdurante carenza in cui versano i ruoli organici del personale della Direzione generale dell'aviazione civile. Detto personale, in numero assolutamente insufficiente, come è chiaramente emerso dal dibattito svolto in Commissione, già affronta in condizioni difficili le delicate mansioni

che ad esso sono attribuite. È ovvio quindi che la realizzazione dei nuovi interventi comporterà un ulteriore aggravio di lavoro, in misura tale da imporre sin da ora un serio esame al fine di adottare gli opportuni rimedi per consentire all'Amministrazione dell'aviazione civile di poter fare assegnamento su un adeguato numero di persone, debitamente qualificate.

Passando alla struttura del disegno di legge, ampiamente riassunta nelle considerazioni che precedono, si osserva che lo stesso si compone di 14 articoli, raggruppati sotto due titoli. Il primo titolo si occupa degli « interventi per la rete aeroportuale italiana » in genere. Nei nove articoli riguardanti il settore generale, si dispone uno stanziamento di 170 miliardi di lire per interventi urgenti ed indispensabili per completare e ammodernare aeroporti aperti al traffico aereo civile di linea. Della somma stanziata, lire 110 miliardi sono posti a disposizione del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile e lire 60 miliardi del Ministero della difesa per la realizzazione coordinata di opere e l'acquisto di attrezzature, installazioni, apparecchiature, oltre a migliorare l'esercizio degli aeroporti e l'assistenza al volo ai fini di una maggior sicurezza della navigazione aerea.

Data l'urgenza degli interventi, si semplificano le procedure per l'approvazione dei progetti e dei contratti di importo inferiore a lire 100 milioni e si sancisce, con l'approvazione dei progetti di massima, la pubblica utilità e indifferibilità delle opere da realizzare.

I Ministeri di cui sopra sono autorizzati ad assumere impegni di spesa per somme eccedenti le disponibilità dei singoli servizi e si concede ai Ministri — per la progettazione e la direzione dei lavori — di conferire incarichi a docenti universitari ed a liberi professionisti specializzati in materia.

All'articolo 6 si autorizza il Ministero della difesa a trattenere in servizio, a domanda, ufficiali e sottufficiali dell'Aeronautica militare al fine di sopperire, temporaneamente, alla carenza di personale qualificato.

Si consente inoltre, all'articolo 7, di ritardare, dopo l'attuazione, il controllo di le-

gittimità per l'esecuzione di opere e l'acquisizione di forniture.

Con l'articolo 8 si estendono taluni benefici previsti dal disegno di legge in esame alle opere di cui alla legge 25 febbraio 1971, n. 111, relativamente ai lavori da effettuare su aeroporti militari aperti al traffico civile e al completamento di aeroporti civili in costruzione.

La copertura finanziaria dell'onere di 170 miliardi di lire è disciplinata dall'articolo 9.

Il titolo secondo, recante « disposizioni particolari per l'aeroporto intercontinentale "Leonardo da Vinci" di Roma-Fiumicino », è stato già ampiamente illustrato. Sarà utile solo un cenno al contenuto dell'articolo 12 che autorizza la costituzione, con decreto del Ministro dei lavori pubblici di concerto con i Ministri del tesoro e dei trasporti e dell'aviazione civile, di un comitato speciale per l'aeroporto intercontinentale « Leonardo di Vinci » di Roma-Fiumicino chiamato ad esprimere pareri del tutto sostitutivi dei pareri del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato, in operazioni di importo superiore a 300 milioni relative a progetti, appalti, provviste e forniture. Detto comitato avrà mandato di operare solo per l'applicazione delle disposizioni di cui al provvedimento in esame.

Nel dibattito svoltosi in Commissione lavori pubblici, trasporti, poste e telecomunicazioni e marina mercantile, sono autorevolmente intervenuti — sia pure con giudizi diversi — i senatori Crollanza, preoccupato fra l'altro dell'efficienza dell'aeroporto di Bari, Viglianesi che, consapevole dell'urgenza di migliorare la rete aeroportuale italiana ha dichiarato, pur con delle riserve, rivolte soprattutto all'assistenza al volo, di dare il suo consenso al provvedimento, Piscitello e Maderchi, con critiche sia all'operato del Governo che al contenuto del disegno di legge, Mingozzi che si è associato alle dichiarazioni di questi ultimi e ha richiamato l'attenzione del Governo sulla situazione particolare dell'aeroporto di Rimini e infine Santalco, il quale, pur dichiarandosi nettamente favorevole al disegno di legge, ha tuttavia denunciato la grave carenza di personale che inceppa la Direzione generale del-

l'aviazione civile soprattutto in prospettiva dei pesanti compiti che dovrà affrontare.

A conclusione, si ritiene di dover trarre dalle considerazioni che precedono i seguenti punti essenziali:

1) gli specifici problemi del settore aeroportuale, esaminati in prospettiva, portano a ritenere, quale soluzione ottimale, constatata la sostanziale impossibilità di accollare ad enti o società locali gli oneri relativi alla loro razionale risoluzione, la creazione di un apposito ente di Stato, avente il compito di programmare, finanziare e realizzare direttamente le complesse strutture nelle quali si articola un moderno aeroporto. Detto ente dovrebbe inoltre provvedere alla gestione degli impianti stessi, eliminando così la coesistenza, nello stesso aeroporto, dei numerosi concessionari, titolari di singoli ed eterogenei servizi, che attualmente sono presenti in tutti gli impianti a gestione statale;

2) nella fase attuale, l'iniziativa governativa intesa alla realizzazione del programma di interventi previsto dal disegno di legge in esame (interventi che dovrebbero essere estesi anche agli aeroporti in regime di concessione), non può che essere condivisa, atteso che essa tende ad eliminare o quanto meno a ridurre quegli ostacoli di ordine obiettivo, rappresentati dalla inadeguatezza della rete aeroportuale italiana, che tendono a frenare l'ulteriore sviluppo del trasporto aereo commerciale.

L'approvazione del provvedimento che — come si è detto — permette una prima serie di interventi nel quadro di un ben più ampio programma di generale revisione ed ammodernamento delle infrastrutture aeroportuali nazionali, potrà consentire agli organi di Governo, una volta soddisfatte le necessità più urgenti, di valutare con la dovuta serenità e ponderatezza il futuro indirizzo da conferire all'intero settore delle realizzazioni e gestioni aeroportuali, nonché di tutta l'amministrazione dell'aviazione civile italiana.

Gli onorevoli colleghi mi consentiranno ora di fare un piccolo commento supplementivo alla relazione già svolta in occasio-

ne dell'esame in sede referente del provvedimento stesso alcuni mesi or sono.

L'integrazione alla relazione si riferisce esclusivamente all'approvazione avvenuta la settimana scorsa, da parte di questa Commissione, del disegno di legge recante il numero 1225, che essendo in seconda lettura, ha perfezionato il provvedimento. Ora se ne attende la pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale*. Il disegno di legge n. 1225 riguardante la gestione unitaria del sistema aeroportuale « Leonardo da Vinci » di Roma-Fiumicino e la costruzione di una nuova aerostazione nell'aeroporto intercontinentale prevede per il resto, all'articolo 16, norma finale, la soppressione della sezione del Genio civile esistente, in virtù del disposto del decreto-legge 31 ottobre 1967 n. 969 convertito in legge 23 dicembre 1967 n. 1246, presso l'aeroporto di Roma-Fiumicino.

Da questo semplice richiamo appare chiaro che il disegno di legge in discussione deve essere coordinato con il provvedimento approvato la settimana scorsa. Infatti il secondo titolo del disegno di legge numero 882, concernente interventi urgenti ed indispensabili da attuare negli aeroporti aperti al traffico aereo civile, verte esclusivamente sui problemi dell'aeroporto intercontinentale « Leonardo da Vinci » di Roma-Fiumicino dettando al riguardo disposizioni particolari; si dispone inoltre a favore dell'aeroporto in questione uno stanziamento, da iscriversi nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici, di 50 miliardi. Se non erro, mi sembra che tale disposizione verrebbe a trovarsi in contrasto con quanto è stato già approvato, deliberando la creazione — per ora *in fieri* — di una società a capitale prevalentemente statale, munita di ampi poteri. La strana contraddizione deve a mio parere essere esaminata a fondo. Dopo questa breve introduzione, poichè l'esame degli articoli è esame di merito, mi riservo di parlarne dopo essermi consultato con il Ministro dei lavori pubblici, particolarmente interessato alla questione anche se il Ministro dei trasporti è il primo fra i proponenti del disegno di legge in esame. Un in-

contro è necessario per trovare il modo di conciliare il provvedimento approvato con le norme del titolo secondo del disegno di legge n. 882. Io credo di non dover aggiungere altro. Voglio fare solo un richiamo alle pressanti istanze che pervengono ai membri della Commissione e al relatore riguardanti, in modo particolare, la sistemazione del personale, di cui all'articolo 6 del disegno di legge. Altre osservazioni vengono fatte al dispositivo dell'articolo 2 per la formazione del Comitato speciale chiamato ad esprimere giudizi sugli impegni da assumere. Non so se gli articoli che ho richiamato daranno luogo alla presentazione di emendamenti, ma sento l'obbligo di richiamare l'attenzione dei colleghi sulle osservazioni pervenute al riguardo. Ringrazio l'onorevole Presidente, l'onorevole Sottosegretario e gli onorevoli senatori per il cortese ascolto e mi riservo, dopo aver udito gli interventi sul provvedimento, di trarre le mie conclusioni.

**P R E S I D E N T E .** Gli onorevoli colleghi hanno ascoltato l'esposizione del relatore, senatore Alessandrini. Noi, quindi, a questo punto, possiamo dare inizio alla discussione generale. Vi è, però, una necessità di coordinamento fra il testo del disegno di legge n. 1225 e il testo del provvedimento in discussione. Sarà il relatore che si farà premura di proporre le variazioni per coordinare il provvedimento. Dichiaro aperta la discussione generale.

**M A D E R C H I .** Io capisco le urgenze, ma certe urgenze dell'aviazione civile sono ossessionanti. Mi sto preparando una scaletta per poi esprimere il mio punto di vista.

**P R E S I D E N T E .** Ho mandato a sollecitare l'onorevole Sottosegretario per i trasporti e l'aviazione civile, perchè dobbiamo alla cortesia del collega Scarlato di essersi fermato qui; ma non posso pretendere che l'onorevole Scarlato risponda su questa materia.



S C A R L A T O , *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. A suo tempo, onde accedere alla richiesta del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, il Ministero dei lavori pubblici non frappose alcuna difficoltà all'emendamento, in virtù del quale si sopprimeva l'ufficio speciale del Genio civile presso l'aeroporto di Fiumicino. Però ne derivava immediatamente la necessità di fare andare in parallelo la discussione dei disegni di legge nn. 1225 e 882. Invece la volta scorsa è stato varato il provvedimento n. 1225, che essendo diventato legge, oggi, come ha rilevato il relatore Alessandrini, comporta l'adeguamento del titolo II del disegno di legge alla norma che è stata varata. Qui non si tratta soltanto di qualche emendamento marginale, bensì di rivedere integralmente il secondo dei due titoli in cui si articola il disegno di legge. Per cui ritengo, salva la competenza primaria del Ministero dei trasporti, che una discussione generale non possa non inglobare e il dibattito e il confronto sul titolo I e il dibattito e il confronto sul titolo II. Qui non si tratta di emendamenti di trascurabile entità; si tratta di rendere operativo, anche sul piano istituzionale e funzionale, quanto verrà varato e stabilito con il titolo I del disegno di legge. Quindi concludendo, in attesa della venuta del Sottosegretario per i trasporti e l'aviazione civile, ritengo opportuno che la discussione non abbia una soluzione di continuità tra la trattazione del titolo I e del titolo II, ma inglobi contestualmente ogni punto di riferimento, in ordine ai due titoli.

P R E S I D E N T E . È la normale procedura, onorevole Sottosegretario; in ogni modo, ha fatto bene a far presente il suo punto di vista. Il relatore è pregato di tener presente che il titolo II dovrà subire parecchie modifiche.

M A D E R C H I . Innanzitutto desidero far notare l'assurdità delle precedenze che sono state seguite per questo provvedimento che riguarda l'aviazione civile. Assurdità di precedenze che prescindono completa-

mente dalla situazione di estrema gravità esistente in questo sistema di trasporto. Noi abbiamo avuto il piacere, insieme al collega Alessandrini, di ascoltare i funzionari, i dirigenti del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, e coloro i quali si trovano poi ad operare sul piano tecnico — i piloti ad esempio — su queste infrastrutture affidate alle cure del Ministero stesso. Ci siamo resi conto che quello che noi sapevamo, per conoscenza diretta, per studi compiuti su quanto si consente che venga fatto conoscere, era una immagine estremamente pallida della realtà. Perché la realtà è estremamente grave; perché il caos esistente all'interno di questo sistema di trasporto è totale, generale.

Non c'è un minimo di coordinamento. Il settore dei trasporti aerei dipende formalmente dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, ma in effetti è in mano all'IRI, attraverso la Società Alitalia e, adesso, ancor più attraverso la società di gestione che è stata costituita con il provvedimento n. 1225; è in parte affidato al Ministero della difesa. In queste condizioni è veramente difficile coordinare l'attività e garantire la funzionalità del sistema. I piloti, dal punto di vista tecnico, hanno dato un quadro della situazione che è veramente terrificante. Estremamente preoccupante anche il confronto con le conclusioni alle quali è pervenuta la Commissione Lino. Va detto anche che il colonnello Lino ha voluto ribadire, nell'incontro che ha avuto con noi, che ci troviamo di fronte a delle carenze molto gravi, che risalgono ad alcuni decenni, a quando ancora l'aviazione civile muoveva i primi passi e si stava organizzando. Molto è rimasto ad allora e si è consentito che le cose andassero avanti con queste attrezzature, con queste apparecchiature, inadatte ad assicurare un minimo di tranquillità a chi vola, senza comprendere che proprio nel trasporto aereo ci troviamo di fronte ai fenomeni più vistosi di sviluppo tecnologico e quindi di obsolescenza di tutta l'attrezzatura tecnica.

Ci è stato detto in proposito dagli stessi piloti, che dal momento in cui, in Italia,

8ª COMMISSIONE

26° RESOCONTO STEN. (30 ottobre 1973)

si decide una spesa a quando avviene la fornitura (e ciò per colpa anche delle industrie che non sempre rispettano i termini), a quando si riesce a impiantare un sistema radioelettrico, ad esempio, tale apparecchiatura è già stata superata dai tempi, perchè ce n'è già una nuova, tecnicamente più valida, che ormai dovrebbe sostituire la prima. In questa situazione non vedo perchè si è data al precedenza al provvedimento n. 1225 che non risolve alcun problema. È mia opinione anzi che li aggraverà tutti, perchè creerà a Fiumicino, con il pretesto di andare all'eliminazione dell'attuale concessione per i servizi (sistema estremamente sbagliato di gestire l'aeroporto), delle nuove situazioni di frizione, di riavvio di tutto il funzionamento dell'aeroporto, con le conseguenze facilmente prevedibili in una situazione come quella dell'aeroporto di Fiumicino. L'aver dato la precedenza alla costituzione di una società IRI, che ancora non esiste, con la pretesa di arrivare a dare lustro al maggior aeroporto italiano, nella attuale situazione dell'aviazione civile significa aver voluto sovvertire l'ordine delle cose, per andare incontro non so a quali esigenze, certo non a quelle del trasporto aereo. Certo, non alle esigenze del traffico, certo, non alle esigenze dell'aviazione civile, certo, non alle esigenze degli utenti di questo mezzo di trasporto.

Oggi, dopo un lungo periodo — che penso si possa misurare in tre o quattro mesi — durante il quale l'onorevole Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile non ha minimamente sentito il bisogno di intervenire presso la Presidenza del Senato perchè il disegno di legge in esame, già pronto per essere discusso e approvato, venisse regolarmente messo all'ordine del giorno e presentato all'Assemblea, durante il quale anzi si è consentito che venisse superato da altri provvedimenti meno urgenti e meno impegnativi, finalmente, anche grazie alla adesione che noi abbiamo dato a una operazione certamente per lo meno anomala, il provvedimento è stato spostato dall'Aula e ritorna in Commissione. Ora, finalmente, possiamo tentare di superare i

tempi lunghi che la Presidenza aveva assegnato a questo disegno di legge.

Entrando nel merito, dirò che noi comunisti siamo senz'altro favorevoli a che vengano immediatamente resi disponibili e spesi i miliardi che con questo provvedimento si assegnano all'aviazione civile. Pochi, rispetto alle necessità, anche se la cifra nel suo complesso è ragguardevole: 220 miliardi. Ci diceva il direttore generale dell'aviazione civile, generale Moci, che un calcolo da lui fatto faceva ascendere la somma necessaria a 965 miliardi. Si è invece dovuto accontentare di 200 miliardi dei quali soltanto 110 risultano veramente disponibili per le attrezzature aeroportuali. Infatti il progetto assegna 110 miliardi per la realizzazione di opere e per l'acquisto di attrezzature inerenti l'attività aerea civile, 60 miliardi al Ministero della difesa mentre 50 miliardi dovrebbero andare all'aeroporto di Roma-Fiumicino. All'articolo 1, dove si propone questa articolazione, si dice che gli interventi dovranno essere realizzati secondo programmi coordinati, elaborati dai Ministeri dei trasporti e dell'aviazione civile, e della difesa, e approvati dal CIPE.

Onorevole Presidente, noi conosciamo questi programmi, che si coordinano con criteri che a noi sfuggono sempre, come ad esempio è accaduto tra il disegno di legge n. 1225 e questo provvedimento.

Le cose che abbiamo ascoltato, che ci sono state dette, quelle che sono scritte nel rapporto Lino, la situazione esistente negli aeroporti italiani, è tale da destare in noi le più profonde preoccupazioni. E noi — anche perchè con il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile non abbiamo avuto ancora la possibilità di dibattere questi problemi e accertare quale è l'orientamento che presiede alla sua attività — non saremmo assolutamente tranquilli se dovessimo lasciare la normativa così come ci viene proposta. Abbiamo notato infatti un completo distacco, e oserei dire un certo disinteresse da parte del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile per questa questione. Avevamo il Sottosegretario e non il Ministro presente alla discussione del disegno di legge.

ge n. 1225. Abbiamo qui l'onorevole Scarlato, sottosegretario ai lavori pubblici, al quale porgiamo il nostro deferente saluto, ma non c'è nessuno che rappresenti l'aviazione civile direttamente. Abbiamo sentito il ministro Preti parlare di questi problemi durante la discussione sul bilancio: abbiamo avuto l'impressione di trovarci di fronte certamente a un uomo di grande prestigio, di notevole capacità politica, ma poco introdotto, mi è sembrato, in questi problemi specifici.

Abbiamo ascoltato i funzionari più elevati dell'aviazione civile — e adesso non voglio qui fare i nomi — però non c'è dubbio che fra questi non abbiamo riscontrato unità di indirizzo: mentre uno ci dice, e lo ha raccomandato, di concentrare gli interventi su un certo numero di aeroporti per renderli agibili a tutti gli effetti, per garantire almeno su alcuni capisaldi la possibilità di costruire poi una rete aeroportuale che soddisfi le esigenze del paese, ne abbiamo sentito un altro che raccomanda di spendere questa somma, riconosciuta come estremamente limitata rispetto alle esigenze, su tutti gli aeroporti, per non determinare la chiusura di questo o di quell'aeroporto. E noi sappiamo che le cose non stanno in questi ultimi termini.

Noi comunisti non chiediamo che si chiudano aeroporti, nè lo chiedono quei funzionari del Ministero dell'aviazione civile che concordano con la nostra impostazione, nè lo chiedono i piloti che minacciano in determinate condizioni di volo di saltare determinati aeroporti nel caso non si provveda rapidamente a dotarli di quelle infrastrutture capaci di garantire l'atterraggio anche in condizioni non normali. Dico in condizioni non normali perchè è chiaro che in condizioni di normalità si può atterrare dovunque, anche in un campo, purchè non sia stato arato di recente!

Noi chiediamo che si compia una scelta oculata, attenta, degli aeroporti che supportano un maggior traffico aereo, sia come passeggeri che come merci, sia come voli di linea sia come voli *charter*. Chiediamo che si intervenga per dotare di apparec-

chiature, e di infrastrutture aeroportuali, quegli aeroporti che hanno un netto carattere sociale, come quelli delle isole, che sono in un certo senso un indispensabile mezzo di collegamento con il resto del mondo.

Ma non riteniamo che sia opportuno disperdere le scarse risorse, che si riescono a raggranellare di volta in volta con leggi come quella che stiamo esaminando, per realizzare una specie di beneficiata generale. Non è questa la politica che si può fare in questo settore. È troppo pericoloso! Il trasporto aereo usa delle macchine estremamente pericolose, che hanno bisogno di essere costantemente assistite. Il nostro dovere è di garantire la possibilità e ai piloti e agli utenti, di viaggiare, di usare questo nuovo mezzo di trasporto nelle migliori condizioni possibili, con il massimo di sicurezza. Per raggiungere un tale risultato bisogna scegliere — come propone la Commissione Lino — un certo numero di aeroporti sui quali intervenire immediatamente con le somme che questa legge mette a disposizione, per garantire, 365 giorni all'anno, l'agibilità degli aeroporti stessi; per assicurare, attraverso i sistemi radio elettronici, tutta l'assistenza indispensabile per garantire ad un aereo l'atterraggio in condizioni di sicurezza, e non — come avviene oggi — spesso in condizioni tali da fare assegnamento solo nella perizia dei piloti. Questa è la situazione di tanti aeroporti. Se operiamo su questa linea, se la scelta diventa veramente una scelta programmata e coordinata, tenendo conto delle esigenze delle regioni meno servite, delle zone che hanno bisogno di maggiore aiuto per la propria economia, se facciamo una scelta che crei su tutto il territorio del nostro Paese alcuni capisaldi sui quali si può fare sempre sicuro affidamento, poi potremo proporci, con interventi successivi, di migliorare ulteriormente le condizioni degli aeroporti minori e quindi estendere con la rete aeroportuale il benessere, la possibilità di utilizzare più diffusamente il nuovo mezzo di trasporto. Quindi, compiendo questa scelta e creando questi punti fermi, noi opereremo in ma-

niera sensata, giusta, ragionevole. Non accadrà ciò se, invece, accetteremo il criterio in base al quale intende muoversi il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile. Criterio che, ci è stato detto proprio da chi ha elaborato le proposte e si è preoccupato di farle avere alla stampa in modo da creare il fatto compiuto, risulterebbe proprio quello di disperdere le scarse risorse sui 36 aeroporti attualmente aperti al traffico. Sarebbe, secondo noi, un modo estremamente sbagliato di intervenire; sarebbe un modo per aggravare ulteriormente la situazione, perchè disperderemmo una massa non trascurabile di finanziamenti senza ottenere risultati apprezzabili. Questo orientamento non può essere seguito da uno Stato che vuol essere moderno e che ha la responsabilità di garantire un funzionamento regolare dei propri aeroporti. Mi si potrà chiedere cosa faremo, poi, nei confronti degli aeroporti esclusi dal finanziamento. Rispondo che dovremmo continuare a utilizzarli, così come si utilizzano oggi, in modo limitato. Funzioneranno quindi, come oggi, allorchè le condizioni atmosferiche sono tali da garantire il limite di sicurezza necessario per compiere gli atterraggi e le partenze; non funzioneranno invece, come oggi, quando queste condizioni non lo consentiranno; ciò in attesa che si possa arrivare, nel più breve tempo possibile, secondo le scelte prioritarie che si vorranno fare in sede governativa in relazione alle disponibilità finanziarie, ad un nuovo finanziamento che consenta di intervenire anche su questi aeroporti. Quindi noi siamo decisamente contrari alla norma del 3° comma dell'articolo 1, dove si lascia tutto indefinito e praticamente, se mi è consentito dirlo, si rende tutto già definito, secondo lo schema che la stampa ha già fatto conoscere per quanto riguarda la ripartizione dei finanziamenti. Ritournerò comunque, onorevole Presidente, su questo problema dei finanziamenti, alla fine, quando tratterò del titolo II. Ci sembra, in linea di massima, di poter concordare con le norme dell'articolo 2 e dell'articolo 3, in quanto si cerca di accorciare i tempi di realizzazione. Non ho la garanzia, non sono tanto

esperto da poter stabilire se queste norme sono quelle che meglio servono allo scopo, ma non c'è dubbio che con questi articoli si cerca di guadagnare un po' del troppo tempo perduto, accelerando le procedure e facendo in modo che si possa arrivare, non con il solito enorme ritardo, all'utilizzazione di questi fondi.

Per quanto riguarda l'articolo 3, invece, riteniamo che debba essere modificato il secondo capoverso, perchè siamo d'accordo che l'approvazione dei progetti, sia pure di massima, equivalga a dichiarazione di pubblica utilità, indifferibilità e urgenza dell'opera, ma le indennità non possono essere pagate se non con le norme più recenti, quelle della legge n. 865. Anche in questo caso il Governo fa riferimento alla norma più favorevole non all'aviazione civile, ma a coloro che saranno espropriati. Noi siamo di diverso avviso.

Per quanto riguarda il contenuto dell'articolo 5 riteniamo che esso possa essere accettato. Perchè mai il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, in deroga alle vigenti norme (quindi si pensa per un fatto eccezionale, che eccezionale invece non è, in quanto la cura del sistema aeroportuale è competenza specifica del Ministero) può affidare la progettazione e la direzione dei lavori a docenti universitari e liberi professionisti? Il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile ha fatto, e farà, sulla base di quanto decideremo, un programma di interventi, approva i progetti di massima, e non ha alle proprie dipendenze i funzionari in grado di questi progetti? O forse non ci sono i funzionari; ma quando si è trattato di discutere altre leggi e facevamo rilevare che probabilmente non si poteva chiudere l'ufficio speciale del Genio civile di Fiumicino, ci si è detto: il Ministero dei trasporti ha i propri tecnici, può fare benissimo per proprio conto. Quando si è affermato il vero, quale è la reale situazione? Io ritengo che la prima affermazione sia valida. Se il Ministero ha i suoi funzionari, quindi, l'articolo 5 mi sembra inopportuno.

L'articolo 6 deve essere sostituito da altre norme che ci sono state chieste anche dai

funzionari del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile. Ci hanno spiegato infatti che è inutile, non si ottiene il risultato che si pretenderebbe, consentendo il trattenimento o il richiamo in servizio di militari i quali sono addestratissimi, bravissimi, ma per assistere i voli militari, non per quelli civili. L'aereo militare è un aereo che ha delle caratteristiche del tutto particolari, del tutto diverse da quelle di un aereo di linea, che è molto più grande, con esigenze molto più complesse degli aerei militari, ed è un trasporto che riguarda trecento-quattrocento persone per volta. L'aereo militare spesso porta il solo pilota. Quindi, queste norme non risolvono il problema. Bisogna invece introdurre delle norme che consentano l'utilizzazione delle energie, delle capacità, delle intelligenze che pure ci sono e che non vengono utilizzate, norme che consentano la utilizzazione, a livello civile e non a livello militare, di tutti coloro i quali sono in grado di dare un contributo al miglioramento dell'aviazione civile. Ma perchè mai un ufficiale, un sottufficiale dell'aviazione, ormai congedato, non può lavorare all'aviazione civile in abito borghese? Il Governo pretende invece che si rimetta la divisa militare, che torni a dipendere dal Ministero della difesa, per prestare servizio però presso il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile. Questo è un assurdo, è una complicazione all'italiana. In questo modo avrà uno stipendio da militare, e magari accanto avrà il collega dell'aviazione civile con uno stipendio del tutto diverso. Che metodo è mai questo?

L'articolo 6, a nostro parere, deve essere perciò completamente modificato.

Detto questo, onorevole Presidente, lasciando ai miei colleghi di gruppo la possibilità di intervenire sugli altri articoli, credo di essere giunto al punto più grosso, al titolo secondo.

**PRESIDENTE.** Onorevole Maderchi, lei ha annunciato emendamenti a tutti gli articoli, ma non li ha presentati.

**MADERCHI.** Mi riservo di presentarli successivamente. Il titolo secondo, se

non andiamo errati, dopo l'approvazione del disegno di legge n. 1225 con il quale si costituisce una società IRI che ha il compito non sol di gestire, ma anche di compiere gli investimenti necessari, pari al 10 per cento degli utili lordi, per ammodernamenti, sistemazioni e completamento del piano regolatore aeroportuale di Fiumicino, stanzia 50 miliardi per Fiumicino. La cosa aveva un senso prima dell'approvazione del disegno di legge n. 1225, ma diventerebbe soltanto un inutile regalo alla società che si è voluta costituire dando le precedenza al disegno di legge n. 1225 sul disegno di legge n. 882. In queste condizioni non possiamo fare altro che proporre la cancellazione del titolo, e togliere i 50 miliardi a Fiumicino, perchè ormai, per legge, vi deve provvedere, secondo le decisioni del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, la società che si è accollata la gestione, l'ammodernamento, la sistemazione, il completamento delle attrezzature aeroportuali secondo il piano regolatore dell'aeroporto e persino la costruzione di una nuova aerostazione che non vi era prevista, e tutte le varianti che si rendessero necessarie. Dopo l'approvazione del disegno di legge n. 1225, questo titolo II — a mio parere — non ha più ragione di essere, e propongo formalmente che venga soppresso dal disegno di legge in esame, e la dotazione venga trasferita all'articolo 1, comma primo, lettera a), portando così da 110 a 160 miliardi la dotazione per la realizzazione di opere e acquisto di attrezzature inerenti l'attività aerea civile, secondo quei criteri che mi auguro di potere definire in un emendamento all'articolo 1 che presenterò, e che mi auguro possa avere il sostegno e l'appoggio degli altri colleghi della Commissione.

Grazie.

**PRESIDENTE.** Ricordo che sono stati finora presentati numerosi emendamenti al disegno di legge in discussione dai senatori Salerno e Pacini; Robba, Brosio, Premoli e Arena; Alessandrini, Maderchi, Mingozzi e Cebrelli.

Inoltre, i colleghi hanno già inteso, dalla esposizione del collega Maderchi, che sono preannunciati altri emendamenti. Detto questo, vorrei dare la parola al collega Pacini;

ma mi sembra vi sia una pregiudiziale da parte del collega Sammartino, in ordine ai lavori.

SAMMARTINO. Chiedo la sospensione della discussione. L'esposizione del collega Maderchi lascia in molti di noi delle perplessità; molte delle sue considerazioni penso possano essere condivise dalla nostra parte. Soprattutto per effetto dell'approvazione del provvedimento n. 1225, è evidente che il disegno di legge in discussione vada modificato.

La nostra Commissione ha l'abitudine di fare le cose con molta responsabilità e dopo aver meditato...

PRESIDENTE. Tutte le Commissioni hanno le stesse responsabilità nello espletamento dei propri lavori.

SAMMARTINO. Perciò io ritengo che sia cosa opportuna ed utile, ai fini della chiarezza delle nostre decisioni, di rinviare ad ulteriore esame questo provvedimento, sospendendone oggi la discussione, finchè il Governo non ci avrà detto, con chiarezza, la propria opinione. Se il Governo ci dice oggi come la pensa, non vi sono problemi, altrimenti un rinvio gioverà all'economia del nostro lavoro, anche se ci rendiamo conto che questo è un provvedimento da approvare con sollecitudine, perchè siamo tutti profondamente preoccupati per l'avvenire dell'Aviazione civile in Italia. Quindi io propongo un formale rinvio della discussione di questo provvedimento.

ARNONE. Siamo perfettamente d'accordo, perchè il discorso del collega Maderchi ha aperto una problematica sulla quale vogliamo indagare per poter essere più coscienti nell'esprimere il nostro punto di vista.

ALESSANDRINI, *relatore alla Commissione*. In apertura della discussione avevo avanzato l'idea che forse era opportuno disporre di un po' di tempo per esaminare gli emendamenti, il che presupponeva la possibilità di un rinvio; sono quindi favorevole.

MASCIADRI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Concorro con la proposta di rinvio, per più ragioni: la prima per la presentazione degli emendamenti; la seconda ragione è che il collega Maderchi ha sollevato alcune questioni riguardanti l'articolo 6 che deve essere rivisto. E i colleghi senatori avevano già sollevato il problema in occasione del disegno di legge n. 1225. La terza ragione, sempre sollevata dal collega Maderchi in riferimento a tale disegno di legge è il problema dei 50 miliardi evidentemente da dare a Fiumicino, che in seguito alla previsione di una società del gruppo IRI, contenuta dal disegno di legge, apre un problema. Quindi anche io aderisco pienamente alla richiesta, dichiarando che il Governo non ha nulla in contrario a sospendere la discussione.

PRESIDENTE. Se siamo d'accordo, dobbiamo stabilire un termine per la presentazione degli emendamenti e questo per evitare, alla prossima riunione, di trovarci di fronte ad emendamenti a sorpresa. Fissiamo il termine per la presentazione degli emendamenti a tutto il 5 novembre, lunedì, per poterli dare al relatore il giorno 6: la Commissione potrebbe così riprendere i lavori il 7 novembre.

MADERCHI. Non ci opponiamo alla richiesta di rinvio, purchè si tratti di breve periodo, dato che il provvedimento riveste carattere di estrema urgenza.

AVEZZANO COMES. Propongo che l'esame degli articoli e dei molti emendamenti sia rimesso a una Sottocommissione, presieduta dal relatore, la quale, alla presenza del rappresentante del Governo, possa arrivare a certe conclusioni, sicchè la successiva discussione in sede di Commissione sia ridotta al minimo indispensabile.

SANTALCO. Vorrei ricordare che è già stata nominata una Sottocommissione, presieduta dal relatore senatore Alessandrini, per l'esame preliminare di taluni aspetti del disegno di legge. È alla predetta Sottocommissione, quindi, che dovrebbe essere affidato l'esame degli articoli e degli emenda-

8<sup>a</sup> COMMISSIONE

26° RESOCONTO STEN. (30 ottobre 1973)

menti, in modo da pervenire ad un testo concordato, riservando alla Commissione l'esame successivo dei punti divergenti.

**P R E S I D E N T E .** La richiesta del senatore Sammartino, modificata dal senatore Avezzano Comes e completata dal senatore Santalco, mi sembra opportuna.

Se non si fanno ulteriori osservazioni, l'esame e il coordinamento degli emendamenti sono demandati alla Sottocommissione già nominata e presieduta dal relatore senatore Alessandrini. La Sottocommissione si riunirà alla presenza di un rappresentante del Governo.

*(Così rimane stabilito).*

Data l'urgenza che il provvedimento riveste, vorrei chiedere al relatore in quanto tempo egli ritiene che la Sottocommissione possa terminare i suoi lavori.

**A L E S S A N D R I N I ,** *relatore alla Commissione.* La Sottocommissione sarà convocata per le ore 17 del 6 novembre. Entro questo termine dovrebbero pertanto essere presentati tutti gli emendamenti.

**P R E S I D E N T E .** Se non si fanno osservazioni, il termine per la presentazione degli emendamenti è fissato per il pomeriggio del 6 novembre prossimo e la Sottocommissione terminerà i suoi lavori entro il giorno 8 novembre.

*(Così rimane stabilito).*

Il seguito della discussione del disegno di legge è pertanto rinviato ad altra seduta.

#### **Discussione e approvazione del disegno di legge:**

**« Stanziamento di spesa per l'ammodernamento e il potenziamento del porto di Ancona » (1284)** *(Approvato dalla Camera dei deputati)*

**P R E S I D E N T E .** L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Stanziamento di spesa per l'ammoderna-

mento e il potenziamento del porto di Ancona », già approvato dalla Camera dei deputati.

Prego il senatore Pacini di riferire alla Commissione sul disegno di legge.

**P A C I N I ,** *relatore alla Commissione.* Nel 1963 si teneva in Ancona, per iniziativa dell'amministrazione comunale, un primo convegno per affrontare i problemi connessi allo sviluppo del porto di quella città. Con decreto del Ministro dei lavori pubblici 28 ottobre 1965, n. 5982, venne approvato il piano regolatore portuale, che prevedeva allora una spesa di 30 miliardi, successivamente rivalutata intorno ai 50-60 miliardi nel novembre 1970. A cura del comitato di studio per i problemi del porto di Ancona si tenne un nuovo convegno, per lo studio dei problemi del porto come infrastruttura regionale nel quadro della programmazione e della politica portuale nazionale. Dall'intervento del sindaco di Ancona in quel convegno e dalle relazioni tenute dagli esperti si è rilevato purtroppo l'insufficiente intervento espresso dai Ministeri dei lavori pubblici e della marina mercantile ai fini del miglioramento delle attrezzature portuali e anche, dobbiamo rilevarlo, lo scarso coordinamento tra i Ministeri stessi ai fini di un giudizio sulla funzione di tale porto nel quadro della politica nazionale.

Tutto ciò, se è motivo di rammarico, mette ancor più in evidenza tuttavia il fatto positivo, statisticamente accertato, del rilevante incremento del movimento merci e passeggeri avvenuto dopo la guerra sino ad oggi e che pone il porto di Ancona in una primissima posizione nell'ambito dei traffici internazionali e nazionali. Ci permette altresì di considerare la vitale importanza che il porto di Ancona ha nello sviluppo economico della regione, la cui esigenza non ha certo bisogno di essere illustrata se si tiene conto delle vaste zone di depressione economica che esistono ancora oggi in quel territorio: pesante situazione economica che venne ad aggravarsi nel 1972 per i fenomeni sismici che tutti ricordiamo.

Il Senato ebbe a discutere alcuni ordini del giorno relativi alle provvidenze urgenti

conseguenti ai danni provocati da tale calamità e il 29 novembre 1972 approvò un ordine del giorno che impegnava il Governo a presentare un provvedimento per l'inizio di un programma di ammodernamento e potenziamento del porto di Ancona, chiedendo lo stanziamento di 25 miliardi. Nel febbraio 1973 il Consiglio dei ministri approvava un apposito disegno di legge, che veniva successivamente approvato dalle Commissioni 9ª e 10ª della Camera dei deputati il 4 ottobre ultimo scorso.

Il disegno di legge è ora al nostro esame. Ritengo sia inopportuno fare appello alla sensibilità dei colleghi per sollecitare l'approvazione senza modifiche del citato disegno di legge, stante l'urgenza di intervenire in favore dell'economia anconetana. Il disegno di legge prevede lo stanziamento di 25 miliardi suddiviso in cinque annualità: 2 miliardi per l'esercizio 1974, 5 per l'esercizio 1975 e 6 miliardi rispettivamente per il 1976, 1977 e 1978.

Il comitato di studio per i problemi portuali di Ancona, integrato dai rappresentanti dei partiti, delle organizzazioni sindacali e delle categorie economiche, ha approvato il 24 settembre 1973 un ordine del giorno nel quale, oltre ad accettare la suddivisione dello stanziamento così come sopra indicato, si riconosce che la somma di 25 miliardi è quella strettamente indispensabile per iniziare l'ammodernamento del porto di Ancona.

Concludo, raccomandando alla Commissione di esprimere il proprio voto favorevole al disegno di legge n. 1284.

**P R E S I D E N T E .** Ringrazio il relatore.

Dichiaro aperta la discussione generale.

**S E M A .** Finiremo certo con l'approvare questo disegno di legge, che è stato approvato anche dai nostri colleghi della Camera dei deputati, i quali però hanno mosso numerose e giuste osservazioni. Una di queste, avanzata dai colleghi della regione Marche, era relativa alla mancata discussione congiunta della proposta di legge presentata dai parlamentari comunisti e socialisti, ben più sostanziosa non soltanto come previsione di

finanziamento — dato che prevedeva uno stanziamento quasi doppio di quello del disegno di legge in esame — ma soprattutto perchè teneva conto dell'espressione della volontà delle popolazioni, degli organismi e degli enti locali, Comune, Provincia, Regione, ed aveva un maggior respiro nelle prospettive di sviluppo del porto, mancante in questo provvedimento, che riguarda prevalentemente le strutture e una parte delle attrezzature. Non basta questo per fare il porto, per sviluppare l'attività portuale di una regione (perchè il porto di Ancona ha una funzione regionale, anzi direi pluriregionale, per tutta l'Italia centrale, di notevole rilievo).

L'altra osservazione riguarda tutta la questione dei porti. Ci troviamo da anni, direi da decenni, in presenza di uno stitilicidio di provvedimenti per il porto A, per il porto B, per il porticciolo X, per l'uno o per l'altro dei 160 porti e approdi di cui godono e soffrono il nostro Paese e gli 8.000 chilometri delle nostre coste.

Questa politica ha fatto sì che il Parlamento e il Governo non abbiano mai affrontato realmente, globalmente, in una visione nazionale unitaria, collegata ai problemi dello sviluppo e del Mezzogiorno e dei trasporti, la questione dei porti, sia per quanto riguarda gli investimenti, sia per quanto riguarda le gestioni dei porti stessi. Giace da oltre due anni, alla Camera dei deputati, una proposta di legge comunista sulle gestioni portuali. Si dirà: che ha da fare questo con gli investimenti? È una connessione strettissima, è una *condicio sine qua non*. Lo stanziamento disposto dal disegno di legge è sufficiente o no? Hanno detto che non è sufficiente anche colleghi di altre parti politiche che hanno approvato questo provvedimento alla Camera dei deputati riconoscendo l'inadeguatezza e la non razionalità dei fondi stabiliti. Cosa si fa quando ci si trova di fronte a una cosa del genere? Prima di tutto dobbiamo protestare ancora una volta perchè non abbiamo una politica dei porti, nè dei lavori pubblici nelle opere portuali, nè delle gestioni portuali. Sarebbe assurdo da parte di chiunque di noi riprendere qui la discussione su tutta la situazione dei no-



stri porti, di Ancona e dei porti del versante adriatico in modo particolare, nè io lo farò in questa sede. Ma non si può fare a meno di accennare a un fatto quale la prospettiva della riapertura di Suez e conseguentemente del ruolo che verrà ad assumere il Mezzogiorno con i porti della Sicilia, col porto di Napoli e con quelli dell'Adriatico in modo particolare. Trovandoci ora a discutere questo disegno di legge diciamo: diamo 25 miliardi per fare qualche cosa per Ancona e speriamo che sia l'ultimo provvedimento di questo genere, e ci si accinga finalmente a discutere seriamente, ad affrontare ed avviare a soluzione i problemi e della struttura e della gestione dei nostri porti nonchè dei sistemi portuali del nostro Paese.

In questo spirito, annuncio il voto favorevole a questo disegno di legge del Gruppo comunista.

**SANTALCO.** Concordo con la linea del collega Pacini e annuncio il voto favorevole del Gruppo della Democrazia cristiana.

**AVEZZANO COMES.** Anch'io sono favorevole al disegno di legge, pur considerandolo un po' carente da alcuni punti di vista. Ma la fretta ci impone di provvedere alle esigenze del porto di Ancona. Volevo rileggere, per dire che condivido quello che ha detto il collega Sema nell'ultima parte del suo intervento, quello che io dissi in occasione della relazione al bilancio del Ministero della Marina mercantile. È ora di finirla con dei provvedimenti separati, piccoli settoriali; dobbiamo guardare al grande problema dei porti per tutta la nazione. E io difatti, nella relazione di un mese fa dicevo: I 160 miliardi appaiono in vero una somma inadeguata e largamente insufficiente. Si dovrebbe porre questo problema in chiave nazionale, o quanto meno secondo una programmazione nazionale vista nell'ambito dei sistemi portuali integrati. Il sistema portuale integrato dell'Alto Tirreno, ad esempio, deve fare centro su Genova, ma si deve dire quali sono i porti che vanno inclusi nel sistema stesso. Bisogna evitare la dispersione dei mezzi finanziari a disposizione. Questo io lo dicevo un mese fa facendo la relazione sul bilancio

della Marina mercantile; non è cambiato niente da un mese a questa parte, e non speravamo che qualcosa cambiasse. Ma auspichiamo che finalmente venga dato corso a una politica dei porti affinché non ci si trovi prossimamente davanti ad altre esigenze di un porto nazionale.

Annuncio comunque il voto favorevole del mio Gruppo.

**PACINI, relatore alla Commissione.** Vorrei solo aggiungere che è chiaro che un provvedimento di tale genere è stato sollecitato anche in conseguenza delle condizioni particolari della zona di Ancona. È evidente che le considerazioni fatte prima dai colleghi Sema e Avezzano Comes sono considerazioni che in linea di principio ci trovano d'accordo. Gli ordini del giorno approvati dal Senato fanno riferimento non soltanto al problema dei porti, ma anche al problema della cantieristica, in modo da tenere conto, nel quadro nazionale, anche della situazione del cantiere del porto di Ancona. Il problema generale di politica dei porti si collega cioè anche al problema della cantieristica. È tutto un discorso molto vasto, che in parte condivido, ma non mi sembrava opportuno portarlo in questa sede, nella relazione, tenuto conto del quadro in cui si collocava questo disegno di legge, anche perchè la Commissione aveva espresso orientamenti abbastanza chiari in materia.

**SCARLATO, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.** Desidero esprimere l'apprezzamento del Governo per la collaborazione offerta dal relatore, che ha assolto con zelo il suo impiego consentendo oggi il sollecito varo del provvedimento. Desidero anche ringraziare i senatori Sema, Santalco e Avezzano Comes per l'adesione da loro espressa nei riguardi del provvedimento; anche attraverso il loro contributo si ottiene un decorso felice del provvedimento in esame. Di fronte ad un consenso così esteso, non avrei molte cose da aggiungere. Desidero soltanto fare rilevare come vi siano solide e convincenti ragioni che hanno ispirato il Governo a predisporre il provvedimento e i membri della Commissione ad esprimere il loro voto favorevole: in primo luogo il notevole incre-

mento del movimento merci e passeggeri del porto di Ancona, il che reclama il potenziamento delle strutture di quel porto; secondariamente l'esigenza di sviluppo e di ripresa economica della regione marchigiana, che trova in Ancona e nel suo porto un punto obbligato di passaggio che non può essere tenuto in sottordine.

Il terzo elemento che ugualmente ci ha indotto a varare questo provvedimento è stato la sopravvenienza del movimento tellurico del 1972. Di fronte ad un evento calamitoso si è sempre posto mano ad un provvedimento per il ripristino delle infrastrutture distrutte e, possibilmente, per il loro potenziamento. Si doveva, quindi, anche in questa occasione emanare un provvedimento per il ripristino e il potenziamento delle strutture del porto di Ancona.

Il quarto ed ultimo elemento è stato la necessità di conformarsi ad un voto espresso dal Parlamento nel novembre 1972, allorchè il Senato impegnò il Governo a varare un provvedimento del genere di quello che è ora all'esame della Commissione.

Resta il problema di fondo di tutti i provvedimenti che vengono emanati per motivi congiunturali: il problema di raccordare la congiuntura alla situazione generale, cioè di comporre le esigenze del contingente con quelle del permanente. L'importante è che le provvidenze e i disegni di legge di carattere congiunturale non vadano contro le indicazioni per la soluzione dei problemi di fondo. Sotto questo profilo il provvedimento non si pone certo in contrasto con una visione globale della politica portuale, sulla cui necessità il Governo concorda pienamente.

Per questi motivi, concludo sollecitando l'approvazione del disegno di legge.

**P R E S I D E N T E .** Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Passiamo ora all'esame degli articoli, di cui do lettura:

#### Art. 1.

Per l'esecuzione di opere di ammodernamento e potenziamento del porto di Ancona

e per la fornitura di mezzi meccanici fissi e mobili necessari alle operazioni portuali è autorizzata la spesa di lire 25.000 milioni, che sarà iscritta nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici in ragione di lire 2 miliardi per l'esercizio 1974, di lire 5 miliardi per l'esercizio 1975 e di lire 6 miliardi per ciascuno degli esercizi dal 1976 al 1978.

(È approvato).

#### Art. 2.

Il Ministero dei lavori pubblici predisporrà d'intesa con quello della marina mercantile, sentita la regione Marche, il programma esecutivo delle opere da finanziare con i fondi di cui all'articolo 1.

(È approvato).

#### Art. 3.

Il Ministero dei lavori pubblici è autorizzato ad assumere impegni di spesa in ciascun esercizio per importi non superiori allo stanziamento dell'esercizio medesimo e del successivo.

Gli impegni possono riguardare anche progettazioni e indagini nonchè accertamenti geognostici relativi alle opere da appaltarsi anche in esercizi finanziari successivi.

In relazione a quanto disposto nel primo comma potranno essere stipulati contratti aventi per oggetto opere o complessi di lavori la cui consegna ed esecuzione sia prevista in più esercizi finanziari. I pagamenti da corrispondere non potranno eccedere lo stanziamento di spesa iscritto nei singoli esercizi finanziari durante i quali viene eseguito il contratto.

(È approvato).

#### Art. 4.

All'onere di lire 2 miliardi derivante dall'applicazione della presente legge per l'esercizio finanziario 1974, si fa fronte mediante corrispondente riduzione del capitolo 5381

iscritto nello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio medesimo, riguardante il finanziamento di provvedimenti legislativi in corso.

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

(È approvato).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

#### **Discussione e approvazione con modificazioni del disegno di legge:**

**« Riforma dell'Opera di previdenza a favore del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato » (1190) (Approvato dalla Camera dei deputati)**

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca ora la discussione del disegno di legge: « Riforma dell'Opera di previdenza a favore del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato », già approvato dalla Camera dei deputati.

Prego il relatore senatore Santalco di riferire alla Commissione sul disegno di legge.

S A N T A L C O , *relatore alla Commissione*. Onorevoli colleghi, col disegno di legge al nostro esame il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile ha inteso rispondere alla esigenza da tempo avvertita da più parti di revisionare le norme concernenti l'opera di previdenza a favore del personale delle ferrovie dello Stato.

Il provvedimento, già esaminato ed approvato dalla Camera dei deputati, ha subito nell'altro ramo del Parlamento notevoli modifiche.

Il testo presentato dal Governo alla Camera col numero 1532 constava di 64 articoli e dopo le modifiche apportate ci è stato trasmesso in 49 articoli. La Camera ha ritenuto di dover sopprimere parecchi articoli del titolo secondo relativo alle prestazioni e precisamente gli articoli dal 17 al 31 compreso.

Va subito detto che l'Opera di previdenza ed assistenza a favore del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è stata istituita con legge 19 giugno 1913, n. 641, e nel tempo ha subito una serie di modifiche delle quali le più importanti con il regio decreto-legge 27 dicembre 1934, n. 2277, che ha conferito all'Opera personalità giuridica e col decreto del Presidente della Repubblica 5 giugno 1965, n. 759, che ha adeguato la disponibilità dei mezzi ai fini che l'Opera deve raggiungere.

Con il decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 22 aprile 1948, n. 561, sono stati ridisciplinate in maniera organica quasi tutte le prestazioni dell'Opera di previdenza e con legge 26 novembre 1955, numero 1225, sono stati migliorati gli importi di alcune prestazioni fissate nel 1948.

Malgrado la evoluzione legislativa che ha modificato la struttura organica dell'Opera va sottolineato che talune prestazioni diverse dalla buonuscita sono rimaste bloccate al 1948 e precisamente alle misure stabilite con il citato decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 22 aprile 1948, n. 561. Basta tale constatazione per giustificare le richieste avanzate dai ferrovieri, attraverso le organizzazioni sindacali, di predisporre un provvedimento legislativo tendente ad adeguare gli importi delle prestazioni.

A tale necessità di non trascurabile importanza, si aggiunge un'altra grossa esigenza sottolineata dalle organizzazioni sindacali stesse e cioè quella di conferire all'Opera di previdenza ed assistenza una più ampia autonomia amministrativa e contabile, sganciandola sul piano operativo dall'Azienda delle ferrovie dello Stato la quale sostiene le spese di amministrazione e provvede con proprio personale al funzionamento dell'Opera.

Negli anni dal 1960 al 1962 una commissione composta da funzionari dell'Amministrazione ferroviaria e da rappresentanti delle organizzazioni sindacali ha portato avanti uno studio sulla revisione della normativa dell'Opera predisponendo apposito disegno di legge che non è stato mai portato all'esame del Parlamento. Nel 1968 il comitato amministratore dell'Opera di previdenza si propose l'urgente necessità di arrivare ad un

rinnovo delle strutture dell'Opera stessa per cui è stato portato avanti altro studio più approfondito con la collaborazione dei rappresentanti delle organizzazioni sindacali, che ha dato sostanza al disegno di legge al nostro esame.

Il provvedimento è costituito da cinque titoli, suddivisi in 49 articoli. Il primo titolo (dall'articolo 1 all'articolo 13) si occupa dell'ordinamento dell'Opera. All'articolo 1 viene stabilito che l'Opera di previdenza ed assistenza a favore del personale delle ferrovie dello Stato (OPAFS) è Ente di diritto pubblico; all'articolo 2 si stabilisce che sono iscritti all'Opera i dipendenti dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato in servizio di ruolo, in prova e stabili, e si sanciscono le finalità dell'Opera con la elencazione delle prestazioni; all'articolo 3 sono enumerati gli organi dell'Opera; all'articolo 4 si tratta del Presidente e dei suoi poteri; all'articolo 5 della composizione del consiglio di amministrazione: è prevista una composizione paritetica fra i rappresentanti della pubblica Amministrazione e quelli delle organizzazioni sindacali e la elezione del vice presidente dai componenti del Consiglio; all'articolo 6 sono considerate le attribuzioni del consiglio di amministrazione, al quale è riservata la emanazione delle direttive di massima per il funzionamento dell'Opera e la possibilità di delegare alcune sue attribuzioni al comitato esecutivo; all'articolo 7 trattasi del funzionamento del consiglio di amministrazione; all'articolo 8 è prevista la composizione, anche qui paritetica fra rappresentanti della pubblica amministrazione delle organizzazioni sindacali, del comitato esecutivo; all'articolo 9 si tratta delle attribuzioni del comitato esecutivo che non sono di poca importanza e che impegnano notevolmente, anche sul piano della responsabilità, i consiglieri.

Per la realizzazione della completa autonomia dell'Opera sul piano del completo funzionamento amministrativo e contabile, allo articolo 10 è prevista la istituzione di un organo di controllo in grado di esplicitarlo sia in concomitanza sia in via successiva allo espletamento delle funzioni di gestione, e si stabiliscono le funzioni e la composizione

di un collegio dei sindaci. Evidentemente l'azione di controllo svolta nel collegio dei sindaci non può intendersi preclusiva o sostitutiva di altre forme di controllo che rientrassero nella competenza istituzionale di altri organi previsti dalla legge.

All'articolo 11 è demandato al consiglio di amministrazione il compito di stabilire la struttura e l'organico dell'ufficio amministrativo e la nomina del direttore e del vice direttore. L'articolo 11 del testo governativo, che trattava della cooperazione dell'Azienda delle ferrovie dello Stato, è stato soppresso dalla Camera dei deputati. All'articolo 12 è disciplinato il trattamento economico degli organi di amministrazione e di controllo. Tale norma garantisce l'assoluta chiarezza e la piena legittimità dei relativi atti di gestione, mentre all'articolo 13 si pone l'Opera di previdenza ed assistenza sotto la vigilanza del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.

Il titolo secondo (dall'articolo 14 all'articolo 17) si occupa delle prestazioni. Agli articoli 14 e 15 viene disciplinata la prestazione fondamentale dell'Opera rappresentata dall'indennità di buonuscita a favore del personale collocato a riposo. È stata riconosciuta equa la esigenza di migliorare il trattamento di buonuscita a favore del personale ferroviario, il cui servizio si differenzia notevolmente per gravosità e per durata da quello degli altri dipendenti statali. All'articolo 16 è stata introdotta una variazione sostanziale alla normativa vigente, assegnando al coniuge superstite l'intera buonuscita maturata dal dipendente deceduto in attività di servizio e ciò perchè, giustamente, è stato considerato preminente l'interesse del coniuge convivente rispetto agli stessi figli minori, nel presupposto, valevole per la quasi totalità dei casi, che il genitore superstite non potrà non fare buon uso della somma corrispostagli e l'impiegherà per allevare ed educare i figli. Con ciò non si è che adottato un criterio che disciplina analoga materia per gli altri dipendenti statali, iscritti alla gestione previdenziale dell'ENPAS. La vigente norma che prevede la ripartizione dell'indennità di buonuscita per metà alla vedova e per l'altra metà ai figli minori, co-

stringe la vedova superstite a defatiganti procedure per chiedere all'autorità giudiziaria la libera disponibilità delle somme attribuite ai figli minori. Il criterio della ripartizione a metà della buonuscita è stato mantenuto solo per i casi in cui il coniuge concorra con figli di letti diversi del dipendente deceduto. Va qui ricordato, poi, che gli articoli dal 17 al 31 del testo governativo sono stati, come poc'anzi detto, soppressi dalla Camera dei deputati. Con essi venivano regolate le altre prestazioni previste all'articolo 2, la cui determinazione dall'articolo 17 del testo al nostro esame viene demandata al Ministro dei trasporti e della aviazione civile su proposta del consiglio di amministrazione dell'Opera, nei limiti delle disponibilità finanziarie del bilancio.

Il titolo 3° (dall'articolo 18 all'articolo 29 del testo trasmessoci dalla Camera dei deputati, e dall'articolo 32 all'articolo 43 del testo governativo) si occupa della gestione del credito. Il passaggio della gestione del credito dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato all'Opera di previdenza ed assistenza è stato sostenuto insistentemente dai rappresentanti sindacali. Tale trasferimento ha un solo motivo valido e cioè la possibilità per l'Opera di destinare i propri avanzi di gestione ad incremento del fondo per i mutui, in quanto non derivano vantaggi ai ferrovieri perchè l'Opera non potrà praticare per i mutui condizioni più favorevoli di quelle praticate dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato; non ne derivano all'Opera perchè ad essa già oggi vengono devoluti gli utili della relativa gestione; non ne derivano all'Azienda ferroviaria perchè essa già svolgeva tale attività senza scopo di lucro.

La normativa dagli articoli dal 18 al 29 disciplina tutti gli aspetti tecnici della materia.

Il titolo 4° (articoli dal 30 al 39) si occupa della gestione finanziaria. Con i predetti articoli in esso contenuti viene conferita all'Opera di previdenza ed assistenza una completa autonomia amministrativo-contabile, sottratta, quindi, alla sfera di procedure attualmente in uso da parte degli organi della Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

Le norme al nostro esame fissano i cardini per un corretto e snello svolgimento delle operazioni di gestione, pur non appesantendo con complesse procedure il funzionamento dell'Opera. Si tratta di norme di carattere tecnico.

All'articolo 34 è prevista l'elaborazione periodica di un bilancio di regime a lungo termine, onde consentire agli organi di amministrazione una gestione dei mezzi finanziari che assicuri nel contempo la continuità nell'erogazione delle prestazioni.

All'articolo 35 sono previste più forme di investimento delle disponibilità finanziarie dell'Opera per consentire agli amministratori una certa manovra nella scelta della redditività, purchè non ne resti pregiudicata una pronta liquidità. All'articolo 36, si tratta del problema delle entrate ordinarie; all'articolo 37 della cooperazione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e all'articolo 38, dell'effettuazione del servizio di cassa.

Il titolo 5° (articoli dal 40 al 49) contiene le disposizioni finali e transitorie. Questo titolo tende a far sì che il passaggio dal vecchio al nuovo ordinamento avvenga, per quanto possibile, senza scosse. All'articolo 40 si tratta del rimborso delle somme trattenu- te al personale in prova cessato dal servizio; all'articolo 41, delle erogazioni delle prestazioni ai figli legittimi nati da matrimonio contratto dal dipendente dopo la cessazione dal servizio, nonchè agli adottivi ed agli affiliati. All'articolo 42 si tratta dell'accertamento delle condizioni di « a carico » e di inabilità al lavoro agli effetti degli assegni familiari; all'articolo 43, l'Opera di previdenza ed assistenza agli effetti delle imposte e tasse viene parificata alle amministrazioni dello Stato; all'articolo 44, viene introdotto l'istituto del ricorso gerarchico al consiglio di amministrazione avverso i provvedimenti dell'Opera concernenti le prestazioni previste dalla legge. Il predetto Consiglio decide in via definitiva, per cui, limitatamente alle prestazioni di carattere obbligatorio, la persona interessata può adire la Corte dei conti.

Si sancisce inoltre la non pignorabilità e la non sequestrabilità degli assegni erogati dall'Opera e si fissa la decorrenza delle prestazioni a carattere continuativo, stabilen-

8<sup>a</sup> COMMISSIONE

26° RESOCONTO STEN. (30 ottobre 1973)

do i termini prescrizionali. All'articolo 45, si introduce una norma che consente una rapida procedura per il recupero dei crediti da parte dell'Opera, con l'assimilazione degli stessi a quelli dello Stato; all'articolo 46, si conferma la norma vigente che affida all'Avvocatura dello Stato l'assistenza legale, la rappresentanza e la difesa in giudizio dell'Opera. L'articolo 47 disciplina la fase transitoria in cui l'Opera di previdenza ed assistenza dovrà procedere alla nomina degli organi di amministrazione e provvedere alle strutture amministrative e contabili per un efficace funzionamento. Durante tale periodo, la vita dell'Opera non potrà arrestarsi e dovrà, pertanto, continuare avvalendosi delle strutture dell'Azienda ferroviaria e pagandone il costo mediante decurtazione della misura del contributo che l'Azienda ferroviaria deve versare all'Opera di previdenza ed assistenza. La norma dell'articolo 48 mantiene *ad personam* le prestazioni a carattere continuativo concesse in base a norme abrogate dalla nuova legislazione e ciò per non far venire meno diritti acquisiti. All'articolo 49, che stabilisce che gli effetti della legge decorrono dal primo giorno del mese successivo a quello della pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale*, all'ultimo momento, dalla Camera dei deputati è stato inserito un comma aggiuntivo che prevede che le prestazioni a carattere obbligatorio di cui all'articolo 2, comprese quelle di nuova istituzione, sono regolate secondo le norme stabilite dagli articoli 14, 15, 16 e 17, a decorrere dal 1° gennaio 1973 e che per quanto riguarda l'articolo 16, per il periodo intercorrente dal 1° gennaio 1973 fino alla data di cui al primo comma del detto articolo 49 seguitano ad avere effetto, relativamente ai destinatari delle prestazioni in esso previste, le disposizioni precedentemente in vigore. A conclusione di questa mia breve e ritengo completa relazione, mi permetto invitare gli onorevoli colleghi a voler dare la loro approvazione al presente provvedimento, tanto atteso dal personale delle ferrovie dello Stato e che rappresenta una grande conquista per la quale le organizzazioni sindacali si battono da molti anni.

Vorrei comunque fare un codicillo a questa relazione. La 5<sup>a</sup> Commissione ha dato parere favorevole, con qualche suggerimento, in merito alla decorrenza del provvedimento. Non mi pare possa essere accettato, perchè infrangerebbe quelli che sono gli accordi intercorsi tra l'Amministrazione ferroviaria e le organizzazioni sindacali. D'altra parte, mi pare sia cosa di poco conto. Sentiremo il rappresentante del Governo. Credo che il Governo abbia qualche emendamento da presentare, per cui il provvedimento dovrebbe essere restituito alla Camera dei deputati. Però l'emendamento che il Governo mi ha annunciato, credo sia interessante, e a mio avviso meritevole di approvazione. Comunque esprimerò il mio pensiero in seguito.

**P R E S I D E N T E .** Dichiaro aperta la discussione generale.

**M A S C I A D R I**, *sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Il Governo propone un emendamento al terzo comma dell'articolo 15, tendente ad aggiungere la seguente frase: « Sono esclusi dall'aumento di valutazione del servizio i funzionari delle carriere dirigenziali e direttive collocati a riposo con i benefici di cui all'articolo 67 del decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1972, n. 748 ».

Si tratta dei cosiddetti superburocrati, che già hanno avuto notevoli benefici e per i quali quindi si ritiene giusta l'esclusione dal previsto aumento di valutazione del servizio.

**A V E Z Z A N O C O M E S**. Propongo il seguente emendamento, tendente ad aggiungere al punto 4 della lettera *b*) del secondo comma dell'articolo 2 le seguenti parole: « ed organizzazione di centri di soggiorno climatici per nuclei familiari dei ferrovieri ».

Il punto 4 verrebbe pertanto a recitare così:

« 4) assistenza in soggiorni di vacanza di figli ed orfani di dipendenti ed organizzazione di centri di soggiorno climatici per nuclei familiari di ferrovieri ».

8<sup>a</sup> COMMISSIONE

26° RESOCONTO STEN. (30 ottobre 1973)

M A S C I A D R I , *sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Suggerirei al senatore Avezzano Comes di modificare il suo emendamento nel senso che il punto 4 risulti così formulato:

« 4) assistenza in soggiorni di vacanza di figli, orfani e nuclei familiari di ferrovieri ».

P R E S I D E N T E . Do lettura del parere della 5<sup>a</sup> Commissione:

« La Commissione bilancio, esaminato il disegno di legge n. 1190, comunica di non opporsi al suo ulteriore corso. La Commissione ha peraltro recepito due rilievi formulati dal rappresentante del Governo e volti a prospettare alla Commissione di merito l'opportunità di prevedere all'articolo 17 il concerto del Ministro del tesoro per i provvedimenti che il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile dovrà adottare per determinare le prestazioni previste dall'articolo 2; e di sopprimere gli ultimi due commi dell'articolo 49 al fine di dare al provvedimento un'unica decorrenza ».

Faccio rilevare innanzitutto che le osservazioni della 5<sup>a</sup> Commissione parlano di opportunità e quindi non prospettano una condizione *sine qua non*. Inoltre esse fanno riferimento a rilievi formulati dal rappresentante del Governo, che avrebbero dovuto essere prospettati dinanzi alla Commissione di merito.

Chiedo ora al rappresentante del Governo se intende riproporre in questa sede gli emendamenti presentati alla 5<sup>a</sup> Commissione.

M A S C I A D R I , *sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Il Governo non intende più proporre questi due emendamenti.

P R E S I D E N T E . Non essendo stati i due emendamenti riproposti in questa sede, le osservazioni della 5<sup>a</sup> Commissione non costituiscono una condizione ostativa all'ulteriore corso del disegno di legge.

Chiedo ora al relatore di esprimere il proprio avviso sugli emendamenti proposti dal

senatore Avezzano Comes all'articolo 2 e dal rappresentante del Governo all'articolo 15.

S A N T A L C O , *relatore alla Commissione*. Esprimo parere favorevole a entrambi gli emendamenti.

Per quanto riguarda però l'emendamento alla lettera *b*) del secondo comma dell'articolo 2 proposto dal senatore Avezzano Comes, faccio osservare che sarebbe preferibile inserirlo come punto *4-bis*.

A V E Z Z A N O C O M E S . Accolgo il suggerimento del relatore e pertanto l'emendamento deve intendersi presentato come aggiuntivo di un punto *4-bis*.

P R E S I D E N T E . Dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo all'esame degli articoli, di cui do lettura:

## TITOLO I

### L'ORDINAMENTO

#### Art. 1.

(Definizione).

L'Opera di previdenza a favore del personale delle ferrovie dello Stato, istituita con la legge 19 giugno 1913, n. 641, assume la denominazione di Opera di previdenza e di assistenza per i ferrovieri dello Stato (OPAFS).

L'Opera ha personalità giuridica di diritto pubblico ed ha sede in Roma.

(È approvato).

#### Art. 2.

(Fini).

Sono iscritti all'Opera stessa ai sensi dell'articolo 64 della legge 26 marzo 1958, n. 425, i dipendenti dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato in servizio di ruolo, in prova e stabili.

Le finalità dell'Opera sono:

a) l'erogazione delle seguenti prestazioni di carattere obbligatorio:

1) indennità di buonuscita a favore di dipendenti cessati dal servizio o loro superstiti;

2) assegni previdenziali a favore di dipendenti dispensati dal servizio perchè riconosciuti inidonei al servizio ferroviario in genere, e loro superstiti;

3) sussidi temporanei agli orfani;

4) assegni alimentari a favore di congiunti bisognosi di dipendenti deceduti in servizio o in pensione;

5) assegni giornalieri di malattia a favore di dipendenti assenti dal servizio per malattia;

6) assegni mensili e sussidi integrativi di stipendio ridotto a favore di dipendenti collocati in aspettativa per motivi di salute;

7) sussidi scolastici a favore di orfani iscritti a scuole medie di secondo grado;

8) sussidi funerari ai superstiti di dipendenti deceduti dopo la cessazione dal servizio;

*b)* l'erogazione delle seguenti prestazioni di carattere facoltativo:

1) assistenza in convitti, semiconvitti o istituti specializzati a favore degli orfani;

2) sussidi scolastici a favore di figli di dipendenti a riposo nei casi di grave e riconosciuto bisogno;

3) borse di studio a favore di figli ed orfani di dipendenti, particolarmente meritevoli per profitto scolastico;

4) assistenza in soggiorni di vacanza di figli ed orfani di dipendenti;

5) istituzione e gestione di case di riposo a favore di dipendenti a riposo e loro vedove;

6) assegni alimentari a favore di congiunti bisognosi di dipendenti deceduti in servizio o in pensione;

7) sussidi straordinari a favore di dipendenti in pensione e dei congiunti superstiti di quelli deceduti;

*c)* l'esercizio della gestione del credito a favore degli iscritti.

Al secondo comma, lettera *b)*, il senatore Avezzano Comes ha presentato un emen-

damento tendente ad inserire, dopo il punto 4), il seguente altro punto:

« *4-bis*) organizzazione di centri di soggiorno climatici per nuclei familiari dei ferrovieri ».

Poichè nessuno chiede di parlare, metto ai voti questo emendamento aggiuntivo, al quale si sono dichiarati favorevoli il Governo e il relatore.

(È approvato).

Metto ai voti l'articolo quale risulta con la modificazione testè approvata.

(È approvato).

### Art. 3.

(Organi dell'OPAFS).

Sono organi dell'OPAFS:

- 1) il presidente;
- 2) il consiglio di amministrazione;
- 3) il comitato esecutivo;
- 4) il collegio dei sindaci.

(È approvato).

### Art. 4.

(Presidente dell'OPAFS).

Presidente dell'OPAFS è il direttore generale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

Il presidente:

- a)* ha la legale rappresentanza dell'ente;
- b)* convoca e presiede il consiglio di amministrazione e il comitato esecutivo;
- c)* determina le materie da portare alla discussione degli organi predetti e vigila sulla esecuzione delle loro deliberazioni;

*d)* adotta, nei casi di urgenza, i provvedimenti necessari su questioni di competenza del consiglio di amministrazione e del comitato esecutivo, con l'obbligo di riferirne, per la ratifica, agli organi medesimi nella prima riunione successiva.

Il presidente può, per il compimento di singoli atti, delegare la rappresentanza del-



l'ente al vice presidente o ad un componente del consiglio di amministrazione.

In caso di assenza o impedimento il presidente è sostituito dal vice presidente.

(È approvato).

#### Art. 5.

##### (Composizione del consiglio di amministrazione).

Il consiglio di amministrazione della OPAFS è composto:

- 1) dal presidente;
- 2) dal direttore del servizio personale, dal direttore del servizio affari generali, dal direttore del servizio ragioneria, dal direttore del servizio lavori e costruzioni e dal direttore del servizio sanitario dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato;
- 3) da sei rappresentanti degli iscritti, di cui almeno tre in attività di servizio.

I consiglieri di cui al punto 3) del precedente comma sono nominati con decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile su designazione delle organizzazioni sindacali più rappresentative, a carattere nazionale. La rappresentatività delle organizzazioni è desunta dai risultati delle ultime elezioni per la nomina dei rappresentanti del personale nel consiglio di amministrazione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato. I consiglieri stessi durano in carica tre anni e possono essere confermati nella carica.

In caso di assenza o impedimento i consiglieri di cui al punto 2) del primo comma possono farsi sostituire da loro delegati, quelli di cui al punto 3) possono farsi sostituire da loro supplenti da nominarsi con le modalità di cui al comma precedente.

Il consiglio elegge fra i suoi membri il vice presidente che dura in carica tre anni.

Alle sedute del consiglio partecipano, con voto consultivo, il direttore dei servizi amministrativi dell'Opera ed un avvocato dello Stato, in servizio, designato dall'Avvocatura generale dello Stato e nominato con decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.

Il consiglio di amministrazione nomina un segretario ed un segretario aggiunto, scegliendoli fra i funzionari dell'ufficio amministrativo dell'Opera.

(È approvato).

#### Art. 6.

##### (Attribuzioni del consiglio di amministrazione).

Il consiglio di amministrazione:

- 1) elegge il vice presidente;
- 2) nomina il direttore ed il vice direttore dei servizi amministrativi;
- 3) delibera sul bilancio di previsione, sulle sue eventuali variazioni e sul rendiconto;
- 4) dispone la costituzione dei fondi di riserva necessari per garantire nel futuro la continuità delle prestazioni obbligatorie e facoltative;
- 5) propone al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile le condizioni per l'erogazione delle prestazioni previste dall'articolo 2 e le relative misure, fatta eccezione per quelle concernenti l'indennità di buonuscita;
- 6) stabilisce le norme per il funzionamento dei collegi, dei soggiorni di vacanza, delle case di riposo e degli altri istituti comunque gestiti dall'Opera nonché quelle per l'ammissione in tali istituti degli assistiti;
- 7) vigila sull'attività e sulla gestione degli istituti di cui al punto precedente;
- 8) stabilisce le norme concernenti lo stato giuridico, il trattamento economico e l'organico del personale assunto dall'Opera;
- 9) decide in via definitiva sui ricorsi in materia di prestazioni e sui ricorsi del personale direttivo dipendente dall'Opera, in materia di rapporto di impiego;
- 10) dispone per l'investimento dei fondi disponibili;
- 11) delibera l'acquisto, la costruzione, l'ampliamento, il miglioramento, l'alienazione o la permuta di beni immobili e l'accensione di ipoteche;
- 12) approva l'assunzione dei mutui attivi e passivi;

8ª COMMISSIONE

26° RESOCONTO STEN. (30 ottobre 1973)

13) delibera l'accettazione di eredità o di legati a favore dell'Opera;

14) decide su quant'altro occorra per il regolare funzionamento dell'Opera.

(È approvato).

#### Art. 7.

##### (Funzionamento del consiglio di amministrazione).

Il consiglio di amministrazione si riunisce, di regola, ogni due mesi. Il presidente è tenuto a convocare altresì il consiglio di amministrazione quando ne facciano richiesta almeno quattro consiglieri o il comitato esecutivo o il collegio dei sindaci.

Per la validità della riunione occorre la presenza della maggioranza dei membri del consiglio.

Le deliberazioni si adottano a maggioranza di voti; in caso di parità, prevale quello del presidente.

I verbali del consiglio, firmati dal presidente e dal segretario, sono letti ed approvati nella riunione immediatamente successiva.

(È approvato).

#### Art. 8.

##### (Composizione del comitato esecutivo).

Il comitato esecutivo è composto:

1) dal presidente del consiglio di amministrazione dell'OPAFS, che lo presiede;

2) da cinque membri del consiglio di amministrazione, nominati dal consiglio medesimo, di cui due scelti fra i consiglieri di cui al punto 2) e tre scelti fra quelli di cui al punto 3) del precedente articolo 5.

Per i casi di assenza o impedimento dei membri si applica il disposto del terzo comma del precedente articolo 5.

Per la validità delle riunioni occorre la presenza di almeno quattro membri.

Il direttore dei servizi amministrativi dell'Opera partecipa alle riunioni con voto consultivo.

Le funzioni di segreteria del comitato sono svolte dal segretario o dal segretario aggiunto del consiglio di amministrazione.

Si applicano al comitato esecutivo le norme di cui ai commi terzo e quarto dell'articolo 7.

(È approvato).

#### Art. 9.

##### (Attribuzioni del comitato esecutivo).

Il comitato esecutivo:

1) predispone e presenta con motivata relazione al consiglio di amministrazione il progetto di bilancio di previsione e le proposte di eventuali variazioni per l'assestamento delle previsioni originarie;

2) esamina e presenta con motivata relazione al collegio dei sindaci ed al consiglio di amministrazione il rendiconto annuale predisposto dall'ufficio amministrativo;

3) elabora il bilancio di regime a lungo termine di cui all'articolo 34 della presente legge;

4) approva, attenendosi alle norme emanate dal consiglio di amministrazione, le prestazioni obbligatorie e facoltative a favore dei singoli beneficiari;

5) ordina le opere di manutenzione ordinaria e straordinaria degli immobili dell'OPAFS;

6) decide sulle materie ad esso delegate dal consiglio di amministrazione;

7) esercita tutte le altre attribuzioni che gli sono demandate dal consiglio di amministrazione;

8) adotta, nei casi di urgenza, i provvedimenti necessari su questioni di competenza del consiglio di amministrazione, con l'obbligo di riferirne, per la ratifica, al consiglio medesimo, nella prima riunione successiva.

(È approvato).

#### Art. 10.

##### (Collegio dei sindaci).

Il collegio dei sindaci è composto:

1) da un funzionario in servizio, appartenente al Ministero del tesoro, designato dal Ministro del tesoro, che ne è il presidente;

8<sup>a</sup> COMMISSIONE

26° RESOCONTO STEN. (30 ottobre 1973)

2) da un funzionario in servizio della Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, designato dal consiglio di amministrazione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato;

3) da un rappresentante del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, scelto dal Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile tra i dipendenti di ruolo in servizio o in pensione su designazione delle organizzazioni sindacali più rappresentative a carattere nazionale.

Per ciascuno dei suddetti componenti è designato un supplente.

I sindaci ed i loro supplenti sono nominati con decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, durano in carica tre anni e possono essere confermati nell'incarico.

I sindaci assistono alle riunioni del consiglio di amministrazione ed hanno facoltà di assistere a quelle del comitato esecutivo.

I sindaci esercitano le loro funzioni secondo le norme e con le responsabilità che il codice civile fissa agli articoli 2403, 2404, 2405 e 2407 in quanto applicabili.

(È approvato).

#### Art. 11.

(Amministrazione dell'OPAFS).

Allo svolgimento delle attività necessarie al conseguimento dei propri fini istituzionali, l'OPAFS provvede con personale e mezzi propri ed a proprie spese.

Ai relativi servizi è preposto un direttore, coadiuvato da un vice direttore.

Il direttore dà esecuzione alle deliberazioni del consiglio di amministrazione e del comitato esecutivo, istruisce gli affari da sottoporre alle decisioni di detti organi, cura quanto necessario per il buon funzionamento amministrativo e contabile dell'Opera ed esercita ogni altra attribuzione delegatagli dal consiglio di amministrazione e dal comitato esecutivo.

L'ordinamento interno dei servizi dell'OPAFS, sia in sede centrale che periferica, l'organico e l'assunzione del personale sono

regolati da norme stabilite dal consiglio di amministrazione.

Il trattamento economico del personale stesso è quello previsto per i dipendenti civili dello Stato.

L'equiparazione delle funzioni è stabilita con decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile su proposta del consiglio di amministrazione dell'OPAFS.

(È approvato).

#### Art. 12.

(Trattamento economico dei componenti degli organi dell'OPAFS).

Ai componenti ed ai segretari del consiglio di amministrazione e del comitato esecutivo, nonché al direttore dei servizi amministrativi, spetta, per ogni giornata di partecipazione alle relative riunioni, un gettone di presenza nella misura stabilita dall'articolo 1 del decreto del Presidente della Repubblica 11 gennaio 1956, n. 5, e successive modificazioni; lo stesso trattamento spetta ai componenti del collegio sindacale per le giornate in cui partecipano alle riunioni del consiglio di amministrazione, del comitato esecutivo e del collegio sindacale.

Ai componenti degli organi di amministrazione e del collegio sindacale spetta, per i viaggi di servizio da essi compiuti nell'interesse dell'OPAFS, una indennità di missione nella misura da stabilire dal Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.

Alle persone di cui al precedente comma l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato rilascia la carta di libera circolazione valida per il percorso dalla località di residenza a Roma e per le altre località in cui hanno sede le istituzioni dell'OPAFS.

(È approvato).

#### Art. 13.

(Vigilanza del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile).

L'OPAFS è posta sotto la vigilanza del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.

Le deliberazioni del consiglio di amministrazione debbono essere presentate al Ministro entro sette giorni dalla riunione e diventano esecutive quando il Ministro, nei sette giorni successivi, non ne abbia rikusata la esecutività o non ne abbia disposto l'annullamento.

*(È approvato).*

## TITOLO II

### LE PRESTAZIONI

#### Art. 14.

*(Indennità di buonuscita).*

L'OPAFS corrisponde ai dipendenti stabili cessati dal servizio, a titolo di indennità di buonuscita, la somma risultante dal prodotto dei mesi di servizio utile per un dodicesimo dell'80 per cento del totale dell'ammontare dell'ultimo stipendio mensile, dell'eventuale assegno personale pensionabile e del compenso per ex combattenti.

La frazione di mese superiore a quindici giorni si arrotonda al mese intero per eccesso, quella di durata pari od inferiore si trascura.

*(È approvato).*

#### Art. 15.

*(Servizio utile agli effetti dell'indennità di buonuscita - Interruzioni - Ricuperi).*

È servizio utile agli effetti dell'indennità di buonuscita quello prestato in qualità di dipendente di ruolo dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

È servizio utile anche quello di ruolo precedentemente prestato presso altre amministrazioni dello Stato, con l'osservanza di quanto stabilito dalla legge 12 ottobre 1949, n. 771.

Concorrono altresì alla formazione del servizio utile i servizi statali civili e militari prestati ed i periodi di studio universitario e dei

corsi speciali di perfezionamento alle condizioni e con l'osservanza di quanto stabilito dalla legge 6 dicembre 1965, n. 1368, nonché l'aumento di valutazione del servizio di cui al precedente primo comma, ragguagliato ad un anno per quinquennio e proporzionalmente per le frazioni.

I periodi di interruzione di servizio, esclusa l'aspettativa per ragioni di interesse privato, sono recuperabili nel limite massimo di due anni con le norme valevoli per il fondo pensioni, giusta l'articolo 7 del relativo testo unico approvato con regio decreto 22 aprile 1909, n. 229, e subordinatamente al pagamento dei contributi.

Le assenze per servizio militare comunque prestato dopo la nomina a ruolo, con e senza stipendio, non costituiscono interruzioni di servizio ai fini della liquidazione della indennità di buonuscita; i relativi contributi a favore dell'Opera, qualunque sia la durata dell'assenza, debbono essere versati durante la assenza medesima oppure dopo la ripresa del servizio ferroviario, in una sola volta oppure in ragione di due mesi arretrati per ogni mese corrente.

Metto in votazione il primo, secondo e terzo comma dell'articolo 15.

*(Sono approvati).*

Metto, adesso, in votazione l'emendamento aggiuntivo delle parole seguenti al comma terzo dell'articolo 15, proposto dal Governo:

« Sono esclusi dall'aumento di valutazione del servizio i funzionari delle carriere dirigenziali e direttive collocati a riposo con i benefici di cui all'articolo 67 del decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1972, n. 748 ».

*(È approvato).*

Metto in votazione gli ultimi due commi dell'articolo 15:

*(Sono approvati).*

Metto in votazione l'articolo 15 quale risulta con l'emendamento testè approvato.

*(È approvato).*

## Art. 16.

*(Indennità di buonuscita ai superstiti).*

Nei casi di morte del dipendente in attività di servizio l'indennità di buonuscita maturata è corrisposta al coniuge superstite — salvo il caso di cui al terzo comma del presente articolo — ove non esista sentenza di separazione personale, passata in giudicato, pronunciata per colpa sua o di entrambi i coniugi.

In mancanza del coniuge, o se questi non ne abbia diritto, l'indennità spetta, divisa per capi, ai figli minori nonchè ai figli maggiorenni inabili permanentemente a proficuo lavoro.

Nei casi di concorso del coniuge superstite con i figli nati dal suo matrimonio con il dipendente, l'indennità è corrisposta per intero al coniuge superstite; ove questo concorra oltre che con i figli nati dal suo matrimonio con il dipendente anche con i figli nati da precedenti matrimoni del dipendente stesso, l'indennità di buonuscita è corrisposta per metà al coniuge superstite e per l'altra metà, ripartita per capi, ai figli nati dai precedenti matrimoni del dipendente stesso.

Nei confronti dei figli devono sussistere le condizioni di cui al secondo comma del presente articolo.

In mancanza delle persone di cui ai precedenti commi l'indennità di buonuscita viene corrisposta, ripartita per capi, ai discendenti in linea diretta del dipendente deceduto.

In mancanza anche delle persone di cui al precedente comma l'indennità di buonuscita viene corrisposta agli ascendenti, se a carico del dipendente defunto, nonchè ai fratelli e sorelle, se conviventi ed a carico, di età non superiore ai 21 anni, oppure di qualsiasi età se inabili permanentemente a proficuo lavoro. La buonuscita è corrisposta in ragione della metà se l'avente causa è uno solo, ed in misura intera, ripartita per capi, se gli aventi causa sono due o più.

Ove non esistano persone aventi diritto all'indennità di buonuscita secondo le norme precedenti, l'Opera ha facoltà di corrispondere, a titolo di sussidio, un decimo dell'in-

dennità medesima tanto a chi abbia avuto cura del dipendente nella sua ultima malattia, quanto a chi abbia sostenuto le spese di sepoltura.

I due decimi sono cumulabili a favore di una sola persona.

*(È approvato).*

## Art. 17.

*(Altre prestazioni).*

Le altre prestazioni previste dall'articolo 2, le misure e le condizioni per l'erogazione delle medesime sono determinate dal Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, su proposta del consiglio di amministrazione, nei limiti delle disponibilità finanziarie del bilancio dell'Opera.

*(È approvato).*

## TITOLO III

## LA GESTIONE DEL CREDITO

## Art. 18.

*(Istituzione della gestione del credito).*

L'OPAFS provvede ad esercitare il credito ai dipendenti dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato in attività di servizio.

*(È approvato).*

## Art. 19.

*(Commissione speciale per il credito).*

All'attività creditizia svolta dall'Opera è preposta una speciale commissione, nominata dal consiglio di amministrazione nel suo seno, con il compito:

a) di proporre al consiglio di amministrazione dell'Opera la misura delle ritenute per i rischi, di cui al secondo comma, lettere a) e c), del successivo articolo 20 e del tasso di interesse da applicare sui prestiti;

b) di proporre al consiglio di amministrazione le deliberazioni sulle questioni ge-

nerali che abbiano riferimento con l'esercizio del credito e con l'andamento dei servizi relativi;

c) di deliberare sulla concessione dei prestiti di cui alla lettera b) del secondo comma ed all'ultimo comma del successivo articolo 20 e di stabilire le direttive per la loro erogazione;

d) di proporre al consiglio di amministrazione dell'Opera l'imputazione, a carico della gestione, dei residui crediti inesigibili, ad eccezione dei residui crediti che, in forza dell'articolo 46 del testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 5 gennaio 1950, n. 180, sono considerati estinti in conseguenza della morte del debitore.

(È approvato).

#### Art. 20.

*(Fondo garanzia cessioni delle ferrovie dello Stato).*

Col primo gennaio dell'anno finanziario successivo a quello dell'entrata in vigore della presente legge sono soppressi il Fondo garanzia cessioni istituito a norma delle leggi 25 giugno 1909, n. 372, e 13 luglio 1910, n. 444, e la gestione mutui al personale delle ferrovie dello Stato di cui all'articolo 10 della legge 19 giugno 1913, n. 641, e successive modificazioni.

Dalla stessa decorrenza le loro attribuzioni sono trasferite all'Opera di previdenza, la quale provvede:

a) a garantire gli istituti e gli enti di cui all'articolo 15 del testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 5 gennaio 1950, n. 180, contro i rischi di perdite per i prestiti accordati verso la cessione di quote di stipendio, per i quali l'Opera abbia prestato garanzia;

b) a concedere agli iscritti all'Opera prestiti diretti verso cessione di quote di stipendio nei limiti delle disponibilità esistenti all'atto del trasferimento delle attività e passività di cui al primo comma del successivo articolo 23 e degli altri fondi che, in ciascun anno, il consiglio di amministrazione del-

l'Opera stessa riterrà di destinare a tale scopo;

c) ad assumere i rischi connessi con le operazioni di prestiti diretti.

Le operazioni di cui sopra sono regolate, per quanto non in contrasto con le norme della presente legge, dal testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 5 gennaio 1950, n. 180, e successive modificazioni, e dalle leggi speciali riguardanti il personale della Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

(È approvato).

#### Art. 21.

*(Trattenute per spese di amministrazione).*

Sull'importo lordo complessivo di ciascun prestito, concesso o garantito, dovrà essere trattenuta a favore dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato una somma calcolata in ragione dello 0,50 per cento per spese di amministrazione. Tale percentuale può essere modificata con decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, sentito il consiglio di amministrazione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

(È approvato).

#### Art. 22.

*(Garanzia sui prestiti).*

Per i prestiti accordati verso cessione di quote di stipendio dagli istituti ed enti di cui all'articolo 15 del testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 5 gennaio 1950, n. 180, non è ammessa altra garanzia che quella dell'Opera di previdenza.

(È approvato).

#### Art. 23.

*(Trasferimento di attività e passività conseguenti all'assistenza creditizia).*

Sono trasferite all'Opera di previdenza le attività e passività della « Gestione dei mu-

tui al personale delle ferrovie dello Stato » e quelle del « Fondo di garanzia cessioni delle ferrovie dello Stato » comprese le somme comunque accantonate sino all'entrata in vigore della presente legge per effetto delle ritenute praticate al personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato in base all'articolo 4 della legge 2 marzo 1954, n. 19.

Ai trasferimenti patrimoniali previsti nel comma precedente si provvede con decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, sulla base dei dati consuntivi delle gestioni autonome « Mutui al personale » e « Fondo garanzia cessioni » risultanti dal rendiconto generale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato per l'anno finanziario in corso al momento dell'entrata in vigore della presente legge.

(È approvato).

#### Art. 24.

*(Destinazione del contributo di cui alla legge 2 marzo 1954, n. 19).*

Con la stessa decorrenza fissata dall'articolo 20 il contributo di cui all'articolo 4 della legge 2 marzo 1954, n. 19, è soppresso. Le quote già accreditate non sono più rimborsabili.

(È approvato).

#### Art. 25.

*(Determinazione del saggio di interesse e delle altre ritenute).*

La misura degli interessi e delle ritenute per rischi da applicare sui prestiti è stabilita dal consiglio di amministrazione dell'Opera di previdenza con propria delibera.

La ritenuta per i rischi non potrà, comunque, superare le misure del 2 per cento per i prestiti estinguibili fino a cinque anni e del 4 per cento per quelli estinguibili oltre il quinquennio, fissato rispettivamente dall'articolo 10 della legge 19 giugno 1913, n. 641, e dall'articolo 8, secondo comma, della legge 28 dicembre 1922, n. 1682.

(È approvato).

#### Art. 26.

*(Interessi sui finanziamenti).*

Sui finanziamenti che la « Gestione dei mutui al personale », istituita con l'articolo 10 della legge 19 giugno 1913, n. 641, ha ottenuto dal Fondo pensioni e sussidi, ai sensi delle leggi 15 dicembre 1949, n. 965, e 7 ottobre 1964, n. 961, l'OPAFS seguirà a corrispondere a favore del predetto fondo l'interesse annuo del 5 per cento.

(È approvato).

#### Art. 27.

*(Agevolazioni fiscali).*

L'OPAFS gode, per l'attività creditizia esercitata in base alla presente legge, degli stessi diritti e delle stesse facilitazioni, anche fiscali, già riconosciute al Fondo garanzia cessioni dal regolamento approvato con regio decreto 29 luglio 1914, n. 850, e dal testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 5 gennaio 1950, n. 180, e successive modificazioni.

(È approvato).

#### Art. 28.

*(Regolamento di esecuzione).*

Il consiglio di amministrazione della OPAFS, con propria delibera, approva il regolamento relativo all'attuazione delle norme del presente titolo.

(È approvato).

#### Art. 29.

*(Norma transitoria).*

Sino a quando non entra in vigore il regolamento previsto dall'articolo 28 della presente legge, le operazioni relative all'esercizio del credito sono disciplinate dal regolamento approvato con regio decreto 29 luglio 1914, n. 850, e successive modificazioni.

(È approvato).

## TITOLO IV

## LA GESTIONE FINANZIARIA

## Art. 30.

*(Esercizio finanziario).*

L'esercizio finanziario ha inizio il 1° gennaio e termina il 31 dicembre dello stesso anno.

Per ogni esercizio finanziario sono compilati:

a) il bilancio di previsione per l'anno che inizia il 1° gennaio successivo;

b) il rendiconto per l'anno scaduto il 31 dicembre precedente.

*(È approvato).*

## Art. 31.

*(Bilancio di previsione).*

Nel bilancio di previsione sono iscritte le entrate e le spese di competenza dell'esercizio.

La materia del bilancio è ripartita in capitoli:

per le entrate, secondo le principali fonti di provenienza;

per le spese, distintamente per quelle di funzionamento, per quelle relative alle singole categorie di prestazioni e per quelle di investimento.

Fra le spese di funzionamento quelle di personale sono tenute distinte dalle altre.

Le entrate e le spese derivanti dall'esercizio del credito di cui al titolo III della presente legge, formano oggetto di distinti capitoli atti a rilevare il risultato netto della relativa gestione.

Il consiglio di amministrazione delibera sul bilancio di previsione entro il mese di ottobre dell'anno precedente a quello cui il bilancio stesso si riferisce.

*(È approvato).*

## Art. 32.

*(Rendiconto annuale).*

I risultati della gestione annuale sono riassunti e dimostrati nel rendiconto il quale è costituito:

a) dal conto consuntivo, in cui sono messi a confronto gli stanziamenti iscritti in ciascun capitolo del bilancio di previsione con le somme riscosse e da riscuotere, per le entrate, e con le somme pagate e da pagare, per le spese;

b) dal conto del patrimonio, in cui sono indicate le consistenze delle attività e delle passività all'inizio dell'anno, le variazioni verificatesi nel corso del medesimo e le consistenze alla fine di esso.

Il rendiconto dell'esercizio scaduto, compilato a cura dell'ufficio amministrativo entro il 31 marzo successivo, deve essere esaminato dal comitato esecutivo e da questo presentato al collegio dei sindaci, con la relazione illustrativa ed i documenti giustificativi, almeno trenta giorni prima di quello che verrà fissato, non più tardi del 31 maggio, per la convocazione del consiglio di amministrazione che ne deve deliberare l'approvazione.

Il collegio dei sindaci deve riferire al consiglio di amministrazione e fare le sue osservazioni sulle risultanze del conto consuntivo e dello stato patrimoniale.

Il rendiconto, insieme con le relazioni del comitato esecutivo e del collegio dei sindaci, deve essere comunicato ai membri del consiglio di amministrazione quindici giorni prima della data fissata per la riunione dello stesso consiglio di amministrazione.

*(È approvato).*

## Art. 33.

*(Rendimento dei conti dell'OPAFS).*

Il bilancio di previsione, le sue eventuali variazioni ed il rendiconto annuale debbono essere trasmessi al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile corredati della relazione



8ª COMMISSIONE

26° RESOCONTO STEN. (30 ottobre 1973)

del comitato esecutivo e dell'estratto della deliberazione risultante dal verbale della riunione del consiglio di amministrazione.

Il rendiconto deve essere altresì corredato della relazione del collegio dei sindaci.

Il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile può formulare motivate osservazioni sui documenti di cui al comma precedente entro quindici giorni dalla data di ricevimento e rinviare i bilanci e le note di variazioni a nuovo esame del consiglio di amministrazione per le motivate decisioni definitive.

(È approvato).

#### Art. 34.

(*Bilancio di regime a lungo termine*).

Ogni cinque anni, a cominciare dall'esercizio successivo a quello dell'entrata in vigore della presente legge, l'OPAFS provvede alla compilazione di un bilancio di regime a lungo termine per verificare l'esistenza delle condizioni necessarie per il mantenimento nel tempo dell'equilibrio finanziario della gestione e per assicurare la continuità delle prestazioni, anche attraverso la costituzione di adeguati fondi di riserva.

Quando intervengono notevoli variazioni nelle basi delle previsioni, la compilazione di un nuovo bilancio di regime viene anticipata.

(È approvato).

#### Art. 35.

(*Investimento delle disponibilità finanziarie*).

L'OPAFS è autorizzata ad investire le proprie disponibilità di cassa:

a) in titoli emessi o garantiti dallo Stato, in cartelle degli Istituti italiani di credito fondiario o in titoli equiparati;

b) in beni immobili occorrenti per i servizi dell'Opera o da cedere in locazione ai canoni di mercato e previa costituzione di adeguata cauzione;

c) nei mutui al personale di cui al titolo III della presente legge;

d) in depositi fruttiferi presso l'Amministrazione postale, presso la Banca nazionale delle comunicazioni o presso altri istituti di credito di diritto pubblico o banche di interesse nazionale;

e) negli altri modi che potranno essere autorizzati con formale delibera del consiglio di amministrazione dell'OPAFS.

I fondi di riserva disponibili possono essere utilizzati purchè i conseguenti investimenti patrimoniali presentino requisiti di liquidità compatibili con le esigenze che debbono essere fronteggiate con i fondi medesimi.

(È approvato).

#### Art. 36.

(*Entrate ordinarie*).

Per far fronte alle proprie spese l'OPAFS dispone delle seguenti entrate ordinarie:

1) le ritenute a carico degli iscritti, ragguagliate, a partire dal 1° gennaio dell'anno finanziario successivo a quello dell'entrata in vigore della presente legge, al 4 per cento dell'80 per cento dello stipendio in godimento, dell'assegno personale pensionabile e del compenso per ex combattente;

2) il contributo dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato pari al 9 per cento dell'80 per cento del totale delle competenze di cui al precedente punto;

3) una somma annua a carico dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, per concorso alle spese di amministrazione, pari all'1 per cento delle ritenute cui sono assoggettati gli iscritti e del contributo di cui al precedente punto;

4) l'importo delle multe inflitte al personale per mancanze disciplinari;

5) utili derivanti dall'esercizio del credito a favore degli iscritti;

6) interessi, canoni ed altri proventi derivanti dal patrimonio dell'ente;

7) sovvenzioni od assegnazioni di fondi eventualmente disposte da altri enti, nonchè

lasciti e donazioni fatti dagli iscritti o da terzi a favore dell'OPAFS salvo che per disposizione degli oblatori siano da portarsi in incremento del patrimonio;

8) rette e contributi per l'ammissione degli iscritti o loro familiari negli istituti di educazione e di istruzione, nei soggiorni di vacanza e nelle case di riposo.

Sono altresì devoluti dalla Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato all'OPAFS nei limiti del gettito annuo al 31 dicembre 1972:

1) i canoni per le concessioni delle rivendite di tabacchi, libri e giornali;

2) i proventi della pubblicità negli impianti ferroviari e nei treni esercitata per concessione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato alle condizioni da essa stabilite.

(È approvato).

#### Art. 37.

(Cooperazione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato).

Gli uffici tecnici dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, centrali e periferici, prestano l'opera di assistenza tecnica richiesta dalla OPAFS per la costruzione, l'ampliamento, la trasformazione, le migliorie e la manutenzione dei suoi immobili.

(È approvato).

#### Art. 38.

(Effettuazione del servizio di cassa).

Per i propri servizi di cassa l'OPAFS si avvale delle proprie casse, dell'Amministrazione postale della Banca nazionale delle comunicazioni o di altri istituti di credito di diritto pubblico o banche di interesse nazionale.

L'Opera può anche affidare l'esecuzione dei propri servizi di cassa all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato che vi provvede, in tal caso, con le modalità previste dai propri ordinamenti.

(È approvato).

#### Art. 39.

(Periodicità di acquisizione delle entrate).

Le ritenute al personale, i contributi ordinari dovuti dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e le altre entrate patrimoniali, di carattere ricorrente e continuativo, previste nei precedenti articoli sono versati mensilmente all'OPAFS, in ragione di un dodicesimo degli stanziamenti iscritti nei relativi capitoli del bilancio, salvo conguaglio al termine di ogni esercizio finanziario.

(È approvato).

### TITOLO V

#### DISPOSIZIONI FINALI E TRANSITORIE

#### Art. 40.

(Personale « in prova » cessato dal servizio).

Le somme trattenute agli iscritti a favore della OPAFS sono rimborsate senza interessi:

a) agli iscritti in prova esonerati, licenziati o dispensati;

b) agli iscritti in prova dimissionari o dichiarati decaduti dal servizio.

Non si procede al rimborso delle ritenute né alla liquidazione della buonuscita:

a) agli iscritti in prova cessati dal servizio per cause che diano luogo a liquidazione di pensione eccezionale;

b) ai superstiti di iscritti in prova cessati dal servizio per morte.

Le persone di cui al comma precedente conservano titolo a tutte le prestazioni dell'OPAFS.

(È approvato).

#### Art. 41.

(Figli legittimi -  
Equiparazione ai figli legittimi).

Le prestazioni dell'OPAFS sono erogate a favore dei figli legittimi anche se nati da ma-

8<sup>a</sup> COMMISSIONE

26° RESOCONTO STEN. (30 ottobre 1973)

trimonio contratto dall'iscritto dopo il collocamento a riposo o la dispensa dal servizio presso l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

Agli effetti delle prestazioni dell'ente, ai figli legittimi sono equiparati i figli legittimati, i figli naturali riconosciuti o dichiarati giudizialmente, i figli adottivi.

Sono, altresì, equiparati gli affiliati, purchè l'atto di affiliazione sia di data anteriore alla cessazione dal servizio.

(È approvato).

#### Art. 42.

(Accertamento delle condizioni di « a carico » e di inabilità al lavoro).

In tutti i casi in cui sia richiesta la condizione di « a carico dell'iscritto » questa deve risultare dagli atti dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato agli effetti della corresponsione degli assegni familiari ovvero, in mancanza, da atto notorio o da dichiarazione sostitutiva resa ai sensi delle leggi vigenti.

Quando per le concessioni dell'Opera sia richiesta la inabilità al lavoro, questa deve essere constatata da una commissione medica composta di sanitari dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato. Si intendono in ogni caso inabili le persone che abbiano raggiunto i limiti di età stabiliti per legge per il conseguimento della pensione di vecchiaia.

(È approvato).

#### Art. 43.

(Regime fiscale - Indagini informative).

L'OPAFS è parificata, agli effetti delle imposte e delle tasse, alle amministrazioni dello Stato, anche per quanto riguarda le erogazioni da essa disposte.

Le domande per il conseguimento dei benefici dell'OPAFS e i documenti che le corredano sono esenti da imposte di bollo.

Le rette e i contributi per l'ammissione nei collegi, nei soggiorni di vacanze e nelle

case di riposo, i premi, i contributi straordinari ed i reintegri dovuti all'OPAFS sono esenti da imposte, tasse e diritti.

Le donazioni e le elargizioni comunque fatte alla OPAFS sono esenti anche dalle imposte di successione e da quelle ipotecarie.

L'OPAFS è parificata all'amministrazione dello Stato anche ai fini delle indagini informative necessarie per l'esercizio della sua attività previdenziale ed assistenziale.

(È approvato).

#### Art. 44.

(Ricorsi, vincoli, termini prescrizionali).

Contro i provvedimenti dell'OPAFS concernenti le prestazioni previste dalla presente legge, è ammesso ricorso al consiglio di amministrazione entro trenta giorni dalla comunicazione all'interessato o dalla data in cui ne abbia avuto piena conoscenza.

Il consiglio di amministrazione delibera in via definitiva nei novanta giorni successivi alla presentazione del ricorso.

Contro i provvedimenti definitivi dell'OPAFS in materia di prestazioni obbligatorie è ammesso ricorso alla Corte dei conti.

L'indennità di buonuscita e tutti gli assegni di carattere previdenziale ed assistenziale erogati dall'OPAFS non sono pignorabili nè sequestrabili.

Le prestazioni di diritto a carattere continuativo a favore dei superstiti dell'iscritto decorrono dal primo giorno del mese successivo a quello in cui avviene la morte dell'iscritto. Ove siano richiesti dopo un anno dalla morte dell'iscritto, decorrono dal primo giorno del mese successivo a quello della presentazione della domanda.

Le prestazioni facoltative a carattere continuativo decorrono dalla data stabilita di volta in volta dal comitato esecutivo ed indicata nel provvedimento di concessione.

L'indennità di buonuscita si prescrive dopo cinque anni dalla cessazione dal servizio del dipendente.

Il sussidio funerario si prescrive dopo due anni dalla morte del dante causa.

(È approvato).

## Art. 45.

*(Crediti dell'OPAFS).*

I crediti dell'OPAFS sono parificati ai crediti dello Stato sia agli effetti della sospensione dei pagamenti eventualmente disposti a favore dei debitori verso l'OPAFS da amministrazioni statali, sia agli effetti delle ritenute su stipendi e pensioni dei predetti debitori, sia agli effetti della procedura coattiva per la riscossione delle entrate patrimoniali.

*(È approvato).*

## Art. 46.

*(Assistenza legale).*

L'assistenza legale e la rappresentanza e difesa in giudizio dell'OPAFS sono affidate all'Avvocatura dello Stato.

*(È approvato).*

## Art. 47.

*(Termini e modalità per l'attuazione delle norme concernenti l'OPAFS).*

Il consiglio di amministrazione della OPAFS provvede entro il 31 dicembre dell'anno successivo a quello di entrata in vigore della presente legge ad emanare i provvedimenti necessari per la sua attuazione.

La situazione finanziaria e patrimoniale dell'OPAFS all'inizio della sua attività sarà accertata sulla base delle risultanze del conto consuntivo dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato alla data indicata nel precedente comma.

Nel periodo intercorrente fra la data di entrata in vigore della presente legge e quella indicata al primo comma, l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato verserà alla OPAFS il contributo di cui al punto 3 del primo comma dell'articolo 36, al netto della parte di spese di amministrazione da essa sostenute.

*(È approvato).*

## Art. 48.

*(Abrogazioni di norme precedenti - Norma transitoria).*

Le disposizioni riguardanti l'Opera di previdenza a favore del personale delle ferrovie dello Stato che siano in contrasto con quelle della presente legge sono abrogate.

Le prestazioni di carattere continuativo già concesse alla data di entrata in vigore della presente legge in base alle norme abrogate di cui al precedente comma sono mantenute *ad personam* e per l'importo previsto dalle norme abrogate, semprechè sussistano le condizioni alle quali la concessione è subordinata e per i beneficiari non siano previste dalla presente legge altre prestazioni sostitutive delle precedenti.

*(È approvato).*

## Art. 49.

*(Decorrenza).*

La presente legge ha effetto a decorrere dal primo giorno del mese successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale*.

Le prestazioni a carattere obbligatorio di cui all'articolo 2, comprese quelle di nuova istituzione, sono regolate secondo le norme stabilite dagli articoli 14, 15, 16 e 17 a decorrere dal 1º gennaio 1973.

Per quanto riguarda l'articolo 16, per il periodo intercorrente dal 1º gennaio 1973 e fino alla data di cui al primo comma del presente articolo, seguitano ad avere effetto, relativamente ai destinatari delle prestazioni in esso previste, le disposizioni precedentemente in vigore.

*(È approvato).*

Pongo in votazione il disegno di legge nel suo complesso.

*(È approvato).*

**Discussione e approvazione del disegno di legge:**

**« Autorizzazione di spesa per la revisione dei prezzi contrattuali, per indennità di espropriazione ed altri maggiori oneri derivanti dall'esecuzione, a cura del Ministero dei lavori pubblici, di opere finanziate con leggi speciali » (1073)**

**P R E S I D E N T E .** L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Autorizzazione di spesa per la revisione dei prezzi contrattuali, per indennità di espropriazione ed altri maggiori oneri derivanti dall'esecuzione, a cura del Ministero dei lavori pubblici, di opere finanziate con leggi speciali ».

Comunico che la 5<sup>a</sup> Commissione ha espresso parere favorevole il 9 ottobre.

Prego il senatore Sammartino di riferire alla Commissione sul disegno di legge.

**S A M M A R T I N O ,** *relatore alla Commissione.* Scopo del disegno di legge è quello di mettere a disposizione del Ministero dei lavori pubblici i mezzi finanziari necessari per far fronte ai maggiori oneri dipendenti dall'esecuzione di opere pubbliche finanziate con leggi speciali. Si tratta di oneri legati alla necessità di non lasciare programmi di opere pubbliche incompleti. Una parte dei fondi stanziati in questo disegno di legge dovrà permettere, infatti, al Ministero dei lavori pubblici di finanziare lavori che gli originari progetti non avevano previsto o che si sono resi necessari successivamente. È evidente che, qualora non si dovessero somministrare le somme necessarie, si rischierebbe di vanificare anche la utilità delle opere già eseguite, le quali proprio per la loro incompiutezza, non possono soddisfare le finalità pubbliche a cui erano destinate. Un'altra parte dello stanziamento dovrà essere utilizzata per pagare i creditori dell'Amministrazione a titolo di indennità di espropriazione e per la risoluzione, in via amministrativa o giurisdizionale, di vertenze in atto

Quindi il problema non è solo di dotare il Ministero dei mezzi necessari per avviare a compimento i lavori pubblici rimasti sospesi, ma soprattutto quello di soddisfare le attese di coloro che, pur essendo stati privati dei propri beni, non hanno ricevuto ancora l'equivalente della perdita economica subita. È una situazione di palese ingiustizia, che impegna il legislatore ad un intervento riparatore.

D'altra parte non è che, procrastinando la decisione di fornire l'Amministrazione dei mezzi necessari, si allevia il carico del Ministero. Si tratta di compiti a cui il Ministero dei lavori pubblici non può sottrarsi, se non vuole andare incontro ad azioni giudiziarie da parte degli interessati.

Quindi l'approvazione del disegno di legge non è differibile.

A conclusione di questa relazione, non posso non rilevare che lo stanziamento previsto dal disegno di legge non è congruo rispetto ai fini che esso si prefigge. Comunque, ad evitare ulteriori remore, mi permetto di sollecitare la Commissione ad approvarlo nel testo che ci viene proposto. Grazie.

**P R E S I D E N T E .** Ringrazio il relatore, senatore Sammartino.

Dichiaro aperta la discussione generale. Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa. Do la parola al rappresentante del Governo, onorevole Scarlato.

**S C A R L A T O ,** *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Desidero solo aggiungere due parole a quanto detto dal senatore Sammartino, che ringrazio per la sua relazione. Con questo disegno di legge vengono soddisfatte due esigenze: in primo luogo si conferiscono fondi sul bilancio del Ministero dei lavori pubblici per fronteggiare maggiori oneri derivanti dall'applicazione di leggi speciali; secondariamente viene appagata una esigenza di ordine contingente, come indicato dal relatore.

Per queste ragioni sollecito il voto favorevole della Commissione.

8ª COMMISSIONE

26º RESOCONTO STEN. (30 ottobre 1973)

P R E S I D E N T E . Ringrazio l'onorevole rappresentante del Governo.

Da parte mia posso aggiungere che non ho trovato riferimento esplicito per la copertura, ma la relazione dice che dei 300 miliardi disposti nell'elenco n. 5 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno 1972, riferentesi al fondo globale, capitolo 3523, si utilizzano 20 miliardi. Quindi, la copertura formalmente c'è. Come Presidente di questa Commissione non ho quindi nulla da obiettare.

Passiamo, quindi, all'esame degli articoli, di cui do lettura:

Art. 1.

Per provvedere alla liquidazione degli oneri derivanti dalla revisione dei prezzi contrattuali, alle indennità di espropriazione e alla risoluzione di vertenze in via amministrativa o giurisdizionale, in dipendenza dell'esecuzione, a cura del Ministero dei lavori pubblici, di opere pubbliche finanziate con leggi speciali, le cui disponibilità risultino esaurite, è autorizzata la spesa di lire 20 miliardi da iscriversi in apposito capitolo dello stato di previsione del Ministero medesimo.

Il predetto capitolo sarà gestito dall'Amministrazione centrale del Ministero dei lavori pubblici con applicazione, in quanto occorra, della legge 17 agosto 1960, n. 908.

*(È approvato).*

Art. 2.

All'onere di lire 20 miliardi derivante dall'applicazione della presente legge si provvede a carico del capitolo 3523 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1972.

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

*(È approvato).*

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

*(È approvato).*

*La seduta termina alle ore 13,15.*

---

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI  
*Il consigliere parlamentare delegato per i resoconti stenografici*  
DOTT. FRANCO BATTOCCHIO