

SENATO DELLA REPUBBLICA

VI LEGISLATURA

8^a COMMISSIONE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

36° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 19 DICEMBRE 1973

Presidenza del Presidente MARTINELLI

INDICE

DISEGNI DI LEGGE

IN SEDE DELIBERANTE

Discussione e approvazione:

« Interventi urgenti ed indispensabili da attuare negli aeroporti aperti al traffico aereo civile » (882-B) (Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati):

PRESIDENTE	Pag. 538, 539, 540 e <i>passim</i>
MADERCHI	540
PRETI, ministro dei trasporti e dell'aviazione civile	540
SANTALCO	540
SANTONASTASO, relatore alla Commissione	539

Discussione e approvazione con modificazioni:

« Prevenzione degli infortuni sul lavoro nei servizi e negli impianti gestiti dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato » (889):

PRESIDENTE	544, 546
AVEZZANO COMES	546
PISCITELLO	546
SAMONÀ	546
SANTALCO, relatore alla Commissione	544

Discussione e approvazione con modificazioni:

« Modificazioni agli articoli 1, punto 1; 4, punto 4; 5, punto 1; 10, punto 2, primo e secondo comma; 13, secondo comma, del decreto del Presidente della Repubblica 9 novembre 1971, n. 1372, contenente norme per l'attuazione della legge 13 agosto 1969, n. 591, concernente la riduzione dell'orario di lavoro del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato » (891):

PRESIDENTE	Pag. 556, 559
AVEZZANO COMES	556
PISCITELLO	556
PRETI, ministro dei trasporti e dell'aviazione civile	556
SAMONÀ	556
SANTALCO, relatore alla Commissione	555

Rinvio della discussione congiunta:

« Norme in materia di appalti di opere pubbliche » (1269) (Approvato dalla Camera dei deputati);

« Proroga delle norme contenute nell'articolo 5 della legge 1° giugno 1971, n. 291, per l'accelerazione di procedure in materia di opere pubbliche (711) (D'iniziativa del senatore Ricci);

« Provvedimenti per la semplificazione e l'acceleramento di procedure in materia di opere pubbliche » (734) (D'iniziativa dei senatori Della Porta ed altri);

« Proroga di taluni benefici previsti dalla legge 1° giugno 1971, n. 291, per l'accelerazione di procedure in materia di opere pubbliche » (802) (D'iniziativa del senatore Murrura);

PRESIDENTE Pag. 559
SAMMARTINO, relatore alla Commissione . . . 559

Rinvio della discussione:

« Modifica delle norme previste per le dimensioni e i pesi degli autobus e dei filobus dagli articoli 32 e 33 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393 » (1283) (Approvato dalla Camera dei deputati):

PRESIDENTE 558
PRETI, Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile 558
SANTALCO, relatore alla Commissione 558

Discussione congiunta e rimessione all'Assemblea:

« Autorizzazione all'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni a costruire edifici da destinare a sede di uffici locali » (1358) (Approvato dalla Camera dei deputati);

« Provvedimenti per l'accelerazione delle procedure relative alle costruzioni di competenza del Ministero delle poste e telecomunicazioni » (6) (D'iniziativa del senatore Sammartino):

PRESIDENTE 528, 530, 532 e *passim*
ARNONE 533, 536
CEBRELLI 531
MADERCHI 534, 535, 536 e *passim*
MINGOZZI 535
PREMOLI 533, 535, 538
SAMMARTINO 535
SANTALCO, relatore alla Commissione 528, 533, 535
e *passim*
TOGNI, ministro delle poste e delle telecomunicazioni 530, 531, 533 e *passim*
ZACCARI 533

La seduta ha inizio alle ore 10.

C E B R E L L I , segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

IN SEDE DELIBERANTE

Discussione congiunta e rimessione all'Assemblea dei disegni di legge:

« Autorizzazione all'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni a costruire edifici da destinare a sede di uffici locali » (1358) (Approvato dalla Camera dei deputati);

« Provvedimenti per l'accelerazione delle procedure relative alle costruzioni di competenza del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni » (6), d'iniziativa del senatore Sammartino

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione dei disegni di legge: « Autorizzazione all'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni a costruire edifici da destinare a sede di uffici locali », già approvato dalla Camera dei deputati, e « Provvedimenti per l'accelerazione delle procedure relative alle costruzioni di competenza del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni », d'iniziativa del senatore Sammartino. Data l'identità della materia dei due disegni di legge, propongo che la discussione generale avvenga congiuntamente.

Poichè non si fanno osservazioni, così rimane stabilito.

Informo la Commissione che la Commissione affari costituzionali ha dato parere favorevole al primo disegno di legge, ponendo però alcune condizioni che il relatore Santalco ci illustrerà. La 5^a e la 6^a Commissione non hanno fatto pervenire i loro pareri, ma poichè i termini sono ormai scaduti, possiamo procedere all'esame dei provvedimenti in titolo.

Prego il senatore Santalco di riferire alla Commissione sui disegni di legge.

S A N T A L C O , relatore alla Commissione. Onorevoli colleghi, è fin troppo nota la situazione particolarmente delicata che attraversa l'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni perchè io mi soffermi su di essa in maniera dettagliata. Se ne è parlato diffusamente in questa sede sia in

occasione dell'esame dello stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, sia in occasione dell'approvazione di provvedimenti a favore dei postelegrafonici. Quale relatore dei predetti provvedimenti, ho avuto modo di sottolineare le carenze e i rimedi necessari per riportare il servizio reso all'utenza dalle Aziende delle poste e delle telecomunicazioni a livelli soddisfacenti. Non si è mancato di portare all'attenzione del Governo la necessità di richiamare al senso del dovere e della disciplina tutto il personale dipendente. Lo stesso Ministro, sia qui al Senato che alla Camera dei deputati, ha con coraggio posto in evidenza le lacune ed è impegnato, con la nostra solidarietà, a normalizzare con tutti i mezzi la situazione.

Per raggiungere tale scopo urgono però dei provvedimenti atti ad eliminare talune deficienze lamentate ed a porre i dipendenti nelle condizioni di svolgere il loro lavoro in ambienti sani e rispondenti alle necessità dei servizi.

È stata rilevata in precedenti discussioni la gravissima carenza degli uffici locali e delle agenzie postali, sottolineando che su oltre 12.715 uffici locali, circa 12.000 sono sistemati in locali presi in locazione da privati, in massima parte mancanti dei requisiti funzionali e non rispondenti alle più elementari norme di igiene.

Sono oltre 2.285 le sedi in cui la situazione è considerata grave o perchè i locali sono assolutamente inadatti o perchè inadatte al funzionamento dei servizi.

Non va inoltre trascurato di considerare l'onere finanziario a carico del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per il pagamento dei canoni e per le spese di riparazione, adattamento e risanamento dei predetti locali. La spesa supera i cinque miliardi annui, senza soddisfare le esigenze.

Per i predetti motivi si pone l'urgenza di affrontare il grave problema degli uffici postali ed il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, come ampiamente è stato detto nella relazione che accompagna il bilancio 1974, ha predisposto un piano per la costruzione di 6.000 uffici, per una spesa di 300 miliardi, da realizzare entro il 1980.

Il provvedimento al nostro esame, già approvato dalla Camera dei deputati dopo una laboriosa trattazione, prevede un primo stanziamento di 150 miliardi di lire per realizzare nel quinquennio 1973-77 3.000 edifici. Si tratta di un grosso impegno finanziario che contribuirà alla soluzione di parte dei gravi problemi che assillano l'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni. Il disegno di legge prevede la realizzazione del piano attraverso la concessione dei lavori di costruzione degli edifici ad una società del gruppo IRI, a prevalente capitale pubblico, con la quale sarà stipulata una convenzione per disciplinare le modalità di attuazione del programma di costruzione e di eventuale acquisto degli immobili, previsto dall'ultimo comma dell'articolo 1.

È nota la carenza di personale tecnico e di strutture adeguate presso l'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni per provvedere agli adempimenti necessari alla realizzazione di un piano di grossa portata come quello previsto dal provvedimento che stiamo esaminando. Pertanto si rende indispensabile il ricorso ad una società del gruppo IRI, che può garantire la realizzazione in tempi brevi del programma, non dovendo sottostare a procedure e norme che rendono lunghi e snervanti i tempi di attuazione, così come si rileva dalla pregevole relazione che accompagna il disegno di legge n. 6, presentato dal senatore Sammartino, concernente provvedimenti per l'accelerazione delle procedure relative alle costruzioni di competenza del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni; provvedimento che — a mio avviso — deve intendersi assorbito dal disegno di legge n. 1358 che stiamo trattando. In quel disegno di legge il collega Sammartino pone in risalto le pesanti remore frapposte alle procedure relative alle costruzioni pubbliche, per cui sono impegnati miliardi di lire che non vengono spesi. E si riferisce proprio all'Amministrazione delle poste che è vincolata al rispetto della legge 17 agosto 1942, n. 1150, che certamente non semplifica ma complica l'azione di un Ministero che ha bisogno di realizzare i suoi programmi in tempi brevi.

8^a COMMISSIONE36^a RESOCONTO STEN. (19 dicembre 1973)

Pertanto considero idonea la soluzione prevista dal disegno di legge n. 1358 di ricorrere per l'attuazione del programma ad una società del gruppo IRI, soluzione che consente di assicurare una celere esecuzione delle opere, potendo la società agire secondo norme privatistiche, e potendo anche servirsi per l'esecuzione dei lavori delle imprese private operanti nelle varie zone interessate.

Onorevoli colleghi, ho concluso la mia breve relazione e nel sottolineare la bontà del provvedimento, tanto atteso dal Parlamento, vi invito a volere esprimere il vostro voto favorevole al fine di mettere il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni nelle condizioni di proseguire nell'azione di ristrutturazione dell'Azienda stessa.

Come preannunciato, vorrei ora prendere in esame il parere appena pervenutoci dalla 1^a Commissione permanente (Affari costituzionali). Ne do lettura:

« La Commissione, esaminato il disegno di legge in titolo, comunica di non opporsi al suo ulteriore corso a condizione che venga soppresso l'articolo 9 che contrasta con il principio del buon andamento dell'Amministrazione, previsto dall'articolo 97 della Costituzione, nonché con l'articolo 24 della Costituzione stessa (con particolare riguardo al sesto comma dell'articolo 9).

Ritiene inoltre che debba essere meglio disciplinata la deroga in materia urbanistica contenuta nell'articolo 8 e che debbano venire meglio precisati nell'articolo 7 i modi di conferimento della concessione anche alla stregua dell'ordine del giorno approvato dalla Camera dei deputati e accettato dal Governo ».

Devo dire che non mi sento assolutamente di condividere questo parere e insisto nel sostenere il testo del disegno di legge pervenutoci dal Governo. Mi auguro che la sua approvazione possa essere celere, al fine di porre il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni in condizione di metter mano alla costruzione degli edifici di cui ha bisogno per rendere adeguato alle esigenze il delicato servizio che svolge a favore della comunità nazionale.

P R E S I D E N T E . Ringrazio il senatore Santalco per la sua chiara relazione.

Prima di aprire la discussione generale debbo far presente che qualora essa approdi al non accoglimento della condizione posta dalla 1^a Commissione, ne conseguirà — in base all'articolo 40 del Regolamento — la rimessione all'Assemblea del disegno di legge.

A tale proposito ricordo quanto stabilisce il citato articolo del Regolamento in materia di pareri obbligatori. Al punto 2) dice che « sono assegnati alla 1^a Commissione permanente, per il parere, i disegni di legge deferiti ad altre Commissioni che presentino aspetti rilevanti in materia costituzionale o che attengano alla organizzazione della pubblica Amministrazione ».

Aggiunge poi al punto 4): « Quando la 5^a Commissione permanente esprima parere scritto contrario all'approvazione di un disegno di legge ... (*omissis*) ... il disegno di legge è rimesso all'Assemblea qualora la Commissione competente per materia non si uniformi al suddetto parere ».

Al punto 5) precisa poi che « gli stessi effetti produce il parere scritto contrario espresso dalla 1^a Commissione permanente nelle ipotesi di cui al comma 2 del presente articolo, qualora la Commissione competente per materia non si uniformi al suddetto parere ».

Ora bisogna distinguere il parere in due parti. Mentre quanto è detto nella sua seconda parte illustra una semplice opinione della 1^a Commissione, che noi non siamo obbligati ad accogliere, quanto stabilisce nella prima parte è vincolante. Il relatore ha proposto di non accettare questo parere. Stando così le cose, se la Commissione condivide l'atteggiamento del relatore e si pronuncia in tal senso, possiamo proseguire l'esame del provvedimento in sede referente, ed autorizzare il collega Santalco a presentare la sua relazione all'Assemblea.

T O G N I , *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Vorrei dare alcuni chiarimenti, allo scopo di evitare che decisioni importanti possano essere prese a cuor leggero. Voi conoscete le condizioni nelle qua-

li era ridotto il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, condizioni che purtroppo in gran parte permangono. In venti anni non si è fatto niente di sostanziale, di nuovo, per adeguare le attrezzature tecniche alle nuove esigenze.

C E B R E L L I . Va benissimo tutto questo, ma le responsabilità di tale andamento delle cose, della situazione attuale di chi è? Perché non si riesce mai ad attribuire a nessuno la responsabilità di certi pessimi modi di amministrare la cosa pubblica?

T O G N I , *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Non credo convenga perdere tempo ad andare a cercare i responsabili, ma sono convinto che la cosa più utile è metterci al lavoro per uscire dalla situazione attuale. D'altra parte sono dell'opinione che la responsabilità di detta situazione non possa essere integralmente attribuita al Governo.

Noi ci siamo proposti di recuperare il tempo perduto. Abbiamo studiato a fondo la situazione: c'è voluto del tempo e siamo ora orientati verso due obiettivi principali: l'organizzazione e l'efficienza dei servizi. Naturalmente l'efficienza è figlia dell'organizzazione, la quale, a sua volta, è strettamente connessa al personale e agli strumenti tecnici posti a disposizione del personale stesso.

Abbiamo cercato di superare le difficoltà che avevano tenuto fermi per nove mesi alla Camera i ben noti disegni di legge che riguardavano il personale del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, e siamo riusciti a far sì che divenissero leggi, con l'eccezione del disegno di legge n. 1249, ora all'esame di questa Commissione, sul quale peraltro abbiamo raggiunto un accordo di massima col Ministero del tesoro, col quale abbiamo avuto lunghi contatti. Esso è fermo solo perchè non abbiamo raggiunto un accordo circa un emendamento che io ritengo indispensabile: quello relativo all'adeguamento delle particolari indennità relative ai servizi viaggianti. Mi si oppone che per i ferrovieri esse sono leggermente inferiori, senza

tener conto però che i ferrovieri dispongono di dormitori, di mense e altre attrezzature che permettono loro di spendere molto meno dei postelegrafonici quando svolgono servizi fuori sede.

Comunque, speriamo di poter varare quanto prima anche questa legge, come è avvenuto per quella sull'indennità pensionabile, alla quale ho già dato applicazione sotto la mia responsabilità, disponendo il pagamento degli emolumenti relativi ai primi due mesi.

Poi ci sono altre questioni di nomine, di spostamenti, eccetera, e tutto questo lavoro in gran parte è stato fatto. Ora bisogna affrettare la parte strumentale; cioè se noi vogliamo realizzare una vera efficienza, cosa occorre? Occorre che laddove si lavora, vi siano i mezzi e le condizioni ambientali necessari per operare serenamente, senza pericolo di essere sottoposti a sbalzi di temperatura e ad altri inconvenienti. Difatti, in tutti i nuovi locali noi mettiamo il condizionatore d'aria. È ovvio che, lavorando ore e ore nello stesso locale, si debba avere un minimo di conforto.

Ma soprattutto abbiamo affrontato la questione delle sedi. E allora abbiamo presentato questo provvedimento per la costruzione di tremila uffici. Annuncio fin da ora che saranno seimila, perchè la costruzione di altri tremila dovrà essere autorizzata con un nuovo provvedimento, l'anno prossimo.

Quindi non mi sembra che il disegno di legge possa avere difficoltà di accoglimento, come non ne ha avute alla Camera.

Sono state fatte due obiezioni. La prima riguarda la convenzione con l'IRI; la seconda, l'assunzione dei venticinque ingegneri.

La convenzione con l'IRI evidentemente corrisponde ad una necessità. Non abbiamo un'attrezzatura per fare tremila edifici in Italia e quindi creare tremila organizzazioni. Se noi dovessimo provvedere direttamente, è evidente che ci occorrerebbero decine di anni, perchè abbiamo cinquanta ingegneri in tutto che seguono le costruzioni. L'organico sarebbe di 101, però fra vacanze e altre assenze, gli ingegneri sono ridotti a cinquanta e per rimpinguare questo numero dovremmo fare dei concorsi. Ora, un concorso ri-

chiede oltre un anno di tempo, il che vorrebbe dire perdere un anno. Ma se anche fosse possibile, occorrerebbero numerosissimi ingegneri, per eseguire tutte le costruzioni.

È stata allora trovata la formula che la stessa Camera dei deputati ha condiviso pienamente, cioè di affidare, con una convenzione, la costruzione delle tremila sedi alle società edilizie dell'IRI. Guardate che noi ci siamo cautelati sotto tutti i punti di vista, perchè abbiamo la libertà di accettare o no le proposte che farà l'IRI. Il quale cercherà i terreni, farà le sue proposte sui singoli costi, che dovranno comunque essere basati su un prezzario di carattere generale, salvo determinati spostamenti o determinate rivalutazioni o riduzioni, a seconda delle varie costruzioni. In ogni modo, l'IRI dovrà valersi, e questo credo sia da apprezzare, delle imprese locali, perchè non vogliamo creare una situazione di sperequazione fra l'IRI, che non può fare direttamente tremila appalti, e le piccole, le medie, le grandi e le più grandi ancora imprese che ci sono in ogni parte d'Italia.

Quindi, l'IRI dovrà valersi delle imprese locali, sottoponendo di volta in volta al Ministero l'elenco delle ditte che dovranno in qualche modo concorrere. Credo che su questa parte non vi possano essere obiezioni.

L'obiezione sorge invece in relazione al parere della 1ª Commissione (Affari costituzionali) per i venticinque ingegneri. Io domando a voi come potremmo, nelle condizioni attuali, non avendo neppure la possibilità e la disponibilità di personale, dare inizio ai lavori che ci proponiamo di fare con cinquanta ingegneri per tremila costruzioni. Pertanto, abbiamo proposto questa soluzione, che è una soluzione di ripiego, se volete anche molto modesta, di assumere per tre, quattro, cinque anni, fino al termine di questo impegno, venticinque ingegneri a contratto. È evidente che non possono venire a 180-200 mila lire al mese, quale è lo stipendio dell'ingegnere di prima nomina che assumiamo attraverso i concorsi. Nè si può ricorrere ad un concorso, perchè — ripeto — ci vorrebbe almeno un anno prima di poter disporre dei vincitori.

E allora credo sia assolutamente indispensabile che il provvedimento venga approvato anche con questo articolo 9, così come ha fatto la Camera dei deputati.

In un tempo relativamente breve io spero di poter disporre le cose in modo che entro tre anni tutte le tremila costruzioni possano essere iniziate e completate per poter poi passare alla fase esecutiva delle altre tremila. È evidente che un Ministro non può impegnare il domani a titolo personale, ma a titolo di Amministrazione.

E che queste costruzioni siano indispensabili lo dimostra sia lo stato di fatiscenza di moltissimi uffici, sia il fatto che con quei sei miliardi, che ora spendiamo per l'affitto di altri locali, si potranno ammortizzare i 150 miliardi che noi verremo ad assumere in prestito.

Quindi, se voi approverete il provvedimento così come è, farete un'opera particolarmente utile per la mia Amministrazione, e ve ne ringrazio, e per il Paese, che lamenta disfunzioni e ritardi.

In questi giorni io ho chiesto all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, che mi è venuta incontro, di poter disporre di alcuni locali a Pomezia e a Fiumicino per sopperire alle nostre esigenze. Ora, a Roma, sono previsti dodici nuovi uffici postali, senza contare i centri di smistamento, perchè effettivamente nei sotterranei della capitale non è assolutamente possibile mantenere ancora del personale, non solo da un punto di vista funzionale, ma umano.

Per tutte queste considerazioni, io vi pregherei di approvare il disegno di legge al nostro esame, compreso l'articolo 9, perchè a quest'ultimo non possiamo rinunciare.

P R E S I D E N T E . Onorevole Ministro, l'approvazione è possibile, ma non in sede deliberante, sempre che non rispettiamo il parere della 1ª Commissione. Se dalla discussione generale dovesse emergere questa volontà, a norma dell'articolo 40 del Regolamento, il disegno di legge dovrebbe essere rimesso all'Assemblea.

Dichiaro aperta la discussione generale, restando quindi inteso che se si decidesse di

8^a COMMISSIONE36^a RESOCONTO STEN. (19 dicembre 1973)

non sopprimere l'articolo 9, la discussione proseguirebbe in sede referente.

P R E M O L I . Mi associo a quello che diceva il collega di parte comunista. Noi ci troviamo troppo spesso davanti a situazioni che ci vengono proposte con carattere di urgenza e quindi con l'inevitabile senso di ricatto per quello che i Governi passati non hanno fatto.

T O G N I , *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Questo disegno di legge è stato presentato alla Camera cinque mesi fa.

P R E M O L I . Però viene a sanare una situazione di disagio provocata dal Governo. Comunque, non voglio assumermi, nè del resto sarebbe nel mio costume, la veste del censore o del sabotatore di un piano, però mi parrebbe veramente poco ortodosso disattendere un parere esplicito espresso dalla 1^a Commissione, che oltretutto tocca un problema di delicatezza, come quello dell'assunzione di venticinque ingegneri per far fronte a un programma d'urgenza.

Due cose vorrei chiedere all'onorevole Ministro. Queste assunzioni possono sempre rappresentare un pericoloso precedente anche in caso di altre assunzioni, perchè in un Paese in cui tutte le questioni ci vengono presentate con carattere di urgenza, questi casi domani potrebbero moltiplicarsi e quindi moltiplicarsi le richieste.

Il secondo quesito è questo. In definitiva, queste assunzioni a carattere privato finiscono un po' per ledere, o quanto meno per turbare quelle che sono le aspettative di chi compie una carriera nello Stato ed è entrato con regolare concorso.

T O G N I , *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Ma questo personale non c'è!

P R E M O L I . Un'ultima cosa. E veramente possibile che per bandire un concorso debba passare un anno?

S A N T A L C O , *relatore alla Commissione*. È possibile.

P R E M O L I . Allora occorre affrettarsi! Per concludere, non mi sento di disattendere il parere della 1^a Commissione; penso inoltre che sia veramente utile una rimediazione per lo meno dell'articolo 9 e, quindi, una rimesione all'esame ed alla votazione dell'Assemblea.

A R N O N E . Vorrei precisare che una deroga è stata fatta anche in occasione di certi lavori in Sicilia nelle zone colpite dal terremoto. Certo, se ci si ferma all'aspetto formale di una valutazione direi assoluta, che rischia di diventare astratta anche in questo caso, dovrei essere contrario, ma se si vuole fare una valutazione più obiettiva si deve esprimere l'augurio che il Ministro possa trovare i venticinque ingegneri a questo prezzo.

D'altra parte, mi rendo conto che l'urgenza della realizzazione delle opere non ci consente di andare per il sottile su un piano di eccessivo rigore, che dovremmo invece esercitare in altre sedi e in altri campi.

Quindi, a mio giudizio, si può anche accettare l'articolo, passare in sede referente e rimettere rapidamente il provvedimento alla Assemblea.

Z A C C A R I . Vorrei esprimere il parere favorevole alla relazione svolta dal senatore Santalco perchè ci troviamo di fronte ad un disegno di legge che giudico della massima urgenza. Si tratta, infatti, di provvedere a sanare una situazione veramente grave in quanto l'Amministrazione postale dispone di locali spesso inadeguati e anti-igienici in cui il personale deve lavorare in condizioni assai scomode (per non dire altro!). Dobbiamo inoltre, considerare l'opportunità che l'Amministrazione disponga di ambienti rispondenti alle esigenze degli utenti perchè essi non devono trovarsi in stato di inferiorità quando usufruiscono dei servizi di istituti di credito pubblici o privati che sono anche troppo decorosi rispetto allo stato in cui si trovano gli edifici postali, soprattutto quelli dislocati in paesi non capoluoghi di provincia. È importante sottolineare gli interessi e le esigenze del personale, ma è anche necessario tener presenti quelli degli utenti che devono trovar nelle sedi degli uffici postali

dello Stato condizioni di decoro che oggi purtroppo mancano. Questi sono i motivi dell'urgenza, per cui giudico che dobbiamo fare ogni sforzo affinché questo provvedimento proceda. È ben vero che possono sorgere perplessità per quanto riguarda il problema dell'IRI, ma è questo uno strumento di cui deve servirsi il Ministero per operare veramente nel più breve tempo possibile. È anche vero che perplessità possono sorgere sull'articolo 8 perchè il testo predisposto a suo tempo dalla Sottocommissione, costituita nella seduta del 21 marzo di quest'anno per approfondire l'esame del disegno di legge n. 6 d'iniziativa del senatore Sammartino, certamente era più completo, ma il richiamo che lo stesso articolo fa alla legge n. 291 del 1º giugno 1971 può essere sufficiente a snellire le procedure di approvazione dei vari progetti.

Per quanto riguarda l'articolo 9, ci troviamo di fronte ad un problema veramente grave e delicato. L'Amministrazione delle poste deve cercare di fare ogni sforzo per operare come un'azienda privata servendosi di strumenti che consentano una maggiore articolazione per procedere con sollecitudine al soddisfacimento dei servizi richiesti.

Ci sono, è vero, collega Arnone, delle perplessità, ma io penso che dovremmo superarle perchè nel nostro caso si tratta di una Azienda che deve far fronte ad urgenti necessità e che purtroppo se dovesse seguire costantemente le norme che regolano le altre amministrazioni dello Stato, ci sarebbero ritardi enormi in ogni realizzazione. Per tali ragioni, ritengo che le perplessità debbano essere superate e che il provvedimento di legge debba essere rimesso all'Assemblea per avere il suo assenso. Grazie.

M A D E R C H I . Siamo convinti che questo disegno di legge affronta uno dei problemi più importanti del settore postale cercando di fornire delle sedi a quelle località ove mancano locali adeguati allo svolgimento dell'attività dell'Azienda postale.

Non abbiamo considerazioni particolari da fare per quanto riguarda l'articolo 9 anche perchè con il disegno di legge 882-B concernente interventi urgenti e indispensabili da

attuare negli aeroporti aperti al traffico civile, abbiamo risolto analogamente il problema. Sarà necessario cancellare una dizione, quella che si riferisce al « contratto a termine » che, essendo vietato dalla legge, non può essere contemplato in un provvedimento legislativo.

Non siamo invece d'accordo sull'articolo 6 dove si dice che il programma viene realizzato da un'azienda IRI. Ritengo infatti che l'azienda IRI potrebbe rispondere allo scopo se si trattasse di costruire la sede delle poste a Roma o in un grande centro ove mancasse, ma non per intervenire in una miriade di piccoli centri dove si tratta di costruire edifici limitati per i quali invece è richiesta la capacità di intervento delle imprese private, che certamente si troverebbero in condizioni più vantaggiose di un'azienda IRI per risolvere il problema. Il Ministro dice che la norma serve per fare presto; ma l'IRI a mio parere, non farebbe presto e creerebbe sicuramente nuove difficoltà perchè si avvarrà sicuramente di imprese locali con subappalti che non risolvono il problema.

Propongo di eliminare la questione IRI perchè non serve a nulla sul piano pratico, introducendo invece le stesse norme del citato disegno di legge 882-B, occorre cioè autorizzare il Ministro a muoversi con la speditezza necessaria, rimandando tutti i controlli a posteriori e garantendo l'esecuzione del programma nel più breve tempo possibile.

A questo proposito presento un emendamento specifico. All'articolo 7, primo comma: si dovrebbero sopprimere le parole: « mediante concessione ad una società per azioni il cui capitale sia prevalentemente posseduto dall'IRI », aggiungendo sempre al primo comma: « I progetti e i contratti per l'esecuzione di lavori, provviste e forniture inerenti all'attuazione del programma qualunque sia il modo con il quale si sia proceduto all'aggiudicazione, sono approvati dalla competente Amministrazione senza obbligo di preventivo parere richiesto dalle norme vigenti.

« Per gli atti inerenti alla esecuzione delle opere e forniture di cui al comma precedente, il controllo di legittimità è esercitato in via successiva ».

8^a COMMISSIONE36^a RESOCONTO STEN. (19 dicembre 1973)

Sarebbero, in conseguenza, da sopprimere il secondo ed il terzo comma dell'articolo 7.

P R E M O L I . Concordo con l'emendamento del senatore Maderchi.

S A M M A R T I N O . Poichè sono il presentatore del disegno di legge n. 6 che viene ad essere assorbito dal provvedimento d'iniziativa governativa, più solenne ed ampio, ringrazio il relatore di essersi espresso anche sul disegno di legge di cui ho assunto l'iniziativa il 25 maggio 1972, giorno di apertura della presente legislatura, per le ragioni che sono contenute nella relazione. Quindi nessuno potrebbe, e quanto meno me, creare remore alla celerità nell'approvazione del disegno di legge governativo che tende soprattutto ad eccelerare finalmente un complesso di opere nell'interesse dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni.

Vedo che l'articolo 8 del disegno di legge governativo si richiama praticamente ai motivi e alle ragioni del provvedimento di cui ebbi l'onore di essere il presentatore. Pertanto, non faccio che plaudire a questa iniziativa facendo voti per il superamento delle perplessità che sorgono dalla lettera dell'articolo 9, al fine di mettere il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni nelle condizioni di realizzare finalmente locali per gli uffici postali degni dei tempi che viviamo. È questo un problema da affrontare, socialmente necessario per i lavoratori delle poste e per tutti quanti sono a contatto con tali uffici, poichè sappiamo quante volte, più o meno nelle grandi città italiane, questa Amministrazione dello Stato si presenta in una maniera che non fa onore alla Repubblica di cui siamo protagonisti e cittadini.

Concludo, ricordando che per il disegno di legge n. 6 fu creata una Sottocommissione che aveva predisposto degli emendamenti accolti e caldeggiati dal Governo; credo che la Camera dei deputati abbia ampiamente assorbito la lettera e lo spirito degli emendamenti stessi che in Sottocommissione avevamo preparato da vario tempo.

Ringrazio i colleghi che vorranno dare il loro parere favorevole al disegno di legge n. 1358.

M I N G O Z Z I . Propongo un emendamento all'articolo 9. Infatti, a me sembra assurdo affermare: « Il personale stesso può essere licenziato anche prima della scadenza del rapporto, a giudizio insindacabile dell'Amministrazione, per scarso rendimento dovuto a qualsiasi causa o per gravi motivi disciplinari ». Mi pare che ciò sia contrario ai contratti di lavoro e allo Statuto dei lavoratori. D'altra parte, questa norma non l'abbiamo trovata presente in nessun altro disposto del genere, compreso il disegno di legge 882-B, prima richiamato.

Per tali considerazioni, propongo di sopprimere il comma 6 dell'articolo 9.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

S A N T A L C O , *relatore alla Commissione*. Ringrazio l'onorevole Presidente e prendo atto che nessuno dei colleghi intervenuti ha condiviso la condizione posta dal parere della 1^a Commissione all'ulteriore corso del provvedimento in esame.

M A D E R C H I . Vorrei precisare che noi non abbiamo espresso in effetti alcun parere.

P R E M O L I . Faccio notare che io, a nome del mio Gruppo, ho dichiarato di condividere tale condizione.

S A N T A L C O , *relatore alla Commissione*. Allora, correggendomi, dirò che nessuno, tranne il collega Premoli, ha condiviso la condizione posta dalla 1^a Commissione.

Le osservazioni espresse sul contenuto del disegno di legge in oggetto praticamente si riassumono negli emendamenti presentati agli articoli 7 e 9.

Il collega Maderchi non condivide il dettato dell'articolo 7, secondo cui l'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni è autorizzata a realizzare il programma quinquennale di costruzione di edifici da destinare a sedi di uffici locali, per un impegno finanziario di 150 miliardi di lire, mediante

8^a COMMISSIONE36^a RESOCONTO STEN. (19 dicembre 1973)

concessione dei lavori di costruzione ad una società per azioni il cui capitale sia prevalentemente posseduto dell'IRI.

Il senatore Mingozzi, invece, pone il problema della soppressione del sesto comma dell'articolo 9 che stabilisce la possibilità che il personale venga licenziato a giudizio insindacabile dell'Amministrazione, per scarso rendimento dovuto a qualsiasi causa o per gravi motivi disciplinari.

M A D E R C H I . Ricordo che anch'io ho fatto una dichiarazione per quanto riguarda l'articolo 9, dichiarazione tendente a precisare che non avevamo particolari motivi per sostenere la tesi esposta in proposito dalla 1^a Commissione.

S A N T A L C O , *relatore alla Commissione*. Mi pare che questo sia molto importante ai fini della nostra discussione. Da parte mia insisto perchè il disegno di legge mantenga il testo governativo già approvato dalla Camera dei deputati. Se il Regolamento non ci consente di proseguire la discussione in sede deliberante, esaminiamo il provvedimento in sede referente per poi rimmetterlo all'Assemblea.

Vorrei ora esprimere il mio parere sugli emendamenti che sono stati presentati.

A R N O N E . Vorrei porre una pregiudiziale. Prima che il relatore si pronunci sugli emendamenti, gradirei che venisse data lettura dell'ordine del giorno presentato dallo stesso relatore, dal collega Avezzano Comes, da me e da altri colleghi, poichè il nostro atteggiamento nei riguardi del disegno di legge in esame è condizionato dall'accoglimento o meno di tale ordine del giorno.

P R E S I D E N T E . Il fatto che il relatore esprima il suo parere sugli emendamenti presentati non compromette nulla. Tuttavia se lei ed i colleghi proponenti chiedono che sia data lettura del loro ordine del giorno, io non ho nulla in contrario; do pertanto lettura dell'ordine del giorno presentato dai senatori Avezzano Comes, Arnone, Sammartino, Santalco e Mazzei:

L'8^a Commissione del Senato,

considerato che nell'attuale momento si è ritenuto utile ed opportuno affidare allo strumento dell'industria a partecipazione statale il coordinamento nella realizzazione di nuovi edifici postali stante l'urgenza e le caratteristiche del relativo piano di potenziamento;

considerato che nel settore dell'edilizia e dei prodotti per l'edilizia operano oltre all'IRI altri enti di gestione a partecipazioni statale, sia pure con differenti caratteristiche e specializzazioni produttive;

tenuto conto che le finalità attribuite all'intervento dell'industria a partecipazioni statali in questo settore sarebbero certamente meglio assicurate da un impegno globale di tutte le componenti pubbliche del settore;

impegna il Governo,

a far sì che nella costituenda Società concessionaria a prevalente partecipazione IRI prevista dalla legge siano pure presenti in maniera adeguata e corrispondente alle rispettive capacità e specializzazioni produttive gli altri enti pubblici impegnati nel settore.

M A D E R C H I . Non siamo d'accordo, poichè non si è tenuto conto dell'attuale reale situazione dell'economia italiana.

S A N T A L C O , *relatore alla Commissione*. L'ordine del giorno porta anche la mia firma, quindi è chiaro che io sono favorevole al suo accoglimento. Non mi resta che pronunciarmi sugli emendamenti presentati. Vorrei però conoscere prima il pensiero del Governo in merito agli emendamenti stessi.

T O G N I , *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Mi sembra che le obiezioni sollevate e consacrate in emendamenti, siano due. Una riguarda l'articolo 7, cioè la convenzione con l'IRI; l'altra il sesto comma dell'articolo 9 relativo ai casi in cui è possibile licenziare il personale prima della scadenza del rapporto.

Per quanto riguarda la convenzione con l'IRI faccio ancora una volta presente come

8^a COMMISSIONE36^a RESOCONTO STEN. (19 dicembre 1973)

non sarebbe assolutamente possibile, al Ministero delle poste e delle telecomunicazioni reperire tremila aree adatte all'ubicazione degli uffici locali, su tutto il territorio nazionale, redigere tremila progetti...

C E B R E L L I . Il Ministero non può assumersi questo carico, ma i compartimenti possono provvedere ciascuno nel territorio di propria competenza. Esistono o no i compartimenti?

S A N T A L C O , *relatore alla Commissione*. In linea teorica la sua obiezione potrebbe essere valida, ma i compartimenti non posseggono l'attrezzatura tecnica necessaria a svolgere certi compiti.

T O G N I , *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Non è concepibile, allo stato attuale delle cose, che il Ministero possa procedere alla realizzazione di un piano tanto vasto, avendo a disposizione in tutta Italia 51 fra ingegneri e geometri, i quali sono già impegnatissimi, al punto che non possiamo dare in appalto alcune costruzioni che intendiamo realizzare direttamente, poichè manca il personale tecnico. Dobbiamo aspettare che siano portati a termine certi lavori perchè il personale che vi è impegnato possa essere incaricato di nuovi lavori

Non è pensabile che in un tempo relativamente breve (ci vorrebbero 10-15 anni almeno) il Ministero, direttamente, attraverso lo sparuto servizio delle nuove costruzioni, riesca a reperire tremila aree su cui costruire tremila edifici, redigere tremila progetti, appaltare gli stessi tremila progetti, e seguire i lavori di tremila cantieri. Tutto questo è assolutamente impensabile.

Stando così le cose non ci resta altra via che quella della convenzione che ci permette di avvalerci di attrezzature valide già esistenti. All'IRI fanno capo due grandi complessi i quali attualmente sono poco impegnati e potrebbero mettere a nostra disposizione la loro organizzazione, centinaia di ingegneri, geometri e tecnici che potrebbero impegnarsi nella realizzazione del nostro programma.

Da notare che, per quanto riguarda i progetti e gli appalti, il Ministero interviene sem-

pre dando il suo benessere. Vi posso dire che tutto questo è già previsto in quella bozza di convenzione che dovremo fare. E aggiungo che se voi desiderate che io vi dia comunicazione di questa bozza, perchè possiate confortare il Ministero con il vostro benessere e la vostra competenza, sono ben lieto di farlo.

Quanto è previsto nell'ordine del giorno presentato dai senatori Arnone ed altri direi che è già nell'ordine naturale delle cose. Io, per parte mia, sono perfettamente d'accordo nell'accettarlo, anche come impegno. Ci sarà un capofila e insieme al capofila ci saranno anche le altre aziende di Stato, che lavorano in questo settore.

Per quanto riguarda l'obiezione sollevata circa il sesto comma dell'articolo 9, faccio presente che non si tratta di un rapporto di impiego, ma di un rapporto professionale. È quindi ovvio che se un professionista dà motivi di sospetto o di incapacità, l'incarico professionale viene meno.

Pertanto vi pregherei di non insistere su queste modifiche, anche perchè comporterebbero il ritorno del disegno di legge alla Camera dei deputati, il che vorrebbe dire perdere almeno un mese e mezzo, se non due. E noi siamo preoccupatissimi, poichè, in effetti, ogni giorno ci troviamo nella necessità di prendere in affitto o in uso provvisorio degli ambienti, perchè il movimento delle poste, sia come corrispondenza, sia come stampe, sia come pacchi, è aumentato enormemente e quindi i locali che abbiamo non possono più servire, non solo per la dignità, il prestigio e la salute dei lavoratori, ma perchè non soddisfano e non bastano per il nostro lavoro.

Pertanto, vi pregherei, salvo quello che potrete poi proporre nel corso della discussione in Assemblea, di concludere intanto favorevolmente l'esame del provvedimento nei termini in cui è stato compilato.

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno viene quindi accolto dal Governo.

M A D E R C H I . Per dichiarazione di voto. Siamo nettamente contrari a questo ordine del giorno, che si muove in direzione

8^a COMMISSIONE36^a RESOCONTO STEN. (19 dicembre 1973)

opposta all'emendamento da noi presentato e, riteniamo, anche in direzione opposta agli interessi generali del nostro Paese, il quale in questo momento non ha bisogno di interventi dell'iniziativa pubblica, che sottraggono alle aziende private, soprattutto piccole e medie, la possibilità di intervenire.

T O G N I , *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Non è esatto. Comunque, le posso assicurare — e non ho nulla in contrario ad accettare un ordine del giorno in tal senso — che queste aziende provvedono alla organizzazione e progettazione dei lavori, ma gli appalti non vengono eseguiti nè dall'IRI, nè dalle società dell'IRI, perchè le singole decisioni devono essere sottoposte al Ministero per l'approvazione e, comunque, l'esecuzione materiale deve essere fatta dalle aziende locali. Tanto è vero che nella bozza di convenzione è già deciso, ove vada a buon fine il provvedimento, come mi auguro, che per ogni costruzione l'IRI deve sottoporre al Ministero l'elenco delle ditte locali invitate agli appalti.

M A D E R C H I . Ma questo nel disegno di legge non c'è scritto. Che probabilmente sia nelle sue intenzioni, non lo escludo.

Comunque, secondo me, l'ordine del giorno, senza voler discutere lo spirito di chi l'ha preparato, si muove su una linea sbagliata, in base a quello che è scritto nel disegno di legge. La norma che consente ad una società per azioni, il cui capitale sia prevalentemente posseduto dall'IRI, di unirsi ad altre aziende IRI, che agiscono nel settore, ci sta a convincere che l'intenzione è quella di intervenire proprio con quelle aziende che io non desidero utilizzare e non ritengo adeguatamente attrezzate per fare questi lavori; con il sistema del prefabbricato esse sono in grado di soppiantare, ad esempio, le piccole e medie aziende che invece dovrebbero costruire, a mio parere, gli edifici che sono necessari nei centri delle province italiane.

Per queste ragioni io non posso che esprimere il voto contrario del Gruppo comunista all'ordine del giorno e ciò perchè completamente contrario alla linea che si intende seguire.

T O G N I , *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Mi permetto di farle presente che i suoi colleghi alla Camera dei deputati si sono astenuti.

P R E M O L I . Sono fermamente contrario a questo ordine del giorno, perchè in pratica umilia le piccole imprese private.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro chiede di parlare, metto in votazione l'ordine del giorno, di cui ho già dato lettura.

(E approvato).

T O G N I , *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. In considerazione degli orientamenti affiorati nel corso del dibattito, per abbreviare al massimo il dibattito stesso, per un'esigenza di chiarezza e per non esimersi dall'assunzione di doverose responsabilità, chiedo, ai sensi del secondo comma dell'articolo 35 del Regolamento, che il disegno di legge n. 1358 in discussione, nel quale è da considerare assorbito quello n. 6, di iniziativa del senatore Sammartino, sia discusso e votato dall'Assemblea.

P R E S I D E N T E . Avviso i colleghi che, in conseguenza della richiesta del rappresentante del Governo, il disegno di legge è rimesso all'Assemblea. L'esame del disegno di legge stesso proseguirà, pertanto, in sede referente.

(I lavori in sede deliberante sono sospesi alle ore 11,05 e vengono ripresi alle ore 11,14).

Discussione e approvazione del disegno di legge:

« **Interventi urgenti ed indispensabili da attuare negli aeroporti aperti al traffico aereo civile** » (882-B) (Approvato dal Senato e modificato 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: « Interventi urgenti ed indispensabili da attuare negli aeroporti aperti al traffico aereo civile », già approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati.

Prego il senatore Santonastaso di riferire alla Commissione sulle modifiche apportate dalla Camera dei deputati.

SANTONASTASO, *relatore alla Commissione*. Onorevoli colleghi, la mia relazione consiste in appunti raccolti in pochissimo tempo in quanto è a tutti noto che questo disegno di legge è venuto al Senato solo da poche ore. La sollecitudine con cui è stato posto in discussione dimostra l'urgenza di approvarlo nel più breve tempo possibile onde evitare la interruzione di importantissime opere già in corso in alcuni aeroporti (ad esempio, Fiumicino) con conseguente chiusura di alcune aerostazioni e gravi danni al settore dei trasporti aerei e all'economia nazionale.

La Camera dei deputati ha apportato modifiche che non sono strutturali, ma soltanto marginali e alcune hanno addirittura solo carattere filologico. Ritengo, pertanto, che sia il caso di passare direttamente all'esame dei singoli articoli.

L'articolo 1 è stato modificato al 4° comma nel senso che si è voluto dare al CIPE la possibilità di un intervento nella fase di programmazione anziché nella fase di approvazione degli interventi. Mentre, al comma successivo, si è voluto dare priorità assoluta agli interventi riguardanti la sicurezza della navigazione aerea.

All'articolo 2, si è voluto meglio specificare il riferimento agli atti di concessione e alle convenzioni per eliminare lungaggini.

All'articolo 5, primo comma, si è soppresso l'affidamento dei lavori « a docenti universitari », evidentemente allo scopo di eliminare l'aspetto corporativo della precedente dizione; mentre si è voluto inserire, sempre nello stesso comma, « alle società concessionarie ». Ritengo si sia fatto bene perchè affidando i lavori a tali società si ha un acceleramento degli stessi, fine primo di questo disegno di legge.

All'articolo 6, secondo comma, si è voluto meglio specificare — e non so se era assolutamente necessario — che le assunzioni di personale straordinario sono riferite soltanto al periodo necessario all'ampliamento della pianta organica e all'espletamento dei re-

lativi concorsi. Si è ridotto altresì ad un triennio l'autorizzazione al Ministro per dar luogo a tali assunzioni; per quanto, poichè nell'assunzione per un triennio il Ministro ha la possibilità di operare per un altro triennio, i cinque anni rimangono come prima.

Al quarto comma dello stesso articolo si sono voluti meglio chiarire i requisiti necessari per l'ammissione ai pubblici concorsi, e cioè che le assunzioni avvengono attraverso colloquio, previo parere espresso da una commissione « presieduta dal direttore generale dell'aviazione civile e composta dai capi dei servizi centrali della direzione generale stessa, nonchè da due funzionari dell'Amministrazione dei trasporti e dell'aviazione civile e da due rappresentanti sindacali del settore nominati dal Ministro ».

All'articolo 10 si è voluto tener presente che per l'aeroporto di Fiumicino la ristrutturazione è già in corso e quindi, anzichè usare questo termine, si è voluto parlare di « completamento delle opere attualmente in corso di esecuzione ».

Nell'ultimo comma dello stesso articolo si sono volute eliminare, nell'accento al Genio civile, le parole: « la cui soppressione è rinviata ai soli fini dell'attuazione delle opere previste dal presente articolo ». Poichè non mi era chiara la motivazione di questa eliminazione, ho chiesto delucidazioni al Ministro ed ho così saputo che si è voluto stare tranquilli ed evitare che gli assunti potessero rinviare artificiosamente il termine dei lavori.

Termino questa brevissima relazione dichiarandomi d'accordo sulla necessità di mandare avanti il disegno di legge nel testo ritornato modificato dalla Camera dei deputati per evitare conseguenze dannose a questo importante settore.

PRESIDENTE. È evidente che la nostra discussione si limiterà all'esame delle modificazioni apportate dall'altro ramo del Parlamento al testo da noi già approvato. Dichiaro aperta la discussione generale sulle modifiche apportate dalla Camera dei deputati.

Ha chiesto di parlare il senatore Maderchi. Ne ha facoltà.

8ª COMMISSIONE

36ª RESOCONTO STEN. (19 dicembre 1973)

M A D E R C H I . Più che analizzare le singole modifiche apportate dalla Camera dei deputati al testo da noi approvato, alcune delle quali — come è stato messo abbondantemente in rilievo — di nessun rilievo, vorrei fare una osservazione di fondo.

Premetto che il Gruppo comunista darà la sua adesione perchè il provvedimento in esame venga approvato nel più breve tempo possibile, essendo come sempre animato da un profondo senso di responsabilità. Devo sottolineare però che un certo metodo, una certa linea d'azione che si sta instaurando particolarmente nei confronti della nostra Commissione, non credo giovi alla migliore funzionalità dei nostri lavori nè al prestigio del compito che ci è assegnato. Abbiamo sempre agito (e continuiamo a farlo, come pochi minuti fa) con un profondo senso di responsabilità, quando di fronte a provvedimenti di rilievo che rivestono carattere di urgenza, cerchiamo tutti insieme di trovare la strada più sollecita per giungere alla loro definizione e renderli quindi esecutivi. Questa stessa preoccupazione, come testimonia il testo del disegno di legge n. 882 che ci ritorna con modifiche quasi irrilevanti, non anima la corrispondente Commissione dell'altro ramo del Parlamento. Desidero dire questo a chiare lettere perchè le persone a cui è diretta la mia osservazione ne abbiano conoscenza.

Posso condividere la modifica apportata all'articolo 1 che stabilisce la possibilità di rientrare nei benefici del provvedimento per gli aeroporti che abbiano superato « in un anno » il traffico di 50.000 passeggeri, perchè questo permette di intervenire in aeroporti di alcuni regioni che altrimenti resterebbero esclusi dal provvedimento. Posso anche essere d'accordo nell'escludere all'articolo 5 la possibilità di affidare a docenti universitari la progettazione e la direzione dei lavori che si vanno realizzando, richiesta che avevo avanzato anche io a suo tempo. Ma altri emendamenti non hanno alcun significato e in taluni casi complicano la situazione, come ad esempio l'allargamento della commissione che dovrà procedere alle necessarie assunzioni straordinarie, con l'inclusione di

due elementi che per la loro natura non dovrebbero mai fare parte di queste commissioni per poter svolgere liberamente dal di fuori le loro funzioni che sono di critica e di stimolo: mi riferisco ai due rappresentanti sindacali.

Analogamente non posso condividere le modifiche all'articolo 10, dove noi esplicitamente rinviemo la soppressione dell'Ufficio speciale del Genio civile di Fiumicino per il tempo necessario all'Ufficio stesso per realizzare le opere programmate. I componenti della corrispondente Commissione della Camera hanno soppresso la proroga per l'Ufficio speciale del Genio civile il quale cessa automaticamente di esistere perchè è stato sciolto. Tuttavia gli si affida il compito di realizzare le opere previste. Infatti il nuovo testo dice: « Alla realizzazione delle opere previste (...omissis...) provvederà il Ministro dei lavori pubblici di concerto con il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, avvalendosi dell'Ufficio speciale del Genio civile ». Ora, se non si dice esplicitamente che tale Ufficio deve continuare ad esistere, come potrà operare?

Con queste annotazioni e con l'amarezza di vedere quasi costantemente reso vano lo sforzo che noi di comune accordo compiamo puntando più che al perfezionismo alla rapida soluzione dei problemi che ci stanno di fronte, dichiaro che non mi opporrò all'approvazione del disegno di legge in discussione. Tale comportamento del mio Gruppo e mio personale, però, è dovuto unicamente al senso di responsabilità già messo in evidenza in più di una occasione.

S A N T A L C O . Il Gruppo della Democrazia cristiana condivide le argomentazioni e le conclusioni del relatore e per il mio tramite si dichiara favorevole all'approvazione del provvedimento.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare dichiaro chiusa la discussione generale sulle modifiche apportate dalla Camera dei deputati.

P R E T I , ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. Ringrazio i colleghi per la

loro adesione al disegno di legge in esame, di cui tutti più che mai riconosciamo l'estrema urgenza. Basterebbe pensare alla situazione in cui si trovano gli aeroporti di Roma Fiumicino e di Catania per rendersi conto di ciò. Senza dubbio molte modifiche decise dalla Camera dei deputati sono soltanto di carattere formale: il Ministro comunque deve sempre adeguarsi alla volontà del Parlamento. L'aspirazione del Ministro sarebbe sempre quella di vedere approvato — quando non vi sono modifiche sostanziali — il testo proposto, magari con l'aggiunta di ordini del giorno che raccomandino alcuni particolari aspetti dei problemi.

Per quanto riguarda l'aeroporto di Ancona io feci presente che l'articolo 1 del disegno di legge non doveva considerarsi preclusivo. Sarebbe stato sufficiente approvare un ordine del giorno, accolto dal Governo, in cui si dicesse che Ancona, avendo superato due anni fa il numero di 50.000 passeggeri, doveva ritenersi ammesso a godere dei benefici del provvedimento, anche in considerazione del fatto che il numero inferiore di passeggeri registrato nell'ultimo anno dipendeva da tutti i disagi provocati in quella zona dai ricorrenti movimenti tellurici. Non credo che in tal modo avremmo violato la legge.

Per quanto riguarda l'osservazione del senatore Maderchi relativa alla soppressione del quarto comma dell'articolo 10, con il quale veniva prorogata provvisoriamente la esistenza dell'Ufficio stralcio del Genio civile per condurre a termine i lavori previsti per l'aeroporto « Leonardo da Vinci » di Roma-Fiumicino, devo informare che la Camera ha voluto in questo modo evitare che la proroga superasse l'anno, termine entro il quale si deve invece rimanere in base alle disposizioni vigenti. Io manifestai la mia preferenza per il testo approvato dal Senato, ma la Camera dei deputati ha deciso in senso contrario.

Comunque credo che, avendo noi un anno di tempo dal novembre per condurre a termine le opere, si potrà arrivare a completare tutto nel migliore dei modi. Se rimarrà qualche piccolissima coda, si studierà al mo-

mento come rimediare. Non si tratterà certamente di lavori di grande importanza.

Non mi dilungo ulteriormente per non far perdere tempo ai colleghi, che ringrazio ancora per la loro collaborazione tanto responsabile, da me molto apprezzata.

P R E S I D E N T E . Passiamo ora all'esame delle modificazioni introdotte dalla Camera dei deputati.

Do lettura del primo comma dell'articolo 1 nel testo modificato dalla Camera dei deputati:

E autorizzata la spesa di lire 200 miliardi al fine di attuare interventi urgenti ed indispensabili per il completamento e l'ammmodernamento di aeroporti che alla data di entrata in vigore della presente legge sono aperti al traffico aereo civile di linea, o sui quali, comunque, si svolge attività aerea commerciale, ivi compresi gli aeroporti con il regime giuridico previsto agli articoli dal 704 al 713 del Codice della navigazione, purchè in ogni caso abbiano superato in un anno il traffico di 50.000 passeggeri o riguardino le piccole isole.

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

(È approvato).

Do lettura del secondo comma dell'articolo 1 nel testo modificato dalla Camera dei deputati:

Tale somma è destinata:

a) per lire 140 miliardi, da iscrivere nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile in ragione di lire 12 miliardi per l'anno 1973, lire 30 miliardi per l'anno 1974, lire 36 miliardi per l'anno 1975, lire 38 miliardi per l'anno 1976, lire 16 miliardi per l'anno 1977 e lire 8 miliardi per l'anno 1978, al fine di realizzare opere e acquistare attrezzature inerenti l'attività aerea civile;

b) per lire 60 miliardi, da iscrivere nello stato di previsione della spesa del Ministero della difesa in ragione di lire 8 miliardi per l'anno 1973, lire 15 miliardi per ciascuno degli anni dal 1974 al 1976 e lire 7 miliardi

8ª COMMISSIONE

36ª RESOCONTO STEN. (19 dicembre 1973)

per l'anno 1977 al fine di provvedere alla fornitura e alla installazione di apparecchiature da destinare ai servizi di assistenza al volo.

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

(È approvato).

Il terzo comma dell'articolo 1 non è stato modificato dalla Camera dei deputati.

Do lettura del quarto comma dell'articolo 1 nel testo modificato dalla Camera dei deputati:

I programmi relativi agli interventi previsti dalla presente legge, che anticipano il programma generale degli aeroporti che il Governo presenterà al Parlamento entro 6 mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono approvati dai Ministri dei trasporti e dell'aviazione civile e della difesa, secondo le direttive che il CIPE deve fornire entro 30 giorni dalla richiesta.

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

(È approvato).

Do lettura del quinto comma dell'articolo 1 nel testo modificato dalla Camera dei deputati:

Nella elaborazione dei programmi dovrà essere data priorità assoluta, negli esercizi 1973 e 1974, alle opere, attrezzature ed apparecchiature interessanti la sicurezza della navigazione aerea. I programmi devono avere altresì riguardo agli aeroporti aventi un maggior volume di traffico.

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

(È approvato).

Metto ai voti l'articolo 1 quale risulta nel testo modificato.

(È approvato).

Do lettura del primo comma dell'articolo 2 nel testo modificato dalla Camera dei deputati:

I progetti e i contratti nonchè gli atti di concessione e le convenzioni per l'esecuzione

di lavori, provviste e forniture, inerenti all'attuazione del programma di cui all'articolo 1 e fino all'importo complessivo di lire 300 milioni, qualunque sia il modo con il quale si sia proceduto all'aggiudicazione, sono approvati dalla competente Amministrazione, senza obbligo dei preventivi pareri richiesti dalle norme vigenti.

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

(È approvato).

Il secondo, il terzo ed il quarto comma dell'articolo 2 non sono stati modificati dalla Camera dei deputati.

Metto ai voti l'articolo 2, quale risulta nel testo modificato.

(È approvato).

Gli articoli 3 e 4 non sono stati modificati dalla Camera dei deputati.

Do lettura del primo comma dell'articolo 5 nel testo modificato dalla Camera dei deputati:

Il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, sentito il Comitato di cui all'articolo 2, può, anche in deroga alle vigenti norme, affidare la progettazione e la direzione dei lavori alle società concessionarie e a liberi professionisti. I compensi dei liberi professionisti sono commisurati a quelli previsti del disciplinare tipo per il conferimento di incarichi professionali a liberi professionisti, approvato con decreto ministeriale 11 luglio 1966 e successive modificazioni.

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

(È approvato).

Il secondo comma dell'articolo 5 non è stato modificato dalla Camera dei deputati.

Metto ai voti l'articolo 5 quale risulta nel testo modificato.

(È approvato).

Il primo comma dell'articolo 6 non è stato modificato dalla Camera dei deputati.

8^a COMMISSIONE36^a RESOCONTO STEN. (19 dicembre 1973)

Do lettura del secondo comma dell'articolo 6 nel testo modificato dalla Camera dei deputati:

In attesa che sia ampliata la pianta organica e che vengano espletati i relativi concorsi, per la durata di un triennio dalla data di entrata in vigore della presente legge è altresì autorizzata l'assunzione di personale straordinario, con contratto a termine per tre anni, per mansioni direttive, di concetto, esecutive, ausiliarie ed operaie, nei limiti dei contingenti da stabilirsi di anno in anno con decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, di concerto con il Ministro del tesoro.

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

(È approvato).

Il terzo comma dell'articolo 6 non è stato modificato dalla Camera dei deputati.

Do lettura del quarto comma dell'articolo 6 nel testo modificato dalla Camera dei deputati:

Il personale da assumere in base al comma secondo del presente articolo dovrà possedere i requisiti necessari per l'ammissione ai pubblici concorsi del settore e dovrà inoltre essere riconosciuto idoneo allo svolgimento dei compiti che ad esso saranno attribuiti, con decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, previo parere espresso, a seguito di un colloquio, da una Commissione presieduta dal direttore generale dell'aviazione civile e composta dai capi dei servizi centrali della direzione generale stessa, nonchè da due funzionari dell'Amministrazione dei trasporti e dell'aviazione civile e da due rappresentanti sindacali del settore nominati dal Ministro.

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

(È approvato).

Il quinto e il sesto comma dell'articolo 6 non sono stati modificati dalla Camera dei deputati.

Metto ai voti l'articolo 6 quale risulta nel testo modificato.

(È approvato).

L'articolo 7 non è stato modificato dalla Camera dei deputati.

Il primo comma dell'articolo 8 non è stato modificato dalla Camera dei deputati.

Do lettura del secondo comma dell'articolo 8 nel testo modificato dalla Camera dei deputati:

Le norme di cui agli articoli 2 e 7 della presente legge si applicano per un triennio anche agli atti relativi all'attuazione delle opere da realizzare con fondi dei capitoli già iscritti nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile alla data di entrata in vigore della presente legge.

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

(È approvato).

Metto ai voti l'articolo 8 quale risulta nel testo modificato.

(È approvato).

L'articolo 9 non è stato modificato dalla Camera dei deputati.

Il primo comma dell'articolo 10 non è stato modificato dalla Camera dei deputati.

Do lettura del secondo comma dell'articolo 10 nel testo modificato dalla Camera dei deputati:

Lo stanziamento previsto dal comma precedente sarà utilizzato per la revisione dei prezzi, per il pagamento dell'IVA, per indennità di espropriazione, per l'installazione di apparecchiature di radio assistenza alle piste nn. 2 e 3, per ristrutturazione di linee e nuovi allacciamenti elettrici, per il completamento delle opere attualmente in corso di esecuzione relative alla ristrutturazione della aerostazione internazionale, per gli impianti di depurazione acque e ristrutturazione reti idriche e fognarie, per rimborsi, spese di frazionamento e imprevisti.

8^a COMMISSIONE36^a RESOCONTO STEN. (19 dicembre 1973)

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

(È approvato).

Do lettura del terzo comma dell'articolo 10 nel testo modificato dalla Camera dei deputati:

La somma indicata nel precedente comma sarà stanziata nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici in ragione di lire 11 miliardi per l'esercizio finanziario 1973, di lire 7 miliardi per l'esercizio finanziario 1974 e di lire 2 miliardi per l'esercizio finanziario 1975.

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

(È approvato).

Do lettura del quarto comma dell'articolo 10 nel testo modificato dalla Camera dei deputati:

Alla realizzazione delle opere previste dal primo comma del presente articolo provvederà il Ministro dei lavori pubblici di concerto con il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, avvalendosi dell'Ufficio speciale del Genio civile.

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

(È approvato).

Metto ai voti l'articolo 10 quale risulta nel testo modificato.

(È approvato).

L'articolo 11 non è stato modificato dalla Camera dei deputati.

Do lettura dell'articolo 12, aggiunto dalla Camera dei deputati:

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

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

(È approvato).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso, nel testo modificato dalla Camera dei deputati.

(È approvato).

Discussione e approvazione con modificazioni del disegno di legge:

« Prevenzione degli infortuni sul lavoro nei servizi e negli impianti gestiti dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato » (889)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca ora la discussione del disegno di legge: « Prevenzione degli infortuni sul lavoro nei servizi e negli impianti gestiti dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ».

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

S A N T A L C O , *relatore alla Commissione*. Onorevoli colleghi, in base alla legge 12 febbraio 1955, n. 51, che delegava il Governo ad emanare norme generali e speciali in materia di prevenzione degli infortuni sul lavoro, sono stati emanati il decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1955, n. 547, nonché altri provvedimenti di carattere integrativo e speciale.

Dalla delega, in base all'articolo 2, erano esclusi i servizi ed impianti gestiti dalle ferrovie dello Stato e la norma dell'articolo 2 del decreto del Presidente della Repubblica n. 547 esclude l'applicabilità della legge stessa alle attività ferroviarie. Ciò in quanto si è ritenuto necessario adeguare, con provvedimenti a parte, alle mutate condizioni sociali ed ambientali, il regolamento per la prevenzione degli infortuni nell'esercizio delle strade ferrate, approvato con regio decreto n. 209 del 7 maggio 1903.

Il disegno di legge al nostro esame prevede sia l'estensione alle attività ferroviarie, entro determinati limiti, del decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1955, n. 547, e successive norme vigenti in campo nazionale, sia le nuove norme per l'esercizio ferroviario.

Il provvedimento è stato elaborato dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile,

d'intesa con le organizzazioni sindacali nel contesto della piattaforma rivendicativa. Esso prevede:

a) l'estensione a tutto il campo di attività delle ferrovie dello Stato della vigente normativa di carattere generale in materia di infortuni sul lavoro, con l'esclusione di alcune disposizioni incompatibili con l'attività ferroviaria e l'adattamento di altre disposizioni alle esigenze ferroviarie;

b) l'integrazione della normativa generale con disposizioni concernenti più propriamente il settore ferroviario;

c) il rinvio ad istruzioni emanate dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato per le norme di comportamento del personale;

d) l'affidamento della vigilanza sull'applicazione delle norme congiuntamente all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ed agli Ispettorati del lavoro, mentre le verifiche ed i controlli sono affidati alle ferrovie dello Stato.

Le predette norme infortunistiche saranno applicate gradualmente.

Il capo primo del disegno di legge tratta del campo di applicazione del provvedimento. L'articolo 1 enumera tutte le norme ed i decreti del Presidente della Repubblica che si applicano per la prevenzione degli infortuni sul lavoro nelle attività tipicamente industriali, nonché nelle attività proprie dell'esercizio ferroviario ed in quelle ad esso strettamente connesse svolte dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

Viene inoltre stabilito che tutte le imprese appaltatrici di opere e di servizi ferroviari, quando l'opera o il servizio appaltato venga eseguito negli impianti ferroviari, sono tenute all'osservanza delle disposizioni previste nel provvedimento in esame.

Lo stesso obbligo vale per le amministrazioni statali, per la compagnia internazionale carrozze con letti e per qualunque altro ente quando il lavoro venga svolto in ambito ferroviario.

Il capo secondo — dall'articolo 2 all'articolo 17 — tratta dell'ambiente di lavoro e delle linee ferroviarie. Sono elencate tutte

le prescrizioni tendenti a garantire la sicurezza negli ambienti di lavoro e lungo le linee ferroviarie, nelle stazioni, negli scali, nei depositi locomotive, eccetera.

Il capo terzo — dall'articolo 18 all'articolo 27 — tratta dei rotabili. Anche qui sono previste particolari prescrizioni sugli organi, gli apparecchi, i dispositivi ed impianti elettrici dei rotabili ferroviari, sui rotabili ferroviari stessi, ivi compresi i bagagliai, i postali ed ogni altro veicolo di servizio.

Il capo quarto — dall'articolo 28 all'articolo 30 — si occupa delle linee elettriche e detta prescrizioni per la costruzione delle linee di contatto per trazione elettrica.

Infine, il capo quinto — dall'articolo 31 all'articolo 42 — tratta delle disposizioni finali. Si occupa dei controlli, della composizione della commissione consultiva permanente per la prevenzione degli infortuni e per l'igiene del lavoro e della vigilanza. L'articolo 39 prevede che con decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, di concerto con il Ministro del lavoro e della previdenza sociale, sentita la commissione consultiva permanente prevista dall'articolo 34, sarà stabilito il periodo di tempo entro il quale dovranno essere applicate le disposizioni del presente provvedimento.

L'articolo 40 si occupa dell'impegno della spesa per la realizzazione nel triennio 1973-1975 delle opere e delle forniture richieste dall'applicazione della legge. All'articolo 41 è stabilito che i tempi di effettiva applicazione delle norme del provvedimento saranno fissati con decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, in relazione allo sviluppo delle opere e delle forniture da eseguire ai sensi dell'articolo 40.

Per finire, l'articolo 42 prevede che entro un biennio dall'entrata in vigore della legge dovrà essere emanato il regolamento di attuazione delle disposizioni, sentite le organizzazioni sindacali.

Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, il disegno di legge ha riportato il parere favorevole della 1ª Commissione. La 5ª Commissione ha dato parere favorevole, ma suggerisce di modificare l'articolo 40, che è quello che si occupa della norma finanziaria, e ne detta il nuovo testo. Io non ho motivo

8ª COMMISSIONE

36ª RESOCONTO STEN. (19 dicembre 1973)

di non accedere alla richiesta della 5ª Commissione.

L'articolo 40 dovrebbe essere così concepito:

« Per la realizzazione delle opere e delle forniture di cui alla presente legge, l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad assumere impegni sino a concorrenza della somma complessiva di lire 4.000 milioni e a finanziare le relative spese — previste in ragione di lire 1.300 milioni per ciascuno degli anni 1973 e 1974 e di lire 1.400 milioni per il 1975 — con gli stanziamenti iscritti al capitolo 501 dello stato di previsione della spesa dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato per l'anno finanziario 1973 ed ai corrispondenti capitoli per gli anni successivi ».

Esprimo parere favorevole per l'accettazione di questo emendamento all'articolo 40, proposto dalla 5ª Commissione.

E concludo, perchè ritengo superfluo intrattenermi sull'importanza che riveste questo provvedimento, pregando i colleghi di volere esprimere la loro adesione.

Devo ricordare che circa un mese fa da parte dei colleghi della Commissione è stato affermato che sarebbe opportuno che provvedimenti di tale natura venissero approvati dal Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato, cosa che in realtà, come tutti sanno, non è possibile. Comunque concludo raccomandando ancora a tutti i colleghi di esprimere parere favorevole sul disegno di legge in esame.

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

A V E Z Z A N O C O M E S . A nome del Gruppo socialista mi dichiaro completamente favorevole all'accoglimento del provvedimento.

S A M O N A . Anche la Sinistra indipendente è favorevole.

P I S C I T E L L O . Il Gruppo comunista a lungo ha premuto perchè il provvedimento venisse in discussione, condividendo senz'altro l'opportunità di estendere la nor-

mativa relativa all'infortunistica anche alle ferrovie dello Stato. Il nostro parere non può quindi che essere favorevole.

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 del disegno di legge, di cui do lettura:

CAPO I

CAMPO DI APPLICAZIONE

Art. 1.

Per la prevenzione degli infortuni sul lavoro nelle attività tipicamente industriali nonchè nelle attività proprie dell'esercizio ferroviario ed in quelle ad esso strettamente connesse svolte dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, si applicano, dalla data di entrata in vigore della presente legge e salve le speciali disposizioni di cui ai successivi capi, le norme di cui al decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1955, numero 547 (esclusi gli articoli 8, 10, 36, 37, 226, 228, 319, 320, 321, 395, primo e secondo comma, 398, 399, 401, 402, 403 e 404), nonchè le norme di cui ai seguenti decreti, in quanto l'Azienda predetta esegua direttamente i lavori in essa previsti:

a) decreto del Presidente della Repubblica 19 marzo 1956, n. 302, concernente « Norme di prevenzione degli infortuni sul lavoro integrative di quelle generali emanate con decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1955, n. 547 »;

b) decreto del Presidente della Repubblica 7 gennaio 1956, n. 164, concernente « Norme per la prevenzione degli infortuni sul lavoro nelle costruzioni » (escluso articolo 11);

c) decreto del Presidente della Repubblica 20 marzo 1956, n. 320, concernente « Norme per la prevenzione degli infortuni e l'igiene del lavoro in sotterraneo », per i lavori di costruzione e manutenzione delle opere murarie nelle gallerie, cunicoli e simili;

d) decreto del Presidente della Repubblica 20 marzo 1956, n. 321, concernente « Norme per la prevenzione degli infortuni e l'igiene del lavoro nei cassoni ad aria compressa »;

e) decreto del Presidente della Repubblica 20 marzo 1956, n. 322, concernente « Norme per la prevenzione degli infortuni e l'igiene del lavoro nell'industria della cinematografia e della televisione »;

f) decreto del Presidente della Repubblica 20 marzo 1956, n. 323, concernente « Norme per la prevenzione degli infortuni sul lavoro negli impianti telefonici » (escluso articolo 9 per la parte concernente l'obbligo del collegamento elettrico a terra per le stazioni amplificatrici).

All'osservanza delle disposizioni della presente legge sono, inoltre, tenute le imprese appaltatrici di opere o servizi ferroviari, quando l'opera o il servizio appaltato venga eseguito negli impianti ferroviari, nonchè le amministrazioni statali, la Compagnia internazionale carrozze con letti e qualunque altro ente, quando il lavoro venga svolto in ambito ferroviario.

(È approvato).

CAPO II

AMBIENTI DI LAVORO LINEE FERROVIARIE

Art. 2.

I pavimenti e i piani di calpestio degli ambienti di lavoro e delle zone destinate al passaggio in sede ferroviaria non devono presentare buche o sporgenze pericolose e devono essere in condizioni tali da rendere sicuro il movimento ed il transito delle persone e dei mezzi di trasporto.

Quando per evidenti ragioni tecniche non si possono completamente eliminare dalle zone di transito ostacoli fissi o mobili che costituiscono un pericolo per i lavoratori o i veicoli che tali zone devono percorrere, gli ostacoli devono essere opportunamente segnalati.

Per gli accessi e per i passaggi interni ai capannoni di officina, di rimessa, di sala gru, di magazzino e simili, attraverso i quali transitano veicoli, è ammesso il transito contemporaneo del veicolo e delle persone solo se resta disponibile alle persone un franco di 70 centimetri. Qualora tale condizione non sussista il transito contemporaneo deve essere vietato.

(È approvato).

Art. 3.

Le aperture esistenti nel suolo o nel pavimento dei luoghi o degli ambienti di lavoro o di passaggio, comprese le fosse (con esclusione di quelle di cui all'ultimo capoverso del presente articolo) e i pozzi, devono essere provviste di solide coperture o di parapetti normali, atti ad impedire la caduta di persone. Quando dette misure non siano attuabili, tali aperture devono essere munite di apposite segnalazioni di pericolo.

Le aperture nelle pareti, che permettono il passaggio di una persona e presentano il pericolo di caduta per dislivelli superiori ad un metro, devono essere provviste di apposita barriera o munite di parapetto normale.

Per le finestre è consentito che l'altezza del parapetto non sia quella normale, purchè non minore di centimetri 90 quando, in relazione al lavoro eseguito, non vi siano condizioni di pericolo.

La presenza delle fosse per piattaforme, per carrelli trasbordatori o per la visita e la riparazione di rotabili negli impianti e nei piazzali ferroviari, qualora la zona dove trovansi dette fosse non sia sufficientemente illuminata, deve essere adeguatamente segnalata.

(È approvato).

Art. 4.

L'illuminazione sussidiaria, per garantire la continuazione del lavoro in caso di mancanza di illuminazione artificiale normale, di cui all'articolo 32 del decreto del Presidente

della Repubblica 27 aprile 1955, n. 547, nei piazzali, lungo le linee ferroviarie e sui rotabili può essere fornita anche da un impianto mobile o da mezzi portatili.

(È approvato).

Art. 5.

I portoni dei magazzini e delle rimesse, che si aprono a battente, devono essere muniti di appositi dispositivi di arresto per essere assicurati in posizione di apertura.

Davanti alle porte delle case cantoniere, delle garitte di servizio, od in genere dei fabbricati vicini ai binari in esercizio, che si aprono verso di essi, devono impiantarsi appositi ripari per impedire l'accesso diretto al binario.

(È approvato).

Art. 6.

Le vie di transito, che, per lavori di riparazione o manutenzione in corso o per guasti intervenuti, non sono percorribili senza pericolo, devono essere segnalate con cartelli o altri mezzi idonei.

(È approvato).

Art. 7.

Le disposizioni di cui agli articoli 219 e 220 del decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1955, n. 547, non si applicano all'esercizio ferroviario, per il quale valgono le norme emanate dalle aziende esercenti.

(È approvato).

Art. 8.

Lungo le linee parallelamente ai binari, nei piazzali di stazione, negli scali, nei depositi locomotive ed in genere in ogni impianto interessato da binari in esercizio, devono, per quanto possibile, essere realizzati e mantenuti in buone condizioni di percorribilità appositi sentieri pedonali, formanti gli itinerari da percorrere per consentire al per-

sonale di servizio di spostarsi con la massima sicurezza rispetto alla circolazione dei rotabili; gli attraversamenti dei binari devono essere muniti di passatoie a raso. Gli schemi di detti itinerari devono essere resi noti al personale mediante affissione negli impianti interessati.

Nei grandi piazzali di stazione, ove ciò sia necessario, si dovranno realizzare idonee piazzole di ricovero opportunamente segnalate.

Gli itinerari, ove necessario, dovranno essere opportunamente evidenziati con apposite segnalazioni.

(È approvato).

Art. 9.

Sulle travate metalliche definitive, quando vengano eseguiti lavori che impediscano l'uso dei normali passaggi, e sulle travate metalliche provvisorie deve essere sempre realizzato un solido passaggio provvisorio, centrale o laterale, avente larghezza non inferiore a metri 0,75 atto a consentire il transito delle persone e devono essere approntati piazzoletti di rifugio posti a distanza tra loro non maggiore di 30 metri.

(È approvato).

Art. 10.

Nelle gallerie devono esistere, di regola, da ambo i lati nelle gallerie a doppio binario e, almeno da un lato, in quelle a semplice binario, appositi sentieri pedonali, tenuti sempre sgombri da materiali ed in buone condizioni di percorribilità.

Nelle gallerie di lunghezza compresa fra 100 e 3.000 metri devono essere apposti opportuni contrassegni che consentano di individuare la posizione della più vicina nicchia per il ricovero del personale.

Nelle gallerie di lunghezza superiore a 4.000 metri, detti contrassegni sono limitati ai primi 2.500 metri a partire da ciascun imbocco.

Il limite di 2.500 metri indicato al capoverso precedente deve essere congruamente aumentato per linee che possano essere per-

8^a COMMISSIONE36^a RESOCONTO STEN. (19 dicembre 1973)

corse da treni a velocità superiore a 160 chilometri orari.

Nelle nicchie delle gallerie di lunghezza superiore a 1.000 metri, devono essere realizzati piccoli depositi di torce a vento od altro idoneo mezzo di emergenza per l'illuminazione delle gallerie stesse. Tali depositi vanno segnalati convenientemente.

(È approvato).

Art. 11.

La sede ferroviaria deve essere tenuta sgombra da ogni oggetto rimovibile fino alla distanza di metri 1,50 dalle rotaie.

Fanno eccezione gli attrezzi e materiali per i lavori sulla sede stessa, purchè non impediscano il libero e sicuro transito dei rotabili.

Oltre il limite suddetto, gli oggetti devono essere sistemati in modo da non costituire pregiudizio alla regolarità dell'esercizio e alla sicurezza delle persone.

(È approvato).

Art. 12.

Quando per ragioni tecniche e funzionali non si possono eliminare o allontanare dal binario gli ostacoli fissi trovantisi a distanza inferiore a metri 1,50, gli ostacoli stessi, ad eccezione dei marciapiedi e dei piani caricatori, devono essere opportunamente segnalati.

(È approvato).

Art. 13.

La circolazione sulla sede ferroviaria in bicicletta o con ciclomotore a motore spento è ammessa solo per esigenze e nell'interesse dell'esercizio, previo rilascio di apposite autorizzazioni e con l'osservanza di particolari norme cautelative fissate dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, purchè esista pista adatta.

La circolazione con mezzi motorizzati è di regola vietata. Peraltro, nel caso che esistano in piazzali ferroviari o lungo la linea piste adatte alla circolazione di mezzi motoriz-

zati, la circolazione dei mezzi predetti può essere consentita nei limiti delle disposizioni di carattere locale.

(È approvato).

Art. 14.

Ai lavori di posa in opera e di manutenzione dei binari in galleria e ai lavori connessi ai servizi di vigilanza della linea in galleria si applicano le disposizioni di cui agli articoli 33, 66, 67, 68 e 69 del decreto del Presidente della Repubblica 20 marzo 1956, n. 320.

I tratti di galleria che i lavoratori debbono percorrere per raggiungere i cantieri di lavoro possono anche non essere illuminati con mezzi di illuminazione fissi indipendenti dai mezzi di illuminazione portatili, quando esistano sentieri pedonali in normali condizioni di percorribilità.

Nelle gallerie ove vi sia pericolo di caduta di materiali dall'alto i lavoratori e coloro che per necessità di servizio accedano in galleria devono essere muniti e fare uso di casco di protezione costituito di materiale leggero e resistente.

(È approvato).

Art. 15.

Le prescrizioni di cui al capo V del decreto del Presidente della Repubblica 7 gennaio 1956, n. 164, non sono applicabili ai ponteggi metallici di proprietà delle Ferrovie dello Stato.

Le verifiche ed i controlli di tali ponteggi sono affidati all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

(È approvato).

Art. 16.

Quando si eseguono lavori su binari in esercizio o nelle immediate adiacenze, che comportino l'occupazione con uomini ed attrezzi dei binari stessi o anche della sola sagoma libera di transito, deve essere predisposta una apposita organizzazione protettiva per le persone addette ai lavori per assi-

curarne l'incolumità al passaggio dei treni.

Istruzioni di dettaglio saranno emanate dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato basandosi essenzialmente:

— sul conseguimento della conoscenza precisa e tempestiva della circolazione dei treni sul binario interessato dai lavori ed eventualmente su quello attiguo;

— oppure sulla predisposizione di apposite segnalazioni, a distanza e nell'ambito del cantiere, con l'impiego di opportuni e sicuri meccanismi di allarme o di altri mezzi adeguati alla complessità del cantiere, alla velocità dei treni circolanti ed alle caratteristiche ambientali e meteorologiche.

Nelle linee a doppio binario, l'organizzazione protettiva deve riguardare il passaggio dei treni su ambedue i binari, anche se il binario interessato dai lavori è uno solo.

La presenza di squadre di lavoro operanti sui binari o nelle immediate adiacenze deve essere, in ogni caso, segnalata con appositi segnali ai treni provenienti da ambedue i lati.

Quando si eseguono lavori che, anche momentaneamente, interrompono la continuità del binario o ne pregiudicano l'efficienza o la stabilità, devono, inoltre, esporsi i prescritti segnali di arresto da ambedue i lati di provenienza dei treni.

(È approvato).

Art. 17.

Durante l'esecuzione dei lavori di cui al precedente articolo 16 il personale incaricato dei servizi di protezione deve indossare apposito indumento segnaletico.

(È approvato).

CAPO III

ROTABILI

Art. 18.

Sugli organi, apparecchi, dispositivi ed impianti elettrici dei rotabili ferroviari non

sono richieste le indicazioni di cui agli articoli 233, ultimo comma, 269, 287, terzo comma, e 338 del decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1955, n. 547.

La deroga, prevista dal secondo comma dell'articolo 287 del decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1955, n. 547, relativa alla protezione contro il contatto accidentale ai conduttori ed elementi in tensione, vale anche per i quadri di distribuzione e di manovra in opera sui rotabili.

(È approvato).

Art. 19.

La prescrizione di cui all'articolo 240 del decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1955, n. 547, relativa alla protezione delle pareti esterne a temperatura elevata, non è applicabile ai rotabili ferroviari.

(È approvato).

Art. 20.

Le norme previste dall'articolo 249 del decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1955, n. 547, relative ai recipienti per il trasporto dei liquidi pericolosi e nocivi non si applicano a quelli trasportati a mezzo veicoli ferroviari per i quali dovranno essere osservate apposite norme emanate dalla Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

(È approvato).

Art. 21.

Le norme di cui ai capi I, II, III e IV del titolo VIII del decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1955, n. 547, non si applicano al trasporto ferroviario di materie e prodotti pericolosi e nocivi, per il quale debbono essere osservate le norme del regolamento per il trasporto delle merci pericolose e nocive, di cui alle condizioni e tariffe per i trasporti delle cose sulle Ferrovie dello Stato.

(È approvato).

Art. 22.

Nei rotabili ferroviari, ove non riesca possibile per particolari esigenze, ottemperare alle norme di cui agli articoli 267, 304 e 306, punto c), del decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1955, n. 547, devono essere adottate idonee misure e cautele.

(È approvato).

Art. 23.

Le protezioni contro il contatto accidentale dei conduttori e degli elementi nudi dei circuiti ad alta tensione di cui agli articoli 276, 277, 278 e 279 del decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1955, n. 547, non sono necessarie sui rotabili, purchè siano adottati idonei mezzi sostitutivi.

(È approvato).

Art. 24.

Le norme di cui agli articoli 288, 289, 290 e 292 del decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1955, n. 547, non si applicano ai circuiti elettrici in opera sui rotabili, escluse le sottostazioni ambulanti.

(È approvato).

Art. 25.

Le operazioni di pulizia e di riparazione dei rotabili devono di regola essere eseguite sui binari specificatamente designati, non interessanti la circolazione dei veicoli e dotati di appositi dispositivi atti a garantire l'indipendenza da quelli di circolazione.

Quando ciò non fosse possibile, le suddette operazioni potranno svolgersi anche sui binari di circolazione con l'adozione di adeguate cautele stabilite dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

Durante le operazioni di visita o riparazione, devono essere osservate le norme ed usate le attrezzature specifiche previste dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, al fine di impedire infortuni al personale.

(È approvato).

Art. 26.

Quando, per necessità di lavoro, un lavoratore deve introdursi con qualche parte del corpo fra organi del rotabile che possono entrare in movimento, devono adottarsi le necessarie misure e cautele, affinché tali organi non possano essere messi in moto da altre persone o mezzi.

(È approvato).

Art. 27.

I bagagliai, i postali ed altri veicoli di servizio devono essere muniti, in corrispondenza delle porte scorrevoli, di barre di sicurezza o di altri dispositivi di protezione atti ad impedire la caduta di persone. Le porte scorrevoli di tali veicoli devono essere munite di dispositivi di bloccaggio nelle posizioni estreme di chiusura e di apertura.

Le scalette, i montatoi ed i praticabili dei rotabili devono essere atti a ridurre, per quanto possibile, il pericolo di scivolamento.

Le scale in dotazione ai rotabili devono essere costruite secondo criteri stabiliti dalla Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

(È approvato).

CAPO IV

LINEE ELETTRICHE

Art. 28.

La costruzione delle linee di contatto per trazione elettrica è regolata da disposizioni emanate dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

L'altezza minima dal piano del ferro del conduttore di contatto non potrà comunque essere inferiore a metri 4,40.

(È approvato).

Art. 29.

Non possono essere eseguiti lavori in prossimità di linee elettriche aeree sotto ten-

8ª COMMISSIONE

36ª RESOCONTO STEN. (19 dicembre 1973)

sione a distanza minore di metri 1 per le linee di contatto e di alimentazione fino a 25 chilovatt e a metri 3 per le linee primarie fino a 220 chilovatt.

(È approvato).

Art. 30.

In deroga a quanto disposto dal secondo comma dell'articolo 313, dall'articolo 314 e dal primo comma dell'articolo 318 del decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1955, n. 547, è ammesso l'uso di utensili e di lampade portatili a tensione non superiore a 220 volts e senza collegamento di terra nei parchi ferroviari ed all'interno dei rotabili, purchè siano adottati i seguenti provvedimenti:

realizzare un isolamento supplementare; impiegare cavetti flessibili a doppia guaina.

(È approvato).

CAPO V

DISPOSIZIONI FINALI

Art. 31.

In apposite istruzioni emanate dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato devono essere stabilite le norme di comportamento del personale, ai fini della sicurezza individuale e collettiva, in relazione all'attività da esso espletata.

In particolare le dette istruzioni devono specificare le precauzioni che il personale deve osservare nello svolgimento di attività proprie dell'esercizio ferroviario e di quelle ad esso strettamente connesse.

(È approvato).

Art. 32.

In caso di sinistri o di circostanze eccezionali è data facoltà ai dirigenti delle squadre di soccorso di derogare, ove indispensa-

bile, all'applicazione delle norme contemplate dalla presente legge salvo prendere tutte le precauzioni adeguate ai casi specifici che potranno presentarsi, agli effetti antinfortunistici.

(È approvato).

Art. 33.

In sede di progettazione e di esecuzione delle opere ed impianti ferroviari soggetti al pericolo di incendio nonchè per l'esercizio o la conduzione di essi, si debbono osservare le prescrizioni contenute nelle vigenti norme generali e particolari, volte ad assicurare la prevenzione degli incendi, nonchè le cautele suggerite dall'esperienza.

Il controllo sull'osservanza delle vigenti disposizioni è affidato all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, la quale è tenuta a richiedere il parere del comando del Corpo dei vigili del fuoco, competente per territorio, in merito alla determinazione — per gli impianti che per qualsiasi motivo presentino, in caso di incendio, gravi pericoli per l'incolumità dei lavoratori — dei tipi e quantità di apparecchiature e mezzi da tenere a disposizione per lo spegnimento degli incendi, nonchè del tipo di organizzazione da mettere in atto per la prevenzione incendi.

(È approvato).

Art. 34.

La composizione della Commissione consultiva permanente per la prevenzione degli infortuni e per l'igiene del lavoro di cui all'articolo 393 del decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1955, n. 547, è integrata da tre esperti designati dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile.

(È approvato).

Art. 35.

La vigilanza sull'applicazione delle presenti norme è affidata congiuntamente all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e agli

ispettorati del lavoro. Con decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, di concerto con il Ministro del lavoro e della previdenza sociale, saranno stabilite le norme intese a coordinare l'azione degli organi ispettivi dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e degli ispettorati del lavoro.

(È approvato).

Art. 36.

Le verifiche e i controlli per l'accertamento dello stato di sicurezza degli impianti, delle installazioni, delle attrezzature e dei dispositivi, nei casi previsti, sono affidati alla Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato. Il direttore generale determinerà le modalità per l'esercizio delle verifiche e dei controlli nonchè le relative documentazioni.

(È approvato).

Art. 37.

Presso gli impianti soggetti alle presenti norme deve essere tenuto un registro, nel quale vanno annotati cronologicamente tutti gli infortuni occorsi al dipendente personale.

Su detto registro devono essere indicati, oltre al nome, cognome e qualifica dell'infortunato, le cause e le circostanze dell'infortunio, nonchè la data di abbandono e di ripresa del lavoro.

Sul medesimo registro vanno annotati, altresì, i casi di malattie professionali.

Il registro infortuni deve essere tenuto a disposizione degli organi ispettivi dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e degli ispettorati del lavoro.

Il registro infortuni deve essere conservato per diciotto anni.

(È approvato).

Art. 38.

L'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato provvede alla rilevazione, elaborazione e pubblicazione di statistiche sugli infortuni del lavoro e sulle malattie professionali, ve-

rificatisi negli impianti soggetti alle presenti norme, secondo i criteri generali fissati dal Ministero del lavoro e della previdenza sociale.

L'Azienda predetta, inoltre, comunicherà agli ispettorati del lavoro, nei termini e con le modalità da concordare con il Ministero del lavoro e della previdenza sociale, le notizie sugli infortuni e le malattie professionali verificatisi ed altri dati che potranno essere richiesti, utili allo studio del fenomeno infortunistico.

(È approvato).

Art. 39.

Con decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, di concerto con il Ministro del lavoro e della previdenza sociale, sentita la Commissione consultiva permanente di cui all'articolo 34, sarà stabilito il periodo di tempo entro cui dovranno essere applicate le disposizioni della presente legge, per gli edifici, locali, macchine, impianti e loro parti, preesistenti o in corso di costruzione alla data di entrata in vigore della presente legge, relativamente ai settori per i quali ricorrono esigenze tecniche o di esercizio o altri motivi eccezionali, sempre che sussistano o vengano adottate idonee misure di sicurezza.

(È approvato).

Art. 40.

Per la realizzazione, nel triennio 1973-1975, delle opere e delle forniture di cui alla presente legge, l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad assumere impegni sino a concorrenza della somma complessiva di lire 4.000 milioni e a finanziare le relative spese — previste in ragione di lire 1.300 milioni per ciascuno degli anni 1973 e 1974 e di lire 1.400 milioni per il 1975 — con i normali stanziamenti che per i suddetti esercizi, saranno iscritti al capitolo 501 « Rinnovamenti, eccetera » dello stato di previsione della spesa dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

6^a COMMISSIONE36^a RESOCONTO STEN. (19 dicembre 1973)

Ricordo alla Commissione che, nell'esprimere il suo parere favorevole, la 5^a Commissione permanente ha proposto di modificare l'articolo 40, relativo alla copertura finanziaria del provvedimento, al fine di tener conto della intervenuta presentazione del bilancio dello Stato per il 1974.

Metto quindi ai voti l'articolo 40 nel nuovo testo proposto dalla Commissione bilancio, di cui do lettura:

Art. 40.

Per la realizzazione delle opere e delle forniture di cui alla presente legge, l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad assumere impegni sino a concorrenza della somma complessiva di lire 4.000 milioni e a finanziare le relative spese — previste in ragione di lire 1.300 milioni per ciascuno degli anni 1973 e 1974 e di lire 1.400 milioni per il 1975 — con gli stanziamenti iscritti al capitolo 501 dello stato di previsione della spesa dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato per l'anno finanziario 1973 ed ai corrispondenti capitoli per gli anni successivi.

(È approvato).

Art. 41.

Con decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile saranno stabiliti i tempi di effettiva applicazione delle norme della presente legge, in relazione allo sviluppo delle opere e delle forniture da eseguire ai sensi dell'articolo 40.

L'applicazione stessa dovrà aver luogo entro un triennio dal termine dell'ultimo anno del triennio di cui all'articolo 40. Decorso tale termine le norme predette troveranno, comunque, automatica applicazione.

(È approvato).

Art. 42.

Entro un biennio dall'entrata in vigore della presente legge dovrà essere emanato un regolamento di attuazione delle disposizioni

della presente legge sentite le organizzazioni sindacali unitarie.

(È approvato).

Metto ora ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

Discussione e approvazione, con modificazioni, del disegno di legge:

« **Modificazioni agli articoli 1, punto 1; 4, punto 4; 5, punto 1; 10, punto 2, primo e secondo comma; 13, secondo comma, del decreto del Presidente della Repubblica 9 novembre 1971, n. 1372, contenente norme per l'attuazione della legge 13 agosto 1969, n. 591, concernente la riduzione dell'orario di lavoro del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato** » (891)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca ora la discussione del disegno di legge: « Modificazioni agli articoli 1, punto 1; 4, punto 4; 5, punto 1; 10, punto 2, primo e secondo comma; 13, secondo comma, del decreto del Presidente della Repubblica 9 novembre 1971, n. 1372, contenente norme per l'attuazione della legge 13 agosto 1969, n. 591, concernente la riduzione dell'orario di lavoro del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ».

Comunico alla Commissione che la 5^a Commissione ha espresso parere favorevole, mentre non è pervenuto quello della 11^a Commissione, per il quale sono scaduti i termini regolamentari.

Ricordo che il disegno di legge in titolo, assegnatoci in sede redigente, fu dalla nostra Commissione accolto nella seduta del 29 maggio. Per giungere con urgenza all'approvazione definitiva del provvedimento, la Commissione decise di richiederne l'assegnazione in sede deliberante nella seduta del 12 dicembre scorso. Poiché la richiesta è stata accolta dal Presidente del Senato, discuteremo il disegno di legge in tale sede, tenendo presente, oltretutto, l'esigenza di procedere, in sede di coordinamento, all'aggior-

namento dell'articolo 7, sulla copertura finanziaria, a causa dell'intervenuta presentazione al Parlamento del bilancio dello Stato per l'anno 1974.

Do la parola al relatore, senatore Santalco.

SANTALCO, *relatore alla Commissione*. Come ha ricordato l'onorevole Presidente, abbiamo già esaminato ed approvato il provvedimento in oggetto nella seduta del 29 marzo 1973, e la Commissione in tale data mi ha autorizzato a presentare in Assemblea la relazione favorevole.

Ma nel periodo intercorrente da quella data ad oggi, è sopravvenuta la presentazione, da parte del Governo, dello stato di previsione della spesa per l'anno finanziario 1974, per cui si rende necessario modificare l'articolo 7 del disegno di legge che riguarda la copertura finanziaria. A questo punto, per stringere i tempi, la Commissione ha ritenuto opportuno chiedere al Presidente del Senato il passaggio del disegno di legge dalla sede redigente alla sede deliberante, cosa che ci è stata concessa. Procederò quindi ad illustrare il provvedimento, rifacendomi alla relazione già svolta nella precedente occasione.

I sindacati ferroviari hanno insistentemente richiesto la modificazione della normativa in vigore concernente l'orario di lavoro del personale dell'esercizio dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato; in particolare, si è richiesto che l'orario del personale delle stazioni utilizzato esclusivamente alle manovre sia ridotto da 40 a 36 ore settimanali e che corrispettivamente l'orario del personale di macchina utilizzato alle manovre o tradotte con agente unico sia modificato nel senso di non superare, per ogni settimana lavorativa, le 36 ore.

Le richieste sindacali, intese a soddisfare fondate esigenze di un personale che svolge indubbiamente mansioni particolarmente gravose, appaiono pienamente accoglibili, ed a ciò provvedono appunto gli articoli 1 e 5 del disegno di legge in discussione.

L'articolo 2 del provvedimento concerne invece il problema dell'assorbimento delle

festività infrasettimanali coincidenti con il turno di riposo: secondo le vigenti disposizioni, infatti, le festività infrasettimanali coincidenti con i riposi settimanali fruiti secondo il turno sono da questi assorbite. Ebbene, nel caso del personale delle ferrovie dello Stato — utilizzato secondo turni rotativi, in base ai quali il riposo settimanale può cadere in qualsiasi giornata della settimana — le disposizioni in vigore incidono in misura rilevante, potendosi spesso verificare nel corso dell'anno la coincidenza di riposi settimanali e di festività infrasettimanali, con il conseguente assorbimento della festività nel giorno di riposo.

Si registra pertanto attualmente una certa disparità di trattamento tra il personale delle ferrovie dello Stato e quello di quasi tutti i settori produttivi, al quale ultimo viene invece assicurato l'integrale godimento di tutte le festività infrasettimanali.

Poiché, per ragioni tecniche ed economiche non è possibile concedere al personale ferroviario, secondo norme da applicarsi automaticamente, riposi compensativi di quelli perduti, l'articolo 2 prevede (in caso di coincidenza di una festività infrasettimanale con un riposo settimanale fruito secondo il turno) la corresponsione al personale ferroviario del compenso per lavoro straordinario festivo per le ore corrispondenti all'orario ordinario giornaliero, ovvero, a richiesta, la concessione di una giornata di riposo compensativo. Le facoltà di optare tra il compenso per il lavoro straordinario e la giornata di recupero costituisce un correttivo che nel periodo 1° giugno 1972-31 dicembre 1973 dovrà esser limitato, ai sensi dello stesso articolo 2, alle festività nazionali più importanti (Natale, Capodanno, Festa del lavoro, Anniversario della Repubblica e Ferragosto), mentre dovrà essere esteso a tutte le festività dal 1° gennaio 1974.

La diversità delle decorrenze delle norme indicate nell'articolo 2 trova la sua giustificazione nella previsione che la miglior sistemazione degli organici possa sopperire, nell'anno in corso, all'aumento del fabbisogno del personale.

Onorevoli colleghi, il provvedimento in discussione affronta infine il problema del-

8ª COMMISSIONE

36ª RESOCONTO STEN. (19 dicembre 1973)

l'utilizzazione del personale in servizio notturno. Partendo dalla constatazione che con la nuova normativa prevista dalla legge 13 agosto 1969, n. 591, e dal decreto del Presidente della Repubblica 9 novembre 1971, n. 1372, l'orario di lavoro del personale delle ferrovie dello Stato — ridotto a partire dal 1º gennaio 1972 a 40 ore settimanali, ripartite di regola su 5 giornate lavorative — rende eccessivamente gravose le disposizioni di cui agli articoli 5, punto 1 e 10, punto 2, del decreto presidenziale n. 1372 del 1971, le organizzazioni sindacali e l'Amministrazione dei trasporti propongono, con gli articoli 3 e 4 del provvedimento, che il personale non possa essere utilizzato in servizio notturno per più di due volte, anche consecutive, fra due riposi settimanali.

All'articolo 6 del disegno di legge, si precisano le date di decorrenza delle diverse disposizioni che ho poc'anzi illustrato.

All'articolo 7 viene indicata la copertura degli oneri derivanti dall'applicazione del provvedimento.

In relazione a questo articolo è necessario che io proponga una modifica, derivante, come ho detto, dal fatto che nel frattempo il Governo ha presentato il bilancio per il 1974. Propongo quindi di inserire dopo il secondo comma dell'articolo 7 il seguente comma:

« All'onere di lire 16.000 milioni si fa fronte con corrispondente riduzione del fondo iscritto al capitolo n. 3523 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1974 ».

Dopo di che, ringraziando i colleghi per la cortese attenzione, sollecito la approvazione del provvedimento in esame.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

Poichè nessuno chiede di parlare (cosa più che logica, dal momento che il provvedimento è stato da noi a suo tempo esaminato ed approvato in sede redigente), dichiaro chiusa la discussione generale.

AVEZZANO COMES. Esprimo il parere favorevole del Gruppo socialista.

SAMONA. Anche la Sinistra indipendente è favorevole all'accoglimento del provvedimento.

PISCITELLO. Anche noi comunisti esprimiamo il nostro assenso, tanto più che il nostro Gruppo in più di un'occasione ha sollecitato l'approvazione del provvedimento.

Volevo comunque fare una breve annotazione non sull'articolato in particolare, ma su un concetto base che è stato espresso nella relazione. In sostanza, quando il turno di riposo coincide con festività infrasettimanali, è prevista la monetizzazione di tali prestazioni straordinarie, perchè altre soluzioni comporterebbero un notevole aggravio di personale. Noi riteniamo che tale motivazione non sia valida, oltretutto perchè la situazione attuale di crisi dell'energia ed i provvedimenti che ne sono derivati fanno prevedere per il futuro una sempre più estesa preferenza dei cittadini per i trasporti pubblici, e quindi per le ferrovie dello Stato rispetto ai mezzi privati individuali.

Quindi non si tratta di spese correnti da contenere o da ridurre, ma di un servizio di valore essenziale, primario per lo sviluppo dell'economia nazionale. Dopo questa annotazione, riconfermiamo il parere favorevole già espresso in occasione della discussione del provvedimento in sede redigente.

PRETI, ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. Il Governo si rimette a quanto detto dal relatore.

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

Art. 1.

L'articolo 1, punto 1, del decreto del Presidente della Repubblica 9 novembre 1971, n. 1372, è integrato come segue:

« c) per il personale di stazione utilizzato esclusivamente alle manovre la durata settimanale del lavoro ordinario è di 36 ore,

8^a COMMISSIONE36^a RESOCONTO STEN. (19 dicembre 1973)

distribuite di regola su cinque giornate lavorative ».

(È approvato).

Art. 2.

L'articolo 4, punto 4, del decreto del Presidente della Repubblica 9 novembre 1971, n. 1372, è sostituito dal seguente:

« In caso di coincidenza di una festività infrasettimanale con un riposo settimanale fruito secondo il turno, viene corrisposto il compenso per lavoro straordinario festivo per le ore corrispondenti all'orario ordinario giornaliero, quando il riposo settimanale impegna l'intera giornata della festività infrasettimanale.

Se il riposo settimanale impegna la metà o meno del giorno di festività infrasettimanale, il trattamento di cui sopra è ridotto alla metà.

Per le festività di Natale, capodanno, festa dei lavoratori, anniversario della Repubblica e ferragosto coincidenti, per l'intera giornata solare, con un riposo settimanale fruito secondo il turno, spetta il trattamento di cui al primo comma ovvero, a richiesta, una giornata di riposo compensativo.

A decorrere dal 1° gennaio 1974, per le festività infrasettimanali coincidenti, per l'intera giornata solare, con un riposo settimanale fruito secondo il turno, spetta il compenso per lavoro straordinario festivo per le ore corrispondenti all'orario giornaliero ordinario ovvero, a richiesta, una giornata di riposo compensativo ».

(È approvato).

Art. 3.

L'articolo 5, punto 1, del decreto del Presidente della Repubblica 9 novembre 1971, n. 1372, è sostituito dal seguente:

« Quando il servizio è svolto a turno fra vari dipendenti, questi non possono essere utilizzati in servizio notturno per più di due

volte, anche consecutive, fra due riposi settimanali previsti dal turno ».

(È approvato).

Art. 4.

L'articolo 10, punto 2, primo e secondo comma, del decreto del Presidente della Repubblica 9 novembre 1971, n. 1372, è sostituito dal seguente:

« I servizi notturni possono essere non più di due, anche consecutivi, fra due riposi settimanali.

I servizi notturni non devono essere più di dodici in un periodo di trenta giorni. In un periodo di trenta giorni devono essere assicurate quindici notti nei riposi giornalieri e settimanali trascorsi in residenza ».

(È approvato).

Art. 5.

L'articolo 13, secondo comma, del decreto del Presidente della Repubblica 9 novembre 1971, n. 1372, è sostituito dal seguente:

« Per il personale di macchina utilizzato alle manovre o tradotte con agente unico la durata della settimana lavorativa è di trentasei ore ».

(È approvato).

Art. 6.

Le disposizioni di cui all'articolo 4, punto 4, del decreto del Presidente della Repubblica 9 novembre 1971, n. 1372, modificato dai commi primo, secondo e terzo dell'articolo 2 della presente legge, hanno efficacia dal 1° giugno 1972. Resta fissata al 1° gennaio 1974 la decorrenza del disposto dell'ultimo comma dell'articolo 2 della presente legge.

Le disposizioni di cui agli articoli 1, 3, 4 e 5 hanno efficacia dal 1° ottobre 1973.

(È approvato).

Art. 7.

La spesa derivante dall'attuazione della presente legge, valutata in lire 1.100 milioni per l'anno finanziario 1972, in lire 4.500 milioni per il 1973 e in lire 16.000 milioni per il 1974 e per gli anni successivi, graverà sul bilancio dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

Al complessivo onere di lire 5.600 milioni relativo agli anni 1972 e 1973, l'Azienda provvederà 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 della spesa del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1973.

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

A questo articolo è stato suggerito un emendamento aggiuntivo da parte della 5^a Commissione, accolto e illustrato dal relatore, da inserire dopo il secondo comma.

Ne do lettura:

« All'onere di lire 16.000 milioni, relativo all'anno 1974, l'Azienda provvederà 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 della spesa del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1974 ».

Metto ai voti questo emendamento aggiuntivo.

(È approvato).

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

(È approvato).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

Rinvio della discussione del disegno di legge:

« **Modifica delle norme previste per le dimensioni e i pesi degli autobus e dei filobus dagli articoli 32 e 33 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393** » (1283), d'iniziativa del deputato **Marzotto Caotorta** (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: « Modifica delle norme previste per le dimensioni e i pesi degli autobus e dei filobus dagli articoli 32 e 33 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, numero 393 », d'iniziativa del deputato **Marzotto Caotorta**, già approvato dalla Camera dei deputati.

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

S A N T A L C O, relatore alla Commissione. Onorevole Presidente, sono rimasto d'accordo con il sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile, senatore **Cengarle**, di rinviare la discussione di questo disegno di legge alla seduta di domani, alla quale sarà presente lo stesso Sottosegretario.

P R E S I D E N T E. Collega **Santalco**, poichè l'esame del provvedimento è molto sollecitato, l'onorevole Ministro potrebbe occuparsi della questione?

P R E T I, ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. Sono venuto qui esclusivamente per gli aeroporti e questo problema lo avevo affidato al senatore **Cengarle**.

P R E S I D E N T E. Allora, se non si fanno osservazioni, la discussione del disegno di legge è rinviata alla seduta di domani.

(Così rimane stabilito).

Rinvio della discussione congiunta dei disegni di legge:

- « **Norme in materia di appalti di opere pubbliche** » (1269) (*Approvato della Camera dei deputati*);
- « **Proroga delle norme contenute nell'articolo 5 della legge 1º giugno 1971, n. 291, per l'accelerazione di procedure in materia di opere pubbliche** » (711), *d'iniziativa del senatore Ricci*;
- « **Provvedimenti per la semplificazione e l'acceleramento di procedure in materia di opere pubbliche** » (734), *d'iniziativa dei senatori Della Porta ed altri*;
- « **Proroga di taluni benefici previsti dalla legge 1º giugno 1971, n. 291, per l'accelerazione di procedure in materia di opere pubbliche** » (802), *d'iniziativa del senatore Murmura*

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione dei disegni di legge: « Norme in materia di appalti di opere pubbliche », già approvato dalla Camera dei deputati: « Proroga delle norme contenute nell'articolo 5 della legge 1º giugno 1971, numero 291, per l'accelerazione di procedure in materia di opere pubbliche », *d'iniziativa del senatore Ricci*; « Provvedimenti per la semplificazione e l'acceleramento di procedure in materia di opere pubbliche », *di iniziativa dei senatori Della Porta, Costa e Ferrari*; « Proroga di taluni benefici previsti

dalla legge 1º giugno 1971, n. 291, per l'accelerazione di procedure in materia di opere pubbliche », *d'iniziativa del senatore Murmura*; connessi per materia.

S A M M A R T I N O , *relatore alla Commissione*. Onorevole Presidente, stante l'inopportunità di procedere alla discussione nella seduta odierna, per l'assenza di un rappresentante del Dicastero interessato, volevo sottolineare l'esigenza che i disegni di legge nn. 1269, 711, 734 e 802, che riguardano materia di competenza del Ministero dei lavori pubblici, vengano discussi nella seduta di domani.

P R E S I D E N T E . Collega Sammartino, credo che lei non sia stato presente ieri, quando ho informato la Commissione che l'onorevole Ministro dei lavori pubblici non poteva essere presente di persona alla seduta odierna, nè avrebbe potuto farsi sostituire da alcun Sottosegretario. Egli, peraltro, ha preso impegno di partecipare alla seduta che la Commissione terrà domani, giovedì 20 dicembre; pertanto i disegni di legge citati potranno essere discussi domattina.

(Così rimane stabilito).

La seduta termina alle ore 12.

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