

SENATO DELLA REPUBBLICA

VI LEGISLATURA

8^a COMMISSIONE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

30° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI GIOVEDÌ 22 NOVEMBRE 1973

Presidenza del Vice Presidente CAVALLI

INDICE

DISEGNI DI LEGGE

IN SEDE DELIBERANTE

Discussione e approvazione:

« Norme per l'inclusione dei dottori agronomi e forestali nell'elenco dei tecnici abilitati di cui all'articolo 1 del regio decreto 16 novembre 1939, n. 2229, e di cui ai commi primo e secondo dell'articolo 2 della legge 5 novembre 1971, n. 1086 » (630) (D'iniziativa dei senatori Zanon ed altri):

PRESIDENTE	Pag. 471, 472
ARNONE	472
PACINI, <i>relatore alla Commissione</i>	472
PISCITELLO	472
SALERNO	472

Discussione e approvazione con modificazioni:

« Disposizioni per l'ammodernamento e la ristrutturazione dei servizi di trasporto esercitati per mezzo della gestione gover-

nativa delle ferrovie meridionali sarde ed autoservizi integrativi » (1045):

PRESIDENTE	Pag. 461, 462, 463 e <i>passim</i>
ARNONE	461
CENGARLE, <i>sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i>	462, 463, 464
GROSSI	462
LIGIOS, <i>relatore alla Commissione</i>	461, 462, 463 e <i>passim</i>
PISCITELLO	461
SANTALCO	462

Discussione e approvazione con modificazioni:

« Inquadramento nei ruoli ferroviari dei lavoratori dipendenti dalle imprese appaltatrici del servizio di manipolazione, carica e manutenzione degli accumulatori per la illuminazione dei treni » (1177) (Approvato dalla Camera dei deputati):

PRESIDENTE	464, 466, 467 e <i>passim</i>
ARNONE	466, 468
CENGARLE, <i>sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i>	467, 468
MADERCHI	467, 468
SALERNO	468
SANTALCO, <i>relatore alla Commissione</i>	465, 467, 468
SGHERRI	466

Approvazione:

« Dilazionamento dei termini di ultimazione per le espropriazioni e per le opere di cui all'articolo 4 della legge 20 dicembre 1967, n. 1251 » (1270) (D'iniziativa dei deputati Canepa ed altri) (Approvato dalla Camera dei deputati):

PRESIDENTE Pag. 460
SANTI, relatore alla Commissione 460

La seduta ha inizio alle ore 10,20.

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

IN SEDE DELIBERANTE**Approvazione del disegno di legge:**

« Dilazionamento dei termini di ultimazione per le espropriazioni e per le opere di cui all'articolo 4 della legge 20 dicembre 1967, n. 1251 » (1270), d'iniziativa dei deputati Canepa ed altri (Approvato dalla Camera dei deputati)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Dilazionamento dei termini di ultimazione per le espropriazioni e per le opere di cui all'articolo 4 della legge 20 dicembre 1967, numero 1251 », d'iniziativa dei deputati Canepa, Cattanei e Boffardi Ines, già approvato dalla Camera dei deputati.

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

SANTI, relatore alla Commissione. Il disegno di legge ha ottenuto il parere favorevole, per quanto di competenza della Commissione giustizia. La legge n. 1251 è entrata in vigore, con la pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale, il 2 gennaio 1968 e prevede all'articolo 1 la costituzione e la durata di un consorzio autonomo del porto di Genova (durata prevista fino al 31 dicembre 2002). All'articolo 2 della legge è prevista l'applicazione a detto consorzio autonomo di tasse speciali portuali. All'articolo 3 si parla di estensione di giurisdizione, ciò che

farà del porto di Genova uno dei più grandi porti mediterranei.

Quello che ci interessa, in questo momento, è l'articolo 4 che nel primo comma prevede l'ampliamento del porto, con opere inserite e contemplate nel progetto di piano regolatore già approvato dal Ministero dei lavori pubblici e dichiarate di pubblica utilità, indifferibili ed urgenti. Inoltre viene attribuito al consorzio autonomo l'incarico dell'esecuzione, nonché della manutenzione. I termini per condurre a termine le espropriazioni necessarie all'attuazione del piano regolatore generale e per la costruzione delle opere di ampliamento, sono legati a precise scadenze.

Ecco i motivi della presentazione del disegno di legge al nostro esame, già approvato dalla Camera dei deputati. I termini previsti dall'articolo 4 (tre anni) sono in scadenza: se il provvedimento non venisse approvato, essendo condizionante lo spazio di tempo in cui devono aver luogo le opere, vedremmo resa inefficace la legge n. 1251 e di fatto vedremmo interrotto tutto quel lavoro di ammodernamento, di espansione e di miglioramento del porto di Genova.

Le ragioni esposte mi sembrano sufficienti per raccomandare agli onorevoli colleghi la approvazione di questo disegno di legge.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale. Poichè nessuno domanda di parlare, la dichiaro chiusa.

Passiamo ora all'esame dell'articolo unico, di cui do lettura:

Articolo unico.

Le opere per la costruzione di un primo nucleo portuale completo e funzionale, contemplate nell'aggiornamento del piano regolatore generale del porto di Genova-Voltri in data 5 novembre 1968, approvato dal Ministero dei lavori pubblici con decreto 25 ottobre 1969, n. 2904, e previste nel relativo progetto di massima in data 8 agosto 1969 e 5 giugno 1970, approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici nell'adunanza del 9 settembre 1970, con voto n. 1469, sono dichiarate di pubblica utilità, indifferibili ed

urgenti a tutti gli effetti di legge, e la loro esecuzione resta demandata al Consorzio autonomo del porto di Genova ai sensi della legge 20 dicembre 1967, n. 1251.

I termini, rispettivamente di 6 e 15 anni, previsti dall'articolo 4 della predetta legge per condurre a termine le espropriazioni necessarie all'attuazione del piano regolatore generale e per la costruzione delle opere di ampliamento, decorrono dalla data di entrata in vigore della presente legge.

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti il disegno di legge nel suo articolo unico.

(È approvato).

Discussione e approvazione con modificazioni del disegno di legge:

« Disposizioni per l'ammodernamento e la ristrutturazione dei servizi di trasporto esercitati per mezzo della gestione governativa delle ferrovie meridionali sarde ed autoservizi integrativi » (1045)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Disposizioni per l'ammodernamento e la ristrutturazione dei servizi di trasporto esercitati per mezzo della gestione governativa delle ferrovie meridionali sarde ed autoservizi integrativi ».

In assenza del relatore, senatore Tanga, prego il senatore Ligios di riferire alla Commissione sul disegno di legge.

LIGIOS, *relatore alla Commissione*. Riferirò brevemente. Si tratta di questo: in Sardegna ci sono due società che hanno avuto dallo Stato diverse concessioni per linee ferroviarie: le ferrovie meridionali sarde e le ferrovie complementari. Per quanto riguarda le ferrovie complementari ritengo che non appena si risolverà in sede di Consiglio di Stato una controversia in atto, si dovrà parlare di ammodernamento di quelle linee.

Le ferrovie meridionali furono concesse nel 1915 ed ebbero un momento di particolare gloria durante gli anni dell'autarchia,

svolgendo effettivamente, negli anni dal 1935 al 1945-49, una funzione abbastanza importante, soprattutto nel settore dei trasporti di carbone nonchè del trasporto passeggeri.

Oggi, con la crisi del carbone e delle miniere, queste ferrovie si sono rese inutili e il Governo propone l'abbandono di un tronco ferroviario (a scartamento ridotto) e la trasformazione di un altro tronco in scartamento ordinario, nonchè l'ampliamento delle linee automobilistiche in sostituzione delle linee ferroviarie (così come si era iniziato a fare fin dal 1949).

Data, quindi, l'importanza per la zona del Sulcis e per la parte più depressa della provincia di Cagliari, esprimo il mio parere favorevole al disegno di legge.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

PISCITELLO. Onorevole Presidente, già in altra seduta, in occasione dell'esame in sede referente del disegno di legge, si erano espresse preoccupazioni in ordine ai poteri della regione, poteri che sarebbero stati o sarebbero gravemente violati senza una qualche modifica di questo disegno di legge. Si tratta di poteri costituzionali che soltanto la Regione detiene e che soltanto la Regione potrebbe se mai delegare e mi sembra che questa delega possa essere in ogni caso revocata, ove sia il caso. Ad ogni modo, noi proponiamo, stante anche l'esigenza di approvare urgentemente il disegno di legge, alcuni emendamenti, precisamente agli articoli 1, 5 e 6. Li presenteremo in sede di esame degli articoli. In sostanza si tratta di inserire, in modo acconcio, negli articoli suddetti, l'indicazione che la regione Sardegna non solo debba essere ascoltata e consultata, ma che ogni decisione vada adottata d'intesa con essa. Solo in questo modo si potrà avere una qualche validità costituzionale della legge. E ciò anche perchè le osservazioni della 1^a Commissione sono state ritenute valide dallo stesso presidente Martinelli.

ARNONE. Dichiaro di essere favorevole agli emendamenti preannunciati dal senatore Piscitello.

8^a COMMISSIONE

30° RESOCONTO STEN. (22 novembre 1973)

CENGARLE, *sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Nessuno vuol togliere alcun potere alle Regioni. Tra l'altro, della commissione interministeriale di cui all'articolo 10 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, fa parte anche un rappresentante regionale.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro chiede di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

SANTALCO. Dichiaro il voto favorevole del Gruppo della Democrazia cristiana al disegno di legge.

GROSSI. A nome del Gruppo socialista, preannuncio il voto favorevole.

LIGIOS, *relatore alla Commissione*. Mi dichiaro favorevole all'approvazione del disegno di legge.

CENGARLE, *sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Anche il Governo è favorevole.

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

Art. 1.

Il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile è autorizzato a procedere all'ammodernamento ed alla ristrutturazione dei servizi di trasporto esercitati per mezzo della gestione governativa delle ferrovie meridionali sarde ed autoservizi integrativi, al fine di metterli in grado di soddisfare, nella maniera più razionale e conveniente, le esigenze del traffico nel quadro dello sviluppo economico e sociale della regione interessata.

A questo articolo è stato presentato un emendamento da parte del senatore Piscitello. Ne do lettura:

Al comma unico, dopo le parole « ... è autorizzato a procedere ... » aggiungere le parole: « d'intesa con la Regione Sardegna ... ».

LIGIOS, *relatore alla Commissione*. Esprimo parere favorevole.

CENGARLE, *sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Anche il Governo è favorevole.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento aggiuntivo, presentato dal senatore Piscitello.

(È approvato).

Metto ai voti l'articolo 1 quale risulta con l'emendamento testè approvato.

(È approvato).

Art. 2.

L'esercizio della ferrovia a scartamento ridotto da Siliqua a Calasetta con diramazione da S. Giovanni Suergiu a Iglesias sarà definitivamente sostituito con servizi automobilistici paralleli, ad eccezione del tronco Carbonia-S. Antioco per il quale, a cura del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, lo scartamento verrà trasformato in ordinario e verranno istituiti i necessari raccordi con la rete delle Ferrovie dello Stato.

(È approvato).

Art. 3.

L'ammodernamento e la ristrutturazione di cui ai precedenti articoli saranno effettuati secondo un piano quadriennale e per l'importo di 4.000 milioni di lire, da stanziare su apposito capitolo dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile in ragione di lire 1.000 milioni per ciascuno degli anni finanziari dal 1973 al 1976.

(È approvato).

Art. 4.

Per la realizzazione del piano, il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile può assumere impegni fino a concorrenza della somma di lire 4.000 milioni, fermo restando che i relativi pagamenti saranno regolati in modo da non superare i limiti degli stanziamenti iscritti in ciascun anno.

(È approvato).

Art. 5.

Il piano generale di ammodernamento o variazioni al medesimo, nonché eventuali piani parziali, saranno approvati dal Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, sentito il parere della regione Sardegna e della commissione interministeriale di cui all'articolo 10 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, integrata dal commissario della gestione.

In sede di applicazione del piano dovrà essere sentito il parere del comitato per le gestioni governative ai sensi dell'articolo 5 della legge 18 luglio 1957, n. 614.

A questo articolo è stato presentato un emendamento da parte del senatore Piscitello. Ne do lettura:

Al primo comma, sostituire le parole: « ... sentito il parere della Regione Sardegna e ... » con le altre: « ... d'intesa con la Regione Sardegna e sentito il parere ... ».

L I G I O S , *relatore alla Commissione.*
Esprimo parere favorevole.

C E N G A R L E , *sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Anche il Governo è favorevole.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti l'emendamento sostitutivo presentato dal senatore Piscitello al primo comma.

(È approvato).

Metto ai voti l'articolo 5 quale risulta con l'emendamento testè approvato.

(È approvato).

Art. 6.

Al fine di realizzare il coordinamento dei servizi della gestione commissariale delle ferrovie meridionali sarde con altri servizi di trasporto, eliminando situazioni concorrenziali e servizi superflui, il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile — Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione — è autorizzato ad

esercitare, per mezzo della gestione governativa suddetta, valutando la situazione esistente in relazione anche ai prevedibili sviluppi ed orientamenti del traffico, altri autoservizi ordinari, integrativi ed a contratto della rete locale dei trasporti, che servano, con la medesima, un unico bacino di traffico, nonché a rilevare dagli attuali concessionari, usufruendo delle somme di cui all'articolo 3, autoservizi interferenti o interdipendenti per finalità di traffico con i servizi sostitutivi della ferrovia.

A questo articolo è stato presentato un emendamento da parte del senatore Piscitello. Ne do lettura:

Dopo le parole: « ... è autorizzato... » aggiungere le altre: « ... d'intesa con la Regione Sardegna... ».

L I G I O S , *relatore alla Commissione.*
Esprimo parere favorevole.

C E N G A R L E , *sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Anche il Governo è favorevole.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti l'emendamento aggiuntivo presentato dal senatore Piscitello.

(È approvato).

Metto ai voti l'articolo 6 quale risulta con l'emendamento testè approvato.

(È approvato).

Art. 7.

Il rilievo dei servizi di cui al precedente articolo 6 potrà essere effettuato corrispondendo il prezzo di stima del materiale rotabile e degli impianti, nonché un corrispettivo che non potrà superare la sesta parte della somma degli introiti netti da oneri fiscali nei tre dei cinque anni precedenti il rilievo che hanno dato i maggiori prodotti. L'una e l'altra somma saranno determinate previa stima della competente Direzione compartimentale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

Il rilievo è approvato dal Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, sentito il parere del Comitato per le gestioni governative.

(È approvato).

Art. 8.

La gestione governativa è autorizzata ad effettuare spese di carattere patrimoniale ed a trattare affari aventi comunque riflessi finanziari sino all'ammontare di un milione di lire, nei limiti delle spese preventivamente approvate dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, in deroga alla procedura prevista dall'articolo 5 della legge 18 luglio 1957, n. 614.

(È approvato).

Art. 9.

La gestione governativa è autorizzata a vendere il materiale d'armamento, il materiale rotabile e di esercizio fuori d'uso a mezzo di apposite gare, il cui prezzo base sarà determinato su conforme parere dell'Ufficio tecnico erariale. Il ricavato delle vendite affluirà ai fondi di rinnovo di detti materiali e potrà essere utilizzato dalla gestione con l'autorizzazione del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile — Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione

(È approvato).

Art. 10.

All'onere derivante dall'applicazione della presente legge, previsto in lire 1.000 milioni per l'anno finanziario 1973, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo iscritto al capitolo n. 5381 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno finanziario medesimo.

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

A questo articolo è stato presentato un emendamento da parte del senatore Mar-

tinelli, Presidente di questa Commissione, che faccio mio. Ne do lettura:

« Sostituire il primo comma con il seguente:

” All'onere derivante dall'applicazione della presente legge, previsto in lire 1.000 milioni per gli anni finanziari 1973 e 1974, si provvede mediante corrispondenti riduzioni dei fondi iscritti al capitolo n. 5381 degli stati di previsione della spesa del Ministero del tesoro per gli anni finanziari medesimi ” ».

L I G I O S , *relatore alla Commissione.*
Esprimo parere favorevole.

C E N G A R L E , *sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Anche il Governo è favorevole.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti l'emendamento sostitutivo del primo comma.

(È approvato).

Metto ai voti l'articolo 10 quale risulta con l'emendamento testè approvato.

(È approvato).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

Discussione e approvazione con modificazioni del disegno di legge:

« **Inquadramento nei ruoli ferroviari dei lavoratori dipendenti dalle imprese appaltatrici del servizio di manipolazione, carica e manutenzione degli accumulatori per l'illuminazione dei treni** » (1177) (*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: « Inquadramento nei ruoli ferroviari dei lavoratori dipendenti dalle imprese appaltatrici del servizio di manipolazione, carica e manutenzione degli accumulatori per l'illuminazione dei treni », già approvato dalla Camera dei deputati.

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

SANTALCO, *relatore alla Commissione*. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, il disegno di legge n. 1177, che riproduce il n. 1514 approvato, con alcune modifiche, dalla Camera dei deputati, viene al nostro esame con il parere favorevole della 5^a Commissione condizionato per quanto attiene la norma finanziaria prevista all'articolo 7.

Il provvedimento, frutto di accordi fra Governo e organizzazioni sindacali, tende ad inquadrare nel ruolo del personale delle Ferrovie dello Stato i dipendenti delle ditte appaltatrici del servizio di manipolazione, carica e manutenzione delle batterie, abolendo conseguentemente gli appalti attraverso i quali l'Amministrazione ferroviaria fino ad oggi ha potuto garantire un servizio di particolare delicatezza ed importanza.

Il primo articolo del disegno di legge prevede la sistemazione a ruolo del personale delle imprese appaltatrici del servizio anzidetto che l'Amministrazione ferroviaria assume in gestione diretta. La sistemazione è prevista mediante concorsi speciali per titoli riservati ai dipendenti delle imprese i quali, alla data del 1° settembre 1972, erano adibiti al citato servizio. Gli aventi diritto possono presentare domanda entro trenta giorni dalla data dei relativi bandi. Nel testo governativo era inoltre richiesta la condizione che i predetti dipendenti avessero continuato ad intrattenere rapporto di lavoro subordinato con imprese appaltatrici di servizi ferroviari — anche se non assunti in gestione diretta — fino alla data di entrata in vigore della legge.

La Camera dei deputati ha soppresso quest'ultima parte ed il Governo l'ha riproposta alla 5^a Commissione del Senato ed ora, per competenza, passa alla nostra decisione.

Ove questa Commissione dovesse accettare la proposta governativa, che certamente qui sarà ripresentata, resterebbero esclusi dall'inquadramento i dipendenti delle imprese appaltatrici che dal 1° settembre 1972 alla data di entrata in vigore della legge ab-

biano cessato dal prestare la propria opera per qualsiasi motivo.

Vorrei pregare il Governo di non insistere nella richiesta, tenendo conto che potrebbe trattarsi dell'esclusione di poche unità, peraltro specializzate, a causa molto probabilmente della ritardata approvazione del provvedimento che stiamo discutendo.

L'articolo 2 prescrive i requisiti che sono identici a quelli previsti per l'ammissione all'impiego ferroviario, con l'eccezione dei limiti di età che, in relazione alle diverse qualifiche di inquadramento, non deve superare il cinquantesimo anno, elevabile a cinquantacinque anni nel caso che sia accertata una anzianità di servizio, alle dipendenze delle imprese appaltatrici, di sette anni. Sono, in ogni caso, fatte salve le disposizioni di legge a favore delle categorie privilegiate.

L'articolo 3 disciplina l'inquadramento in ruolo, che avverrà con l'assunzione in prova nella qualifica iniziale del gruppo di personale di ruolo corrispondente alle mansioni prevalentemente espletate dai lavoratori degli appalti nel periodo che va dal 1° marzo al 31 agosto 1972. L'assunzione in prova avviene nella qualifica iniziale del gruppo inferiore, nel caso in cui il lavoratore non sia in possesso del titolo di studio richiesto per l'accesso alla qualifica iniziale del gruppo di personale di ruolo, alla quale avrebbe titolo in base alle mansioni prevalentemente espletate nel periodo predetto.

Per coloro i quali non risultino in possesso del titolo di studio minimo richiesto di licenza di scuola elementare, mentre col testo governativo era prevista la esclusione dall'inquadramento, con la modifica approvata dall'altro ramo del Parlamento viene concessa la possibilità di presentare il titolo stesso entro il periodo di prova.

L'articolo 4 prevede gli aumenti di pianta del personale dell'Azienda delle ferrovie dello Stato al fine di consentire l'inquadramento del personale delle imprese appaltatrici e viene attribuita al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile la facoltà di ripartire fra le singole qualifiche interessate all'inquadramento i contingenti in aumento alla categoria del personale degli uffici ed a

quella del personale dell'esercizio, che vengono fissati dallo stesso articolo.

È altresì previsto che le eventuali vacanze, residue dopo l'inquadramento dei dipendenti utilizzati nel servizio appaltato assunto in gestione diretta dall'Amministrazione ferroviaria, verranno coperte con i dipendenti di imprese appaltatrici di servizi non assorbiti in gestione diretta, purché posseggano i requisiti richiesti dalla legge stessa.

L'articolo 5 prevede adempimenti del direttore generale delle ferrovie dello Stato in ordine alla equiparazione delle mansioni delle varie categorie di dipendenti delle imprese a quelle dei diversi gruppi del personale ferroviario di ruolo, al fine di poter determinare la qualifica nella quale dovrà essere predisposto l'inquadramento dei singoli dipendenti. Il direttore generale, inoltre, dovrà nominare le apposite Commissioni compartimentali per i concorsi di inquadramento, nelle quali è prevista la rappresentanza sindacale.

L'articolo 6 detta norme particolari per il collocamento in quiescenza del personale inquadrato per effetto della stessa legge; mentre l'articolo 7 prevede la copertura finanziaria dell'onere derivante dall'attuazione della legge. Quest'ultima norma, come ebbi ad accennare all'inizio della relazione, va sostituita con quella suggerita dalla Commissione programmazione economica, bilancio e partecipazioni statali.

Onorevoli colleghi, concludo la mia relazione col sottolineare la bontà del disegno di legge su cui ho riferito, che, mentre elimina l'appalto di un importante servizio con l'assunzione in gestione diretta da parte dell'Azienda ferroviaria, assicura tranquillità e certezza del domani ad una categoria di lavoratori che notte e giorno, fianco a fianco con i ferrovieri impegnati nell'esercizio, condividendone i non pochi sacrifici, ha contribuito a potenziare e migliorare i trasporti su rotaia.

Con queste considerazioni, mi permetto sollecitare l'approvazione del disegno di legge che, come è noto, dovrà tornare all'altro ramo del Parlamento per la definitiva

valutazione a seguito dell'emendamento che dovrà apportarsi alla norma finanziaria.

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

S G H E R R I . Prendo la parola soltanto per una spiegazione, relativa all'articolo 3. Io credo che, come criterio generale, vada bene ma non sia accettabile nel caso specifico, trattandosi di lavoratori i quali hanno già nella ditta appaltatrice, attraverso l'esperienza di anni di lavoro, svolto e assunto specifiche mansioni e, di fatto, assolvono quindi a questo ruolo. Oggi che passano alle dipendenze dello Stato, dover chiedere a questi lavoratori un titolo di studio, che evidentemente possono non avere, ma che di fatto, attraverso anni di lavoro e di esperienza, hanno dimostrato di avere, assolvendo bene a quella funzione e a quella responsabilità nella ditta appaltatrice, a mio parere è una condizione che non dovrebbe esser posta. È ovvio che la ditta appaltatrice non avrebbe assegnato a quei lavoratori compiti e funzioni di lavoro se essi non avessero dimostrato le capacità necessarie. E allora deve essere proprio lo Stato, dopo che per anni ha sfruttato questi lavoratori attraverso le società appaltatrici, a chiedere loro un titolo di studio, per non essere inquadrati nella categoria inferiore? E questo, proprio il giorno in cui finalmente si supera una situazione anacronistica e umiliante per i lavoratori stessi. Non mi pare che questo sia giusto, soprattutto perchè la prassi anche dei contratti di lavoro dimostra che gli stati di fatto, le condizioni acquisite passano avanti ai cosiddetti titoli di studio. Per questo io proporrei, trattandosi appunto di una norma riferentesi a lavoratori che già assolvono questa funzione, di depennare il secondo e il terzo comma dell'articolo 3.

A R N O N E . Prendo la parola per esprimere la nostra soddisfazione per questo disegno di legge che, nella sostanza, non fa che estendere la gestione diretta a servizi nei quali fino ad oggi gli intermediari non sempre hanno tutelato il lavoro subordina-

to e talvolta, anzi, hanno agito con metodi certamente da noi non approvabili.

In relazione poi a quanto detto dal collega che è intervenuto a proposito dell'articolo 3, io non sarei contrario, ma prevedo che sarà impossibile poter accettare tale emendamento. D'altra parte, già la Camera — se ho ben sentito il relatore — ha agevolato la categoria in maniera quanto meno accettabile, intervenendo a favore di questi lavoratori e consentendo loro di presentare un titolo di studio che si ottiene anche con la frequenza di scuole serali entro un anno dall'assunzione.

Detto questo, non ho da aggiungere altro se non l'espressione del nostro voto favorevole al disegno di legge.

C E N G A R L E , *sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Come ha detto giustamente il collega Arnone, questi dipendenti hanno un anno di tempo per conseguire la licenza elementare. Penso che basti. Pregherei, pertanto, il collega Sgheri di non insistere sulla soppressione del secondo e terzo comma dell'articolo 3, anche per non creare disparità rispetto ad altri dipendenti del Ministero. Non possiamo accettare una norma che ponga questi lavoratori in una posizione diversa da quella di altri lavoratori. Ritengo, quindi, che l'articolo 3 si debba mantenere nel testo originario.

M A D E R C H I . Con l'emendamento proposto dal collega Sgheri riteniamo che la legge venga perfezionata e quindi esprimiamo parere favorevole a questo disegno di legge anche se non risolve del tutto il problema degli appalti. A tal proposito ci permettiamo di riproporre un ordine del giorno, già presentato alla Camera dei deputati:

« La Commissione lavori pubblici e comunicazioni, in sede di esame del disegno di legge n. 1177 sull'inquadramento nei ruoli ferroviari dei lavoratori dipendenti dalle imprese appaltatrici del servizio di manipolazione, carica e manutenzione degli accumulatori per l'illuminazione dei treni, invita il Governo ad estendere con specifico proget-

to di legge il menzionato provvedimento a tutti gli altri dipendenti da ditte appaltatrici di servizi direttamente connessi con l'esercizio dell'attività ferroviaria e a eliminare al più presto una situazione anomala e sempre più assurda in rapporto a quelle che sono le competenze e il carattere pubblico dell'azienda stessa ».

P R E S I D E N T E Preciso, adesso, che nel parere della Commissione bilancio e programmazione economica (che del resto il collega Santalco aveva citato in parte nella sua relazione), tale Commissione comunica di non opporsi al corso di questo disegno di legge a condizione di tener conto di due emendamenti: uno, all'articolo 7, secondo comma, che riguarda la copertura, sostitutivo del comma suddetto col seguente: « Agli oneri indicati relativi agli anni finanziari 1973 e 1974 l'Azienda provvederà, fino alla concorrenza del predetto importo di lire 980 milioni per ciascun anno, con sovvenzioni del Tesoro, alla cui copertura si farà fronte con corrispondenti riduzioni dei fondi iscritti al capitolo n. 3523 degli stati di previsione del Ministero del tesoro per gli anni finanziari 1973 e 1974 ».

La Commissione bilancio, in considerazione del fatto che con questo emendamento all'articolo 7, inevitabile, che riguarda la copertura, il disegno di legge dovrà ritornare alla Camera, suggerisce di tener conto anche di una proposta avanzata dal rappresentante del Governo, che consiste in questo: aggiungere alla fine dell'articolo 1, dopo le parole: « 1° settembre 1972 », queste altre parole: « e che fino alla data di entrata in vigore della presente legge abbiano continuato a intrattenere rapporti di lavoro per lo espletamento dei servizi ferroviari con le imprese appaltatrici ».

S A N T A L C O , *relatore alla Commissione*. Desidero pronunciarmi innanzitutto in merito all'emendamento proposto dal Gruppo comunista, circa la soppressione del secondo e terzo comma dell'articolo 3. Ritengo che tale emendamento non possa essere accolto perchè nelle amministrazioni dello Stato non possono essere assunte per-

sone che non abbiano titolo di studio, almeno la licenza elementare. In tal modo si infrangerebbe una norma di carattere generale. D'altra parte la Camera dei deputati ha migliorato il provvedimento, prevedendo la possibilità per i dipendenti di conseguire la licenza di scuola elementare entro il periodo di un anno. Le scuole serali abbondano e non credo che questi dipendenti abbiano difficoltà a conseguire la licenza elementare. Esprimo, pertanto, parere contrario all'emendamento soppressivo presentato dal collega Sgherri.

Per quanto riguarda la proposta della 5^a Commissione, sono d'accordo circa la modifica dell'articolo 7, mentre non sono d'accordo circa l'emendamento aggiuntivo all'articolo 1 che secondo me è limitativo. Infatti, accogliendo l'emendamento all'articolo 1 escluderemmo dal beneficio un certo numero di lavoratori che hanno il solo torto di essere stati licenziati durante il periodo in cui il disegno di legge era all'approvazione del Parlamento

M A D E R C H I . Il senso dell'emendamento che propone il Governo è quello di impedire eventuali « gonfiamenti »?

C E N G A R L E , *sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. La preoccupazione è quella, ovviamente. Ad ogni modo, il giudizio definitivo è rimesso al Parlamento.

M A D E R C H I . Quindi non vi è alcun bisogno di mettere questa aggiunta, perchè le esigenze delle ditte appaltatrici erano quelle che erano alla data del primo settembre 1972 e hanno continuato ad essere le stesse, in relazione agli impegni assunti e al traffico ferroviario.

S A N T A L C O , *relatore alla Commissione*. Scusate, il discorso è un altro: se un dipendente è stato licenziato nelle more dell'approvazione del provvedimento non ha diritto all'inquadramento. Cioè, se il disegno di legge fosse stato approvato subito questo pericolo non sarebbe affiorato. Ecco perchè l'emendamento proposto è limitativo.

S A L E R N O . Voglio esprimere il mio consenso alle considerazioni del collega Santalco e il voto favorevole del Gruppo democratico cristiano al disegno di legge.

A R N O N E . Sono d'accordo su quanto ha detto il collega Santalco. Vorrei solo aggiungere che non mi pare che al 1^o settembre 1972 ci sia stato un *boom* economico tale che abbia fatto assumere, centinaia di lavoratori, di cui adesso si riscontrerebbe un numero eccessivo. Mi pare anzi che quella data rappresenti già un momento di calma per l'incremento occupazionale nel settore. Quindi non c'è alcun allarme, alcuna preoccupazione di rinforzare gli organici. Tenuto conto anche di questa considerazione, penso che il Governo — già lo ha preannunciato — non troverà alcuna contrarietà ad essere d'accordo con quanto è stato espresso dai rappresentanti dei diversi Gruppi di questa Commissione.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Prima di passare agli articoli e agli emendamenti, metto in discussione l'ordine del giorno presentato dal Gruppo comunista, di cui il collega Maderchi ha già dato lettura.

A R N O N E . Noi siamo d'accordo su questo ordine del giorno.

S A N T A L C O , *relatore alla Commissione*. Esprimo parere favorevole sull'ordine del giorno.

S A L E R N O . Anche noi esprimiamo parere favorevole.

C E N G A R L E , *sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Il Governo accoglie l'ordine del giorno, anche se questo argomento è stato lungamente dibattuto e c'è un impegno ad assecondare quanto richiesto con l'ordine del giorno attraverso lo strumento legislativo, sia pure con la gradualità necessaria, imposta non solo dalla situazione esistente nell'ambito delle Fer-

rovie per quanto concerne il proprio bilancio, ma da obiettive difficoltà per quel che concerne particolari tipi di appalto, per cui l'accoglimento del Governo è subordinato appunto a questa situazione esistente, di fatto, nell'ambito delle Ferrovie.

P R E S I D E N T E . Tutti i Gruppi si sono espressi favorevolmente, e anche il Governo, sull'ordine del giorno presentato dal Gruppo comunista.

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

Art. 1.

I dipendenti delle imprese appaltatrici del servizio di manipolazione, carica e manutenzione accumulatori, che l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato assume in gestione diretta, sono inquadrati mediante concorsi speciali per titoli nei ruoli dell'Azienda dietro domanda da presentare nel termine di 30 giorni dalla data dei relativi bandi.

Sono ammessi all'inquadramento i predetti dipendenti che siano occupati per il servizio indicato al primo comma alla data del 1° settembre 1972.

A questo articolo è stato presentato un emendamento da parte del Governo, suggerito anche dalla Commissione bilancio nel proprio parere. Ne do lettura:

Alla fine del secondo comma, dopo le parole: « ... alla data del 1° settembre 1972 », aggiungere le altre: « e che fino alla data di entrata in vigore della presente legge abbiano continuato ad intrattenere rapporti di lavoro per l'espletamento dei servizi ferroviari con le imprese appaltatrici ». Metto ai voti l'emendamento aggiuntivo presentato dal Governo.

(Non è approvato).

C E N G A R L E, *sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Il Governo non può che rimettersi alle decisioni del Parlamento.

P R E S I D E N T E . Metto in votazione l'articolo 1 nel testo originario, di cui ho già dato lettura.

(È approvato).

Art. 2.

L'inquadramento di cui al precedente articolo è altresì subordinato al possesso da parte degli interessati, alla data di effettiva assunzione, dei requisiti prescritti dall'articolo 3 della legge 26 marzo 1958, n. 425, ferma restando l'applicazione dell'articolo 5 della medesima legge, ad eccezione del limite massimo di età che non deve superare, alla data di entrata in vigore della presente legge, il 50° anno elevabile ai 55 anni nel caso di anzianità accertata superiore ai 7 anni, nell'espletamento di servizi ferroviari alle dipendenze di ditte appaltatrici, e fatte comunque salve le disposizioni a favore di categorie speciali già regolamentate per legge.

Il titolo di studio necessario per l'inquadramento deve essere posseduto alla data di scadenza del termine previsto dal primo comma del precedente articolo 1.

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

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

(È approvato).

Art. 3.

L'inquadramento viene effettuato mediante nomina in prova nelle qualifiche di prima assunzione del gruppo del personale di ruolo corrispondente alle mansioni prevalentemente espletate nel periodo intercorrente fra il 1° marzo 1972 e il 31 agosto 1972.

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

In mancanza del titolo di studio di licenza elementare l'interessato dovrà presentare en-

8^a COMMISSIONE

30° RESOCONTO STEN. (22 novembre 1973)

tro e non oltre il periodo di inquadramento in prova il titolo stesso.

Il senatore Sgherri, del Gruppo comunista, ha presentato un emendamento soppressivo degli ultimi due commi. Metto ai voti l'emendamento.

(Non è approvato).

Metto in votazione l'articolo 3 nel testo originario, di cui ho già dato lettura.

(È approvato).

Art. 4.

Gli inquadramenti di cui all'articolo 1 della presente legge sono disposti entro i limiti dell'aumento di pianta conseguentemente previsto, ad integrazione degli organici del personale della Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, stabiliti dalla legge 29 ottobre 1971, n. 880, nei seguenti quantitativi di posti:

personale degli uffici . . .	n.	48
personale dell'esercizio . . .	»	1.428

Il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, con proprio decreto, ripartirà fra le singole qualifiche interessate all'inquadramento i sopraindicati contingenti di posti in aumento.

Le vacanze nelle qualifiche interessate all'inquadramento, limitatamente agli aumenti di organico del personale dell'esercizio di cui al precedente comma, e di cui all'articolo 9 della legge 29 ottobre 1971, n. 880, eventualmente residue dopo la sistemazione del personale di cui all'articolo 1 della presente legge e di cui all'articolo 6 della legge 29 ottobre 1971, n. 880, saranno coperte per una sola volta, mediante concorsi speciali per titoli, cui potranno partecipare i lavoratori dipendenti da imprese appaltatrici di servizi non assunti in gestione diretta dall'Azienda, svolti con continuità nell'ambito dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

Sono ammessi all'inquadramento di cui al precedente comma i lavoratori occupati

per uno dei servizi predetti alla data del 1° settembre 1972 e che fino alla data di entrata in vigore della presente legge abbiano continuato ad intrattenere rapporto di lavoro, per l'espletamento di servizi ferroviari, con imprese appaltatrici. I requisiti per l'inquadramento sono quelli indicati dall'articolo 2 della presente legge, fatta eccezione per il limite massimo di età che non deve superare il 45° anno.

Gli interessati verranno iscritti in graduatorie compartimentali distinte per ciascuna delle qualifiche in cui l'inquadramento viene effettuato secondo le modalità e i criteri indicati nel precedente articolo 3.

(È approvato).

Art. 5.

Per gli inquadramenti di cui alla presente legge il direttore generale delle ferrovie dello Stato, con propria deliberazione, emanerà un quadro di corrispondenza tra le mansioni svolte dai dipendenti delle ditte appaltatrici e le mansioni proprie delle varie qualifiche del personale ferroviario di ruolo.

Per i concorsi di inquadramento sono nominate dal direttore generale delle ferrovie dello Stato apposite commissioni compartimentali, comprendenti i rappresentanti del personale con i criteri delle commissioni di avanzamento.

(È approvato).

Art. 6.

Il personale inquadrato ai sensi degli articoli 1 e 4 della presente legge viene collocato a riposo d'ufficio al compimento dell'età di cui al quadro n. 9 del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1970, n. 1077.

Al personale medesimo, in caso di cessazione dal servizio, compete la pensione con le norme di cui al testo unico 22 aprile 1909, n. 229, e successive modificazioni, purchè abbia compiuto almeno 10 anni di servizio utile, in difetto di che compete il sussidio per una sola volta in luogo di pensione nella

misura prevista per i casi di cui all'articolo 21 del citato testo unico, purchè abbia prestato almeno un anno intero di effettivo servizio.

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

Il personale inquadrato in ruolo ai sensi dell'articolo 1 della presente legge e che all'atto di entrata in vigore di essa abbia superato il 50° anno di età, anzichè essere iscritto al Fondo pensioni delle ferrovie dello Stato viene assicurato, ove già non lo sia, all'Istituto nazionale della previdenza sociale.

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

(È approvato).

Art. 7.

La spesa derivante dall'attuazione della presente legge, valutata in annue lire 980 milioni, graverà sul bilancio dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

All'indicato onere relativo all'anno finanziario 1973, l'Azienda provvederà, fino alla concorrenza del predetto importo di lire 980 milioni, con una sovvenzione del Tesoro, alla cui copertura si farà fronte con corrispondente riduzione del fondo iscritto al capitolo n. 3523 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario stesso.

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

A questo articolo è stato proposto, nel parere della Commissione bilancio, un emen-

damento sostitutivo del secondo comma: « Agli oneri indicati, relativi agli anni finanziari 1973 e 1974, l'Azienda provvederà, fino alla concorrenza del predetto importo di lire 980 milioni per ciascun anno, con sovvenzioni del Tesoro, alla cui copertura si farà fronte con corrispondenti riduzioni dei fondi iscritti ai capitoli n. 3523 degli stati di previsione della spesa del Ministero del tesoro per gli anni finanziari 1973 e 1974 ».

Metto ai voti l'emendamento sostitutivo del secondo comma.

(È approvato).

Metto ai voti l'articolo 7 quale risulta con l'emendamento testè approvato.

(È approvato).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

Discussione e approvazione del disegno di legge:

« **Norme per l'inclusione dei dottori agronomi e forestali nell'elenco dei tecnici abilitati di cui all'articolo 1 del regio decreto 16 novembre 1939, n. 2229, e di cui ai commi primo e secondo dell'articolo 2 della legge 5 novembre 1971, n. 1086** » (630), di iniziativa dei senatori Zanon ed altri

P R E S I D E N T E. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge:

« Norme per l'inclusione dei dottori agronomi e forestali nell'elenco dei tecnici abilitati di cui all'articolo 1 del regio decreto 16 novembre 1939, n. 2229, e di cui ai commi primo e secondo dell'articolo 2 della legge 5 novembre 1971, n. 1086 », d'iniziativa dei senatori Zanon, Colleselli, Cacchioli, Brugger, Rossi Donia, Veronesi, De Marzi, Spagnolli e Cifarelli.

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

P A C I N I , *relatore alla Commissione*. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, la legge 5 novembre 1971, n. 1086, che modificando in parte l'ormai superato e carente regio decreto 16 novembre 1939, n. 2229, detta norme per la progettazione e la direzione dei lavori delle opere in conglomerato cementizio armato normale o precompresso e di quelle in struttura metallica di cui all'articolo 1 di detta legge, all'articolo 2, nell'indicare i professionisti interessati a queste progettazioni, ha ommesso purtroppo i laureati in scienze agrarie e forestali. Il disegno di legge n. 630 cerca di rimediare a questa lacuna. Faccio presente che l'articolo 2 della legge n. 1086 riconosce titolo per la presentazione ai geometri, ai periti industriali e ai periti edili. Tenendo conto di quello che è il piano di studio dei corsi universitari per i laureati in scienze agrarie e in scienze forestali, ci possiamo rendere conto di come questa dimenticanza della legge n. 1086 sia veramente una dimenticanza che deve essere riparata. Infatti, i laureati in scienze agrarie e in scienze forestali, sia per quanto riguarda piccole costruzioni nel settore agricolo, sia per quanto riguarda lavori nel settore e nell'ambito della difesa del suolo e dell'ambiente, nel settore idraulico e forestale e, ancora, per quanto riguarda la difesa anti-valanghe, sono praticamente i più qualificati professionalmente per svolgere queste attività. Tanto è vero che anche la Regione Trentino-Alto Adige ha degli uffici che sono diretti, in questo settore, da laureati in scienze agrarie e in scienze forestali.

Di conseguenza mi sembra opportuno approvare il disegno di legge n. 630, che rimedia una lacuna della citata legge n. 1086. Faccio presente, fra l'altro, che sono venuto a conoscenza che la Cassa per il Mezzogiorno prevede, fra coloro che possono essere iscritti agli albi dei collaudatori e dei progettisti e direttori di lavori, anche i laureati in scienze agrarie e in scienze forestali.

Ritengo quindi, senza dilungarmi oltre, di concludere proponendo alla Commissione la approvazione del disegno di legge n. 630 presentato dai colleghi Zanon, Colleselli ed altri.

P R E S I D E N T E . Ringrazio il senatore Pacini per la sua relazione. Dichiaro aperta la discussione generale.

Comunico che la Commissione affari costituzionali e la Commissione giustizia hanno espresso parere favorevole sul disegno di legge. La 7^a Commissione non ha invece ancora espresso il proprio parere, ma i termini sono scaduti. Possiamo quindi procedere nella discussione.

P I S C I T E L L O . Ritengo che il disegno di legge risponda ad una esigenza reale. Si tratta di colmare una lacuna della legge n. 1086 che non consentiva l'inclusione, fra i progettisti ed i direttori dei lavori, dei dottori agronomi e forestali, la cui opera è invece particolarmente utile nei lavori di sistemazione idraulica e in tutti gli interventi idrogeologici. A nome del mio Gruppo mi dichiaro quindi favorevole all'approvazione del disegno di legge.

S A L E R N O . Anche il nostro Gruppo esprime parere favorevole sul disegno di legge.

A R N O N E . Riteniamo giusto questo provvedimento in quanto dà ragione alle competenze specifiche di una categoria professionale sinora sacrificata a vantaggio di talune baronie privilegiate.

P R E S I D E N T E . Dichiaro chiusa la discussione generale. Passiamo all'esame degli articoli, di cui do lettura:

Art. 1.

Nell'elenco dei tecnici di cui all'articolo 1 del regio decreto 16 novembre 1939, n. 2229, e di cui ai commi primo e secondo dell'articolo 2 della legge 5 novembre 1971, numero 1086, vengono compresi anche i laureati in scienze agrarie o in scienze forestali abilitati all'esercizio della libera professione, nei limiti delle loro competenze.

(È approvato).

8^a COMMISSIONE

30° RESOCONTO STEN. (22 novembre 1973)

Art. 2.

Per le opere di sistemazione idraulico-forestale, idraulica ed idraulico-agraria, costruite da e per conto di enti pubblici aventi uffici tecnici diretti da un ingegnere o da un laureato in scienze agrarie o in scienze forestali non si applicano le disposizioni di cui all'articolo 4 della legge 5 novembre 1971, n. 1086.

(È approvato).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

La seduta termina alle ore 11,20.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Il consigliere parlamentare delegato per i resoconti stenografici

DOTT. FRANCO BATTOCCHIO