

# SENATO DELLA REPUBBLICA

## 7<sup>a</sup> COMMISSIONE

(Lavori pubblici, trasporti, poste  
e telecomunicazioni, marina mercantile)

MERCOLEDÌ 7 APRILE 1954

(9<sup>a</sup> Seduta in sede deliberante)

Presidenza del Presidente CORBELLINI

### INDICE

#### Disegni di legge:

« Agevolazioni a favore di alcune categorie  
della gente di mare » (66) (Discussione e ap-  
provazione):

PRESIDENTE . . . . .	Pag. 149
BUIZZA . . . . .	149
TERRANOVA, <i>Sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i> . . . . .	149
VACCARO, <i>relatore</i> . . . . .	148

« Approvazione della tabella nazionale di qua-  
lifica del personale dei pubblici servizi di tra-  
sporto in concessione » (244) (Discussione e  
approvazione):

PRESIDENTE . . . . .	151, 153, 154, 155, 156
BUIZZA . . . . .	155
MANNIRONI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i> . . . . .	153, 154, 155, 156
ROMANO, <i>relatore</i> . . . . .	151, 153, 154, 155, 156

« Modificazioni all'articolo 2 della legge 15  
dicembre 1949, n. 966, concernente sistemazione  
del personale del ramo esecutivo dei gradi in-  
feriori al 10° delle Ferrovie dello Stato distac-  
cato agli uffici » (385) (D'iniziativa del sena-

torc Trabucchi) (Seguito della discussione e  
approvazione):

PRESIDENTE . . . . .	Pag. 150
CANEVARI, <i>relatore</i> . . . . .	150
MANNIRONI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i> . . . . .	150

« Modifica ad alcune disposizioni del regio  
decreto-legge 14 luglio 1937, n. 1814, col quale  
viene approvato il piano regolatore della città  
di Terni » (405) (Approvato dalla Camera dei  
deputati) (Discussione e approvazione):

PRESIDENTE . . . . .	145, 146
BUIZZA, <i>relatore</i> . . . . .	145

« Autorizzazione della spesa di lire 1.300  
milioni per il completamento del grande ba-  
cino di carenaggio del porto di Napoli »  
(407) (Approvato dalla Camera dei deputati)  
(Discussione e approvazione):

PRESIDENTE, <i>relatore</i> . . . . .	146, 147
CAPPELLINI . . . . .	147
CERABONA . . . . .	147
ROLLALANZA . . . . .	146
ROMITA, <i>Ministro dei lavori pubblici</i> . . . . .	147
VOCCOLI . . . . .	147

« Autorizzazione del limite di impegno di lire  
1.500 milioni per la concessione, ai sensi del  
testo unico 28 aprile 1938, n. 1165, e successive  
modificazioni ed integrazioni, di contributi in  
annualità per la costruzione di case popolari  
per l'esercizio 1953-54 » (412) (Approvato dalla  
Camera dei deputati) (Discussione e appro-  
vazione):

PRESIDENTE . . . . .	138, 144, 145
BARBARO . . . . .	139
BUIZZA . . . . .	138, 144, 145
CANEVARI . . . . .	139, 141, 145
CAPPELLINI . . . . .	139
CERABONA . . . . .	139, 144
PORCELLINI . . . . .	139
PUCCI . . . . .	139
ROMITA, <i>Ministro dei lavori pubblici</i> . . . . .	140, 141, 143
TERRAGNI, <i>relatore</i> . . . . .	138
TOSELLI . . . . .	138
VACCARO . . . . .	139, 143

*La seduta è aperta alle ore 11,10.*

*Sono presenti i senatori: Barbaro, Buizza, Busoni, Canevari, Cappellini, Cerabona, Corbellini, Crollalanza, Fleccia, Focaccia, Massini, Molinari, Porcellini, Rizzatti, Romano Domenico, Sanmartino, Terragni, Toselli, Vaccaro e Voccoli.*

*Intervengono inoltre il Ministro dei lavori pubblici Romita e i Sottosegretari di Stato per i trasporti Mannironi e per la marina mercantile Terranova.*

*PORCELLINI, Segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.*

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

**« Autorizzazione del limite di impegno di lire 1.500 milioni per la concessione, ai sensi del testo unico 28 aprile 1938, n. 1165, e successive modificazioni ed integrazioni, di contributi in annualità per la costruzione di case popolari per l'esercizio 1953-54 » (412)**  
*(Approvato dalla Camera dei deputati).*

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Autorizzazione del limite di impegno di lire 1.500 milioni per la concessione, ai sensi del testo unico 28 aprile 1938, n. 1165, e successive modificazioni ed integrazioni, di contributi in annualità per la costruzione di case popolari per l'esercizio 1953-54 ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

TERRAGNI, *relatore*. Nella riunione del 19 novembre scorso portammo il nostro esame su un disegno di legge che recava la spesa di un miliardo e 500 milioni per la costruzione di case popolari. Il provvedimento era già stato approvato dalla Camera dei deputati e veniva a noi per l'approvazione definitiva.

Durante la discussione del disegno di legge i componenti di questa Commissione furono concordi su alcune osservazioni riguardanti soprattutto la necessità di limitare il costo dei vani costruiti con i contributi dello Stato. La legge fissava questo contributo a una cifra tale che impedisse di usare questo contributo statale per costruire case che non corrispon-

dessero al concetto di case economiche e popolari.

Il ministro Merlin promise allora che avrebbe provveduto in relazione alle osservazioni fatte in seno alla Commissione; ma in effetti le raccomandazioni fatte allora non furono messe in atto, e questo provvedimento che oggi viene al nostro esame è formulato nella stessa maniera del precedente.

Debbo pertanto insistere presso il Ministro affinché questi contributi siano usati esclusivamente per la costruzione di case che abbiano i requisiti di case popolari.

Un'altra limitazione potrebbe esser quella di destinare questi contributi esclusivamente alle costruzioni che non sorgano nel centro della città ma in periferia, in quanto qui il costo del terreno è di molto inferiore.

Con queste raccomandazioni ritengo che la Commissione possa senz'altro approvare il presente disegno di legge

BUIZZA. Rilevo anzitutto che questo miliardo e 500 milioni di spesa per ogni esercizio comprende anche il finanziamento delle costruzioni eseguite dagli istituti autonomi delle case popolari. Ora, vorrei raccomandare al Ministro la revisione del funzionamento di questi benedetti istituti autonomi per le case popolari, i quali hanno un po' svisata la loro funzione. Inoltre, affinché questi finanziamenti abbiano a raggiungere il massimo della loro efficacia vorrei che fosse stabilito, di anno in anno, il costo massimo del singolo vano che viene costruito e finanziato, costo che dovrebbe essere tra i costi minimi che si verificano sul mercato delle costruzioni. Ma in realtà si costruiscono case di lusso.

Concludendo, raccomando al Ministro che, nella distribuzione di questi fondi, si seguano effettivamente i criteri che ho enunciato.

PRESIDENTE. A proposito di tale questione, desidero far presente che alla Fiera di Milano, che si inaugura nella prossima settimana, sarà esposto un tipo di casa schematica da cui i nostri tecnici potranno avere utili insegnamenti.

TOSELLI. Associandomi alle osservazioni fatte dal relatore e dal senatore Buizza, auspico

anch'io la fissazione di un limite al valore sussidiabile. Infatti allo scopo di estendere l'efficacia di questo provvedimento governativo a favore dell'edilizia popolare, dobbiamo limitare l'ammontare del costo per vano, con riferimento al costo minimo, per cui la costruzione sarà sussidiabile fino a 450-500 mila lire per vano. Lo Stato, limitando il suo contributo in questa misura, raggiungerà una maggiore estensione del proprio intervento.

PORCELLINI. Comprendo la necessità di incrementare queste costruzioni, e di cercare il tipo popolare più adatto studiando il modo di economizzare; però credo che si debba tener presente anche la necessità di non costruire delle case che vadano bene oggi e per qualche anno, ma che poi si deteriorino rapidamente.

BARBARO. È molto interessante questo disegno di legge, ma vorrei che si determinasse una graduatoria nella concessione dei contributi per la costruzione di case popolari tra le varie provincie, perchè altrimenti si potrebbero verificare delle gravi sperequazioni. Per fare un esempio, in Calabria è stato soppresso l'Ente edilizio esistente e se ne sono creati tre; ebbene ancora non si è costruita una casa, nonostante l'estremo bisogno di case che vi è in quella regione. Sarebbe opportuno che in quella zona si concentrasse parte di questi fondi, per la costruzione di nuove case e la riparazione di quelle danneggiate dalla guerra che sono rimaste come erano.

CAPPELLINI. Noi siamo d'accordo su questo disegno di legge. Vorrei solo chiedere se la somma che ci viene indicata in un miliardo e mezzo trovasi veramente disponibile per essere spesa oppure è già stata spesa. Io ho il timore che questa somma sia già stata impegnata per opere già eseguite.

Inoltre, noi abbiamo appreso dai giornali che l'onorevole Romita ha presentato al Consiglio dei Ministri un progetto per nuove costruzioni di abitazioni civili: poichè abbiamo la fortuna di avere qui l'onorevole Ministro, sa-

remmo grati se ci potesse dare qualche informazione in ordine a questo piano.

CERABONA. Prego anch'io il Ministro di darci qualche assicurazione sul quesito posto dal senatore Cappellini ed inoltre di tenere presenti le necessità dell'Italia meridionale in modo che questi contributi non vadano a finire, come è già avvenuto con le precedenti leggi, tutti a favore dell'Italia centro-settentrionale.

È ora che si costruisca nell'Italia meridionale dove vi è tanto bisogno; a Melfi, per esempio, vi è ancora gente che abita nelle grotte ed il Ministero dei lavori pubblici non accenna a provvedere.

VACCARO. Sono d'accordo con quanto ha detto l'onorevole relatore; però debbo rilevare all'onorevole Ministro che un miliardo e mezzo è insufficiente per i bisogni di tutta la Nazione, quando si consideri che una sola costruzione costa 300-400 milioni.

Quindi chiedo all'onorevole Ministro se è possibile aumentare lo stanziamento.

PUCCI. Uno dei problemi più delicati che sorge da questa legge è quello che deriva dal fatto che i Comuni, le Provincie, non conoscono mai come viene fatta questa distribuzione di fondi e si ha sempre la sensazione, anche se la distribuzione è in realtà fatta con occulatezza, che questi fondi non vadano nella precisa direzione dei bisogni o, perlomeno, non in misura proporzionale.

Allora il problema si pone in questi termini: stabilire un esatto criterio per l'assegnazione dei fondi. Appunto perchè questi fondi sono pochi, per tranquillizzare l'opinione pubblica si deve fare un preciso piano di distribuzione e questo piano deve corrispondere alla situazione di fatto, che si conosce molto bene.

Solo così è possibile tranquillizzare l'opinione pubblica, la quale è disposta anche a sopportare dei sacrifici se sa che è stato seguito nella distribuzione di questi fondi il criterio della maggiore necessità.

CANEVARI. Volevo far presente ai colleghi che mi sembra si sia fatta un po' di confusione tra i vari stanziamenti per l'edilizia; lo stan-

ziamento del quale discutiamo è una ripetizione, per l'ennesima volta, di uno stanziamento annuo che dura per trenta anni consecutivi al fine di corrispondere contributi a società, a privati e a cooperative, ed anche ad enti popolari per nuove costruzioni. Questo stanziamento dunque è uguale agli stanziamenti precedentemente fatti, sempre nella stessa misura, per sollecitare e favorire la iniziativa privata.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. L'interessamento dei colleghi dimostra la necessità e la bontà della legge. Sono state fatte varie osservazioni; una parte le accetto, una altra parte le respingo.

È evidente che i fondi precedenti sono stati purtroppo distribuiti non con criteri omogenei e proporzionali, sono stati cioè impegnati piuttosto al centro che alla periferia, non credo piuttosto al nord che al sud.

Permettetemi che vi dica lealmente, anche se potrò farmi disapprovare, che la colpa spesso non è del Ministero, la colpa è vostra, perchè tutti i giorni ricevo senatori e deputati che vengono a raccomandarmi cooperative di Roma, e tutti i giorni devo lottare per non dare più fondi a queste cooperative, dato che Roma ha avuto già troppo. Per evitare questo inconveniente ho stabilito due principi: distribuire i fondi in proporzione diretta al fabbisogno ed in proporzione inversa a quello che una zona ha già avuto. Se una zona ha avuto molto avrà poco, se una zona ha avuto poco avrà molto. (*Approvazioni*).

E con questo ho risposto al collega Cera-bona, perchè il Sud, che ha delle zone molto depresse avrà, seguendo questo principio, più di quanto potrà avere il Nord. Ho già dato istruzioni alle Commissioni che dovranno ripartire questi fondi, di seguire questo concetto, cioè evitare il centro e dare in ragione inversa dei contributi già goduti e in ragione diretta del fabbisogno.

Anche in altri casi la colpa della cattiva distribuzione non è da attribuire all'autorità centrale: mi sono trovato infatti l'altro giorno ad una riunione di sindaci, ed un sindaco si lamentava di avere avuto solo 815 milioni e di avere le borgate in uno stato indegno di popoli civili. Ma quel sindaco aveva utiliz-

zato tutti gli 815 milioni per fare un magifico palazzo, invece di risanare le borgate costruendo delle case igieniche ed accoglienti.

Riguardo alla revisione degli attuali criteri di distribuzione, l'argomento è molto interessante. Vi sono vari enti che costruiscono, Comuni, Istituti delle case popolari, I.N.A.—Casa, cooperative, ecc. ed è difficile fare una graduatoria. Circa la possibilità di stabilire il massimo e il minimo del costo di una costruzione sono d'accordo con il senatore Porcellini: sono contro il minimo assoluto. Non case di lusso, anche a costo di falcidiare i contributi, ma le case devono essere comode, belle, igieniche e sane.

Il minimo mi spaventa. Proprio ieri sono andato ad inaugurare il Villaggio Gordiani; non è una zona nuova, è una zona che abbiamo ricostruito in sostituzione di un villaggio costruito dieci anni fa che è già franato; la gente povera preferisce pagare un affitto maggiore piuttosto che stare in topaie che l'inondazione ha allagato.

È difficile stabilire d'altra parte un massimo: infatti, per far un esempio, a Roma, le case costano di più che altrove per il costo del terreno. È certo, tuttavia, che bisogna cercare di fare economia in maniera che con la minor spesa possibile si possa avere il maggior numero di case.

Quanto poi agli impegni assunti, dirò che questo miliardo e mezzo non è ancora stato speso, ma è già impegnato in due maniere. La prima corrisponde ad una vostra raccomandazione, che cioè le cooperative e gli istituti ai quali sono stati già concessi dei fondi e che non hanno ancora terminato le costruzioni iniziate, possano terminarle. Come Ministro mi posso inquietare, posso protestare, ma come tecnico non posso permettere che quelle costruzioni rimangano incompiute e deperiscano perchè hanno superato il preventivo; ai proprietari e agli enti che costruiscono sarà addossata in parte la differenza da pagare, ma una parte di essa non può non essere concessa dal Ministero. La seconda maniera in cui il miliardo e mezzo è già stato impegnato è la seguente: i miei predecessori hanno seguito un sistema che io non intendo seguire, pur non facendo alcun apprezzamento sul loro operato. Io finora, anche nel caso di richieste

giuste, fondate e limitate, non ho mai voluto assumere impegni scritti prima di avere i fondi. Ma i miei predecessori hanno seguito un diverso criterio, ed oggi mi trovo di fronte ad impegni già presi e che io devo onestamente cercare di mantenere, non dico al cento per cento, ma entro il limite del possibile: il Ministro continua, non è la persona, è l'ente, l'istituzione. Io sto dunque conducendo una lotta antipatica allo scopo di lesinare, di ridurre, in modo di poter accontentare almeno una buona parte degli interessati.

Comunque, per nostra fortuna, vi è il presente disegno di legge, che costituisce la premessa di una legge generale, di cui vi accennerò lo schema.

Abbiamo due diverse leggi in gestazione (e qui rispondo anche all'amico Cerabona, pregandolo di non confondere): una prima legge è quella che reca uno stanziamento di 168 miliardi in otto anni, avente lo scopo di abolire tutte le baracche, le case malsane, i tuguri, le grotte. Questa legge mi sembra architettata non dico bene, perchè non sta a me dirlo, ma in modo completo. Noi dobbiamo far sparire in pochi anni tutte le baracche esistenti a Roma, a Napoli, dovunque. E com'è possibile questo? Innanzi tutto costruendo case.

Ed anche qui non si deve trattare di case «minime», ma di abitazioni confortevoli ed adeguate alle famiglie che devono ospitare: avranno una superficie minore, ma devono avere l'una camera, le due camere, le tre camere da letto a seconda della famiglia. Infatti, quando vado a Napoli e vedo, come ho visto con i miei occhi, tredici persone dormire nella stessa stanza, assisto ad un fatto veramente degradante. La casa minima non può non tener conto, per ragioni morali, per ragioni sociali ed anche per ragioni economiche, di questa necessità.

La legge funzionerà in questo modo: vi è una zona (come a Napoli quella vicina al porto, dove era l'antico gioco del lotto) che il Ministero dei lavori pubblici decide di sbaraccare, costruendo contemporaneamente nelle vicinanze là, ove il Comune dà il terreno ed i servizi pubblici, le nuove case; queste costituiranno quasi un villaggio dove sarà possibile trasferire le famiglie ora abitanti nei tuguri. E di mano in mano che una famiglia

andrà via, la baracca che essa occupava sarà demolita, la grotta sarà chiusa.

CANEVARI. Bisogna bruciarle, altrimenti in 24 ore vengono occupate di nuovo!

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. È stabilito nella legge che, se la baracca è in terreno demaniale, nello stesso istante in cui la famiglia esce, il Genio civile interviene per abolirla ed asportare tutti i materiali, o, trattandosi di una grotta, interviene per chiuderla o bloccarla. E ci sono penalità nel caso in cui si ricostruiscano di nuovo baracche o si riaprano grotte in sede demaniale. Se poi la baracca è in terreno privato, e noi evidentemente non possiamo intervenire, è fissata una penalità per il proprietario che vi immetta di nuovo delle persone, anche se della propria famiglia.

Si vuole quindi cercare sul serio di abolire questi tuguri, anche per eliminare la speculazione che se ne potrebbe fare: una famiglia che esce potrebbe chiamare un'altra ad occuparlo, e trasformare la cosa in un affare, perpetuando questa situazione.

La legge prevede inoltre che non si costruiscano delle case isolate; quando facciamo un nuovo villaggio, vogliamo che questo sia adeguato alle necessità, che abbia l'asilo, il ricreatorio, la chiesa, in modo di migliorare veramente il tenore di vita delle persone, e in particolare dei ragazzi, che verranno ad abitarvi. Ed ho constatato a Napoli con grande soddisfazione, che il denaro investito in queste opere è veramente ben speso. Non voglio offendere i napoletani, anzi è una cosa che fa loro onore, ma dirò che ho visto in quelle baracche famiglie degradate (e veramente la peggiore stalla è migliore di qualche camera che ho visto; e la chiamo camera tanto per darle un nome, ma la parola corrispondente non esiste nel vocabolario) che, portate nelle case nuove costruite o dal Comune o dal Genio civile, hanno veramente mutato tenore di vita. Quella gente ora ama la propria casa, va a lavorare; i bambini non sono più sulla strada come prima.

Con questa legge quindi non soltanto veniamo a compiere un dovere di umanità, ma veniamo ad elevare il tenore di vita di quelle

popolazioni, che sono degradate solamente per l'infame ambiente dove vivono. Ed io ho cercato — e spero in questo di essere confortato dal Parlamento — d'accordo con il Ministero dell'interno e con la Previdenza sociale, di fare in modo che, quando una famiglia è veramente povera, possa avere un sussidio per installarsi nella nuova casa e provvedersi dei mobili necessari. E questo lo faccio anche egoisticamente, come Ministro dei lavori pubblici, in quanto ho notato che in qualche casa nuova, quando la famiglia non ha il tavolo, mette due mensole attaccate al muro, una tavola sopra, e così si fa il tavolo, o, se manca del letto, toglie la porta, la mette su dei mattoni, e così si fa il letto; in tal modo non solo si viene a ricadere in una forma degradante, ma si viene a guastare l'alloggio.

Noi non intendiamo mantenere queste famiglie per sempre, perchè questo è un compito che non spetta a noi, ma intendiamo aiutarle in qualche modo, anche perchè quando io mi reco in una casa nuova e trovo che le sedie sono costituite da mattoni, non mi preoccupo soltanto del lato umano, ma mi preoccupo perchè quei mattoni mi rovinano il pavimento. Daremo dunque agli interessati le sedie, il tavolo, il letto, e quindi daremo vita ad un'assistenza veramente sociale, perchè ciò significa elevare quelle popolazioni e renderle produttive.

Quanto all'affitto, esso è stato ridotto al minimo possibile: ma non possiamo permettere che non si paghi affatto, perchè vi sono molte famiglie che forse guadagnano, per vie traverse, più di un operaio normale e ne farebbero una speculazione. Se si tratta di un disoccupato si rivolgerà alla Previdenza sociale, se si tratta di un malato avrà l'assistenza relativa. Noi aiutiamo queste persone cercando di dar loro lavoro e riducendo l'affitto ad una cifra che oscilla sulle 2 mila lire (parlo di Roma, di Napoli e delle grandi città), ma non possiamo fare di più.

La legge prevede anche il riscatto. Noi andiamo incontro a questo desiderio bonificando un terzo della quota; il riscatto potrà non essere alla portata di una certa famiglia oggi, ma diventarlo domani, o fra un anno o due. Con questo sistema non solo si compie un'opera umana, ma un'opera di interesse

pubblico, perchè ognuno, sapendo che forse tra qualche anno l'alloggio potrà diventare suo, con piccole spese lo mantiene intatto, e non porta via le maniglie, non sciupa le porte, non rompe i pavimenti. La norma del riscatto quindi non è soltanto di carattere umano-sociale, ma di carattere redditizio nell'interesse dello Stato, in quanto avremo finalmente delle case che non saranno rovinate dopo 4 o 5 anni.

La seconda legge, di cui il presente provvedimento non è che un anticipo, prevede 15 miliardi di contributi in sei anni, che corrispondono a circa 375 miliardi di capitale. Queste case saranno di un grado intermedio fra le nostre case e quelle dell'I.N.A.-Casa, che sono di un grado ancora maggiore, e saranno costruite dalle cooperative, dai sindacati popolari, dall'I.N.A.-Casa, dai Comuni; si tratterà cioè di case adatte per gli operai e per i ceti medi.

Valgono anche per queste le considerazioni svolte prima; soltanto, in questo settore si cercherà di fare il maggior numero possibile di case con un tono sociale superiore, con una robustezza maggiore ed una superficie un po' più estesa.

In tal modo si spera in pochi anni di accontentare non dico tutti, perchè oggi tutti vogliono la casa, ma una buona parte degli interessati; noi calcoliamo che in Italia, per far fronte a tutte le richieste, occorrano, non 12 milioni di vani di cui si è sentito parlare, ma, secondo precisi calcoli, un minimo di 5 o 6 milioni di vani.

Ora, con la costruzione di case sovvenzionate dallo Stato, veniamo a fabbricare un terzo degli edifici necessari. Però l'esperienza ci insegna che agli altri due terzi provvederanno vari enti: l'I.N.A.-Casa, le aziende industriali, i privati; noi coordineremo tutto, guideremo tutti questi lavori, anche se eseguiti da privati. I privati nel passato, per ragioni economico-finanziarie ben comprensibili, hanno costruito case di lusso, soprattutto perchè la legge di esenzione fiscale permetteva alle case di lusso di godere di questa esenzione. Essa è stata ora prorogata fino al 31 dicembre 1954.

In questo anno di intervallo il Ministero delle finanze, di concerto con il mio Ministero, presenterà una nuova legge di esenzione fiscale

7<sup>a</sup> COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.)9<sup>a</sup> SEDUTA (7 aprile 1954)

tendente a favorire tutte le iniziative private per la costruzione di case economiche e di case per il ceto medio, escludendo rigorosamente le case di lusso

Ho anche cercato di risolvere un altro problema: noi abbiamo bisogno — e rispondo anche qui all'onorevole Cerabona — che le case sorgano soprattutto nel sud, ma lo Stato deve poter usufruire dei fondi della Cassa depositi e prestiti e degli altri enti finanziari autorizzati a concedere questi prestiti a lunga scadenza. Ho conferito con il direttore della Banca d'Italia, il quale è più arcigno dei nostri già benemeriti arcigni Gava e Vanoni, per trovare una soluzione a questo problema. Secondo me, ad esempio, l'Istituto case popolari di Milano o quello di Torino, che hanno una posizione elevata come istituti bene attrezzati e possono disporre di Casse di risparmio abbastanza ricche, devono trovare i fondi localmente, e la Banca d'Italia deve facilitare queste Casse di risparmio (che fino ad ora ha sempre ostacolate) ad aiutare le iniziative degli Istituti di case popolari o di altri enti consimili. In tal modo si riuscirà ad alleggerire la Cassa depositi e prestiti, che invece deve fornire il finanziamento alle zone che si trovano al sud d'Italia, dove gli Istituti per le case popolari e gli Enti finanziari locali non sono in grado di coprire le spese occorrenti.

VACCARO. Ma occorre anche fissare le condizioni di interesse.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Il tasso di interesse già lo conoscete: quando si tratta della Cassa depositi e prestiti, è il 5,80 per cento più la quota di ammortamento; quando si tratta degli altri Enti finanziari, arriva intorno al 7 e qualche volta all'8 per cento. Ci siamo preoccupati di fissare questo interesse, ed è naturale. Gli Enti finanziari debbono collaborare con lo Stato: il Governo, pochi giorni fa, ha sciolto due società che non avevano commesso nulla di illegale, ma avevano cercato di compiere degli affari, non a favore delle persone, ma dell'Ente, e quindi non si potevano accusare di immoralità, ma se mai di incompienza. Noi diciamo alla Cassa di risparmio: « Vogliamo che gli enti finanziari che ricevono i denari dal pubblico

(e che quindi non ne debbono disporre, come una banca commerciale, per farne speculazioni) quali le Casse di risparmio, gli istituti di previdenza sociale, l'I.N.A.I.L., l'I.N.A., ecc. diano quei denari alla collettività, ossia alla previdenza, all'agricoltura ed anche all'edilizia ».

Con questo criterio rispondo alla preoccupazione qui espressa, che è anche la mia, di impedire che una Cassa di risparmio possa accettare di fornire il finanziamento ma solo ad un tasso molto elevato, perchè in questo caso tutte le disposizioni previste sarebbero perfettamente inutili.

Voglio quindi assicurare la Commissione, ed in particolare il senatore Cerabona, che ci proponiamo non soltanto di dare le case al Sud, ma anche — poichè l'esperienza ci ha insegnato che hanno costruito coloro che hanno trovato il finanziamento e il terreno — di garantirci la possibilità di reperire l'uno e l'altro. Non so se arriverò a compiere interamente quest'opera; aiutatemi nella battaglia a cui mi sono accinto, ed io credo che qualche cosa riusciremo a fare.

Ma il problema più grave è un altro: quello della speculazione che si potrebbe fare. Dobbiamo tener presente anzitutto la questione delle aree: in certe zone (non faccio nomi perchè non amo farne) ed in particolare in certi capoluoghi di provincia, le aree sono aumentate di prezzo, in qualche anno, di sei o sette volte, e quindi il loro prezzo grava sulla costruzione delle case in modo sensibile.

Mi è stato affidato dal Consiglio dei Ministri l'incarico di presentare una legge, che ho già studiata, allo scopo di troncare questa speculazione. (*Approvazioni*). Non è facile, tanto che anche i provvedimenti intesi al medesimo fine che Giolitti, nel 1904 e nel 1907, aveva pensato ad attuare, rimasero inefficaci. Ad ogni modo, io sto lavorando intorno a questo progetto, per cercare, anche a costo di espropriarle, di dare le aree alle case che noi vogliamo siano costruite.

Accanto a questo vi è un altro problema: quello dei materiali da costruzione. Ho già convocato i competenti industriali e ho detto loro: « Badate, non ammetto scherzi: non vorrei che domani, per il fatto che lanciamo sul mercato delle nuove case, il cemento, il ferro,

i mattoni salissero di prezzo ». E chiedo su questo punto il conforto del Parlamento perchè mi sostenga in questa lotta del determinismo economico; vogliamo che i proprietari di aree abbiano il loro giusto guadagno, come i produttori di materiale da costruzione, ma non ammettiamo che, per il fatto che il Paese si è incamminato sulla via di un'ampia attività di costruzioni edilizie, domani il cemento passi da dieci a quindici e così i mattoni, il ferro e gli altri materiali. Vogliamo garantirci la quantità di materiale sufficiente, attrezzando le relative fornaci, ma vogliamo anche garantirci dalle speculazioni.

Io ho creduto di tediarvi esponendo i criteri che mi animano e che spero di poter attuare, se avrò il conforto della vostra approvazione, e specialmente delle vostre critiche. Il senatore Terragni, ad esempio, mi ha fatto le sue critiche; se me ne farà ancora gli dirò « grazie », anche se saranno rivolte alla mia persona. Infatti un Ministro non vale per quello che è, altrimenti varrebbe ben poco nel mio caso; un Ministro vale soltanto se ha dietro di sé l'appoggio del Parlamento, soltanto se può dire agli altri: « Avete sentito cosa ha detto il Parlamento ? ». Allora sì che un Ministro conta sul serio! Così avverrà a me tra poco, quando andrò a dire: « No, per carità, non possiamo fissare questa norma, perchè al Senato sono contrari e mi hanno investito quando l'ho proposta ». In un momento come questo io divento un altro uomo, perchè non sono più il piccolo Romita, ma divento la sintesi del potere legislativo!

In base ai criteri esposti, io credo che voi possiate approvare il presente disegno di legge, che non è che il preludio dell'attività che andremo svolgendo. (*Vivi applausi ed approvazioni*).

CERABONA. Abbiamo udito l'esauriente esposizione fatta dall'onorevole Ministro e lo ringraziamo. Dovremo discutere ed approvare a suo tempo le leggi che ha annunciato, ed in quella sede potremo fare le nostre osservazioni; non è di questo che mi preoccupa.

Desidero invece fare un rilievo che può essere tenuto presente dal Ministro. Egli ha detto: i miei predecessori hanno già impegnato questi miliardi, ed è qui che intendo precisamente

richiamare la sua attenzione. Sono perfettamente d'accordo con lui quando dice di non poter permettere che ciò che è stato iniziato non sia condotto a termine, perchè in caso contrario si produrrebbe uno svantaggio sia per gli interessati, sia per l'utilità economica generale; ma l'impegno può essere anche riveduto. Non si può imporre di smettere il lavoro a chi ha già iniziato la costruzione; però, alla acutezza dell'ingegno dell'onorevole Ministro, faccio rilevare che tutti gli impegni, finchè non sono assunti formalmente, possono essere sempre riveduti, modificandoli secondo le necessità e l'opportunità.

Diversamente, l'approvazione che ci accingiamo a dare varrebbe soltanto per il passato e non per l'avvenire.

PRESIDENTE. Nel dichiarare chiusa la discussione generale, prendo atto del consenso unanime dato dalla Commissione alle parole dell'onorevole Ministro, non solo per quanto riguarda il presente disegno di legge, ma soprattutto per i criteri direttivi della sua attività che ci ha benevolmente comunicato.

I particolari dei disegni di legge annunciati saranno naturalmente discussi a suo tempo.

BUIZZA. Prima che si inizi l'esame degli articoli del disegno di legge, desidero fare un rilievo per quanto concerne il titolo. Quando ho visto annunciata la presentazione di questo disegno di legge, già discusso ed approvato dalla Camera dei deputati, ho ritenuto si trattasse di un miliardo e mezzo da erogare per la costruzione di case popolari per l'esercizio 1953-54; così è detto nel titolo. E difatti anche all'articolo 1 si dice: « per l'esercizio finanziario 1953-54 ».

Ma c'è l'articolo 2, ove si legge che la somma complessiva di lire 52 miliardi e 500 milioni sarà stanziata dall'esercizio 1953-54 all'esercizio 1987-88. Di questa, che è la disposizione più importante, nel titolo non si fa cenno; io proporrei dunque di aggiungere alla fine del titolo le parole: « e per ciascun esercizio successivo fino all'esercizio 1987-88 ».

PRESIDENTE. Nel titolo si intende riferire all'esercizio 1953-54 la costruzione delle case, e non l'elargizione dei contributi. Ed



inoltre si dice chiaramente che si tratta di « annualità ».

CANEVARI. Tanto più che tutti i precedenti legislativi hanno sempre avuto questa dicitura.

PRESIDENTE. Se il senatore Buizza non insiste, passiamo all'esame degli articoli.

BUIZZA. Non insisto.

PRESIDENTE. Do lettura degli articoli:

#### Art. 1.

In aggiunta al limite di impegno di lire 1.500.000.000 disposto dalla legge 1<sup>o</sup> dicembre 1953, n. 901, per l'esercizio finanziario 1953-54, è fissato, per lo stesso esercizio, l'ulteriore limite di impegno di lire 1.500.000.000 entro il quale il Ministero dei lavori pubblici è autorizzato a concedere, nell'esercizio medesimo, ai sensi del testo unico 28 aprile 1938, n. 1165, sull'edilizia popolare ed economica e successive modificazioni ed integrazioni, contributi in annualità agli enti e società, previsti dalle citate disposizioni, che costruiscono case popolari.

(È approvato).

#### Art. 2.

La somma complessiva di lire 52.500.000.000 occorrente per il pagamento degli ulteriori contributi previsti dal precedente articolo 1 sarà stanziata nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici in ragione di lire 1.500.000.000 annue dall'esercizio 1953-54 all'esercizio 1987-88.

(È approvato).

#### Art. 3.

All'onere di lire 1.500.000.000 derivante dall'applicazione della presente legge, per l'esercizio finanziario 1953-54, si provvede con prelevamento di uguale somma dal conto di Tesoreria concernente il Fondo gestione dell'Ufficio centrale carboni. Detta somma sarà fatta

affluire ad apposito capitolo dello stato di previsione dell'entrata per l'esercizio medesimo.

La spesa di identico importo relativa all'esercizio finanziario 1954-55 farà carico al fondo globale di cui al capitolo n. 516 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per tale esercizio.

(È approvato).

#### Art. 4.

Il Ministro per il tesoro è autorizzato ad apportare in bilancio, con propri decreti, le occorrenti variazioni.

(È approvato).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

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

« **Modifica ad alcune disposizioni del regio decreto-legge 14 luglio 1937, n. 1814, col quale viene approvato il piano regolatore della città di Terni** » (405) (Approvato dalla Camera dei deputati).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modifica ad alcune disposizioni del regio decreto-legge 14 luglio 1937, n. 1814, col quale viene approvato il piano regolatore della città di Terni », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

BUIZZA, *relatore*. Si tratta di prorogare i termini per la esecuzione del piano edilizio e di ampliamento della città di Terni. Siccome non è stato possibile ultimare il piano regolatore entro il termine fissato dalla legge che lo ha approvato e cioè il decreto legge 14 luglio 1937, n. 1814, si domanda adesso una modifica soprattutto agli effetti della tassa fissa di registro sulle trascrizioni ipotecarie per il trapasso al Comune degli immobili.

Mi sembra che non ci siano osservazioni da fare e perciò propongo che il disegno di legge venga approvato.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo ora all'esame degli articoli del disegno di legge di cui do lettura:

Art. 1.

È assegnato un nuovo termine, a decorrere dal 6 novembre 1947 e fino al 6 novembre 1956 per il godimento del privilegio fiscale di cui all'articolo 15 del regio decreto-legge 14 luglio 1937, n. 1814.

Resta escluso il rimborso delle tasse e delle imposte eventualmente percepite.

(È approvato).

Art. 2.

All'articolo 13 del suindicato regio decreto-legge n. 1814, sono soppresse le parole « stabilita dall'articolo 14 ».

(È approvato).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

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

**« Autorizzazione della spesa di lire 1.300 milioni per il completamento del grande bacino di carenaggio del porto di Napoli » (407)**

(Approvato dalla Camera dei deputati).

PRESIDENTE. Segue all'ordine del giorno la discussione sul disegno di legge: « Autorizzazione della spesa di lire 1.300 milioni per il completamento del grande bacino di carenaggio del porto di Napoli », già approvato dalla Camera dei deputati.

Era stato designato, quale relatore di questo disegno, il senatore Fiorentino. Poichè oggi non è potuto intervenire alla nostra riunione, riferirò brevemente io stesso.

Un miliardo e 300 milioni è la spesa necessaria per completare il bacino di carenaggio che rientra nei lavori di sistemazione del porto di Napoli.

Tale bacino rappresenta un fattore importantissimo per la funzionalità del porto essendo il presupposto per lo sviluppo del traffico marittimo soprattutto per quanto riguarda le linee di navigazione transoceaniche. Come i membri della Commissione sanno, nel dopoguerra l'economia dei trasporti si è spostata dall'Adriatico al Tirreno in modo tale da rendere insufficienti i bacini esistenti nel porto di Napoli. Il nuovo bacino è stato costruito con due accessi per cui può ospitare o una nave di grande tonnelloaggio o due navi di medio tonnelloaggio. Anche la sua lunghezza è notevole, poichè è lungo 349 metri.

CROLLALANZA. Credo che la Commissione possa senz'altro procedere all'approvazione di questo disegno di legge che è assolutamente necessario per il completamento del bacino di carenaggio di Napoli. Nessuno più di me, che ho tenuto a battesimo quest'opera, è convinto dell'urgenza e della necessità del suo completamento.

Desidero però approfittare dell'occasione per domandare al Ministro se non sia giunto il momento di incominciare a preoccuparsi di un'altra grande opera incompiuta: il bacino di carenaggio di Taranto. Per questo bacino di carenaggio, iniziato qualche decennio fa, si sono spese delle ingenti somme. Se non si provvede tempestivamente ad assicurarne il completamento, la spesa per questo bacino aumenterà notevolmente. Vale la pena di buttare a mare non solamente il cemento che è stato impiegato, ma tutte le somme spese? Anche questo è un grande bacino perchè consente di immettere navi fino a 70.000 tonnellate di stazza lorda. Con il completamento di quest'opera si potrebbe anche — almeno in parte — risolvere il problema dei cantieri navali di Taranto, i quali sono in situazione di grave crisi, perchè le commesse sono insufficienti e vi sono decine di migliaia di operai specializzati che, se non potranno lavorare, dovranno dirigersi verso un'altra attività; ciò danneggerebbe evidentemente una mano d'opera che potrebbe rendere preziosi servizi al

Paese. Nessuno chiede miracoli. Sappiamo le condizioni di difficoltà del bilancio del Ministero dei lavori pubblici, ma sappiamo anche che con degli stanziamenti iniziali anche modesti si potrebbe riprendere in tempo relativamente breve un'opera che fa onore all'ingegneria italiana e sarà di grande ausilio non solamente per la città di Taranto ma anche per la mariniera, in modo particolare per le petroliere che battono continuamente il Mediterraneo.

VOCCOLI. Mi associo a quanto ha detto il collega Crollanza circa il bacino di carenaggio di Napoli. Desidero poi ricordare alla Commissione che in sede di Assemblea, ho trattato parecchie volte la questione del bacino di carenaggio di Taranto. Anzi, ricordo che quando l'onorevole Romita (che era anche allora Ministro dei lavori pubblici) venne a Taranto in visita, egli ci promise che avrebbe completato il bacino. Il Senato, poi, essendo Ministro dei lavori pubblici l'onorevole Aldisio, approvò un mio ordine del giorno che tassativamente impegnava il Governo a presentare il relativo disegno di legge.

CAPPELLINI. Dopo le dichiarazioni del senatore Voccoli mi sorge spontanea una domanda. Per il completamento del bacino di carenaggio di Taranto c'è stato perfino un ordine del giorno approvato in Assemblea ed accettato dal Ministro, che non ha avuto seguito. Come mai si dà la precedenza al bacino di carenaggio di Napoli? Non intendo dire che il bacino di carenaggio di Napoli non sia utile o che io non desideri approvare questo disegno di legge. Mi sembra soltanto che Taranto, rispetto alla politica che fanno gli Stati Uniti d'America e che il nostro Governo approva, non abbia quell'interesse che ha viceversa Napoli. A Napoli, infatti, si vuole costituire una base militare americana; da ciò l'esigenza di portare avanti il bacino di carenaggio di questa città, trascurando quello di Taranto.

Sono favorevole a questo disegno di legge ma domando al Ministro di dirci quando intende presentare un disegno di legge per il completamento del bacino di carenaggio di Taranto.

CERABONA. Desidero informare i colleghi della Commissione che quella del bacino di carenaggio di Napoli è una questione importantissima e discussa da molto tempo. D'altra parte, anche il bacino di Taranto riveste una importanza eccezionale. Desideremmo quindi, mentre approviamo questa legge, che il Ministro ci desse assicurazioni per il completamento del bacino di Taranto.

ROMITA, *Ministro dei lavori pubblici*. Il bacino di carenaggio di Napoli ha la precedenza cronologica, essendo in gestazione dal 1933. Dopo essere stato sospeso nel 1938 per ragioni di guerra, viene adesso ripreso decisamente. La cosa è stata studiata da lungo tempo e l'opera adesso non viene completata certo per favorire Napoli, ma per la necessità derivanti al trasporto dei passeggeri, dei turisti, che — ricordiamolo — è l'entrata più redditizia del nostro Paese. Le nostre navi adibite a trasporto passeggeri, per una abilità dei nostri cantieri, sono forse le navi migliori del mondo. Il completamento del bacino di carenaggio di Napoli deriva da un'urgente esigenza del turismo.

È vero che alcuni anni fa promisi il completamento del bacino di carenaggio di Taranto, ma subito dopo lasciai il mio posto di Ministro. Il problema di Taranto verrà studiato bene, in rapporto alla legge per i cantieri navali che verrà tra poco al Parlamento, e in relazione agli altri bacini di carenaggio che ci sono a Palermo e Messina. I bacini, come i porti del resto, non sono ciascuno a sè stante, ma vanno studiati in un piano organico. Io non posso dire come e quando sarà completato, ma voi conoscete la mia ostilità a lasciare dei lavori in sospenso.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare dichiaro chiusa la discussione generale.

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

#### Art. 1.

È autorizzata la spesa di lire 1.300.000.000 per il completamento dei lavori di costruzione

del grande bacino di carenaggio del porto di Napoli.

(È approvato).

#### Art. 2.

La spesa di lire 1.300.000.000, di cui al precedente articolo 1, sarà stanziata sugli stati di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici in ragione di lire 650.000.000 nell'esercizio 1953-54 e di lire 650.000.000 nell'esercizio 1954-55.

Alla copertura della spesa di lire 650.000.000 da stanziare nell'esercizio 1953-54 si fa fronte con pari riduzione delle somme disponibili sullo stanziamento di cui al capitolo 69 dello stato di previsione della spesa del Ministero della Marina mercantile dell'esercizio medesimo per effetto della legge 2 aprile 1953, n. 212, che proroga le disposizioni della legge 8 marzo 1949, n. 75, recante provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali.

(È approvato).

#### Art. 3.

Il Ministro del tesoro provvederà, con propri decreti, alle occorrenti variazioni di bilancio.

(È approvato).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

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

« Agevolazioni a favore di alcune categorie della gente di mare » (66).

PRESIDENTE. Segue all'ordine del giorno la discussione del disegno di legge: « Agevolazioni a favore di alcune categorie della gente di mare ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

VACCARO, *relatore*. Con legge 22 febbraio 1952, n. 107: « Agevolazioni a favore di alcune categorie della gente di mare », pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale* del 13 marzo 1952, era

stato stabilito, tra l'altro, all'articolo 2, che i marittimi in possesso del grado di motorista navale di prima e seconda classe che avessero effettuato - durante la passata guerra - almeno dodici mesi di navigazione su navi mercantili nazionali, anche se appartenenti al naviglio ausiliario dello Stato, quali addetti al comando di guardia di motori a combustione interna di potenza superiore, rispettivamente, ai 400 e ai 200 cavalli-asse, potessero prendere imbarco con le stesse funzioni su unità adibite a trasporto merci o alla pesca od al rimorchio munite di motore di tipo analogo e di potenza non superiore a quella dei motori al cui servizio erano stati adibiti in guerra.

La legge predetta era stata predisposta in seguito anche alle vive premure della Federazione lavoratori del Mare « F.I.L.M. » ed in particolare dell'onorevole Giulietti personalmente e degli esponenti dell'Associazione sindacale predetta.

La legge di cui sopra non era che il giusto e legittimo riconoscimento di quanto i marittimi in questione avevano fatto, e dimostrato di saper fare, durante il periodo bellico, quando, per motivi vari, non erano disponibili per l'imbarco patentati di maggior grado.

Il disegno di legge in discussione non fa altro che estendere le agevolazioni già riconosciute giustificate per i motoristi, ai conduttori di macchine a vapore (fuochisti autorizzati, macchinisti navali di 2<sup>a</sup> classe).

Il numero di coloro che potranno beneficiare del provvedimento è molto limitato, a giudicare anche dal limitatissimo numero dei motoristi che hanno beneficiato dell'agevolazione oggetto della precedente legge n. 107. D'altra parte si osserva che la legge in discussione non attribuisce alcun maggior grado ai beneficiari ma riconosce ad essi, in costanza del grado già conseguito, la semplice facoltà di continuare in pace a fare quello che hanno fatto e dimostrano di saper fare per un anno, in tempo di guerra.

Il progetto di legge fu presentato al Consiglio dei Ministri dal ministro Cappa il 28 febbraio 1953 e venne a decadere per l'intervento scioglimento del Parlamento.

Successivamente, il 28 agosto 1953 venne ripresentato al Consiglio dei Ministri dal mini-

stro Tambroni e inviato alle Camere il 1° ottobre 1953.

L'opposizione della F.I.L.M. e dei patentati deriva dal fatto che, con tutta probabilità, ritengono che le agevolazioni di cui sopra costituiscono il riconoscimento di un titolo professionale, preoccupazione che, come sopra è stato già detto, non ha ragione di sussistere.

Chiedo pertanto che questo disegno di legge venga approvato dalla Commissione così come è stato presentato dall'onorevole Ministro.

TERRANOVA *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* A titolo di tranquillità per coloro che si sono opposti a questo disegno di legge preoccupati che si trattasse di un passaggio da un grado all'altro, voglio dire che l'interpretazione che darà il Ministero della marina mercantile per ciò che riguarda l'autorizzazione ad avere funzioni superiori sarà interpretazione in senso restrittivo. Cioè se un fuochista avrà condotto delle macchine di potenza variabile in un anno, noi daremo la autorizzazione per condurre macchine la cui potenza sia la minima di quelle condotte in quel determinato periodo.

Vorrei aggiungere che i beneficiati da questo disegno di legge si riducono a 30, 40 persone in tutto.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo ora all'esame degli articoli del disegno di legge, di cui do lettura.

#### Art. 1.

I macchinisti navali in secondo di cui al secondo e terzo comma dell'articolo 69 del Codice per la marina mercantile che nel periodo dal 10 giugno 1940 all'8 maggio 1945 abbiano effettuato almeno dodici mesi di navigazione su navi mercantili, anche se appartenenti al naviglio ausiliario dello Stato, quali addetti alla direzione di macchine a vapore di forza superiore a cento cavalli nominali, possono prendere imbarco con funzioni di capo macchinista, su unità munite di macchine a vapore di forza nominale non superiore a quella delle macchine alla cui direzione furono preposti nel periodo suddetto, sempre che si

tratti di unità in esercizio nel Mediterraneo, se adibite al trasporto di merci o alla pesca o al rimorchio, non oltre Huelva, Casablanca e Kosseir.

In quest'articolo si parla, per due volte, con riferimento alle macchine, di « forza », che è un termine inesatto: si deve dire, invece « potenza ».

Chi approva l'articolo, con queste modificazioni, è pregato di alzarsi.

(È approvato).

#### Art. 2.

I marittimi abilitati, in base all'ultimo comma dell'articolo 69 del Codice per la marina mercantile, alla direzione di macchine di potenza non superiore a 150 cavalli imbarcati su piroscafi addetti esclusivamente al traffico lungo le coste dello Stato ed alla direzione delle macchine dei piroscafi rimorchiatori, oppure in possesso della qualifica di meccanico per la pesca, di cui all'articolo 3 del regio decreto-legge 14 aprile 1927, n. 616, i quali, nel periodo dal 10 giugno 1940 all'8 maggio 1945, abbiano effettuato almeno dodici mesi di navigazione su navi mercantili, anche se appartenenti al naviglio ausiliario dello Stato, quali addetti alla direzione od al comando di guardia di macchine a vapore, di potenza superiore, rispettivamente a 150 ed a 500 cavalli indicati, possono prendere imbarco con le stesse funzioni su unità adibite nel Mediterraneo al trasporto di merci o alla pesca od al rimorchio, munite di macchine a vapore di potenza non superiore a quella delle macchine al cui servizio furono adibiti nel periodo suddetto.

BUIZZA. È evidente che nella quarta riga di questo articolo deve dirsi « cavalli indicati », come è detto più sotto, non « cavalli imbarcati ».

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare metto in votazione l'articolo 2 con la modificazione indicata dal senatore Buizza. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Pongo in votazione il disegno di legge nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

**Seguito della discussione e approvazione del disegno di legge d'iniziativa del senatore Trabucchi: « Modificazioni all'articolo 2 della legge 15 dicembre 1949, n. 966, concernente sistemazione del personale del ramo esecutivo dei gradi inferiori al 10° delle Ferrovie dello Stato distaccato agli uffici » (385).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge, di iniziativa del senatore Trabucchi: « Modificazioni all'articolo 2 della legge 15 dicembre 1949, n. 966, concernente sistemazione del personale del ramo esecutivo dei gradi inferiori al 10° delle Ferrovie dello Stato distaccato agli uffici ».

CANEVARI, *relatore*. Nella precedente seduta, come ricorderete, il Sottosegretario di Stato per i trasporti, dichiarò che non poteva essere favorevole al disegno di legge e la discussione fu rinviata nel tentativo di raggiungere un accordo. Oggi ho il piacere di comunicare alla Commissione che la proposta da me avanzata al termine della precedente riunione, tendente a modificare la data di cui all'articolo 1 è stata accettata dal Sottosegretario.

La mia proposta di fissare la data di decorrenza per la promozione degli agenti dei quali ci occupiamo al 1° gennaio 1951, in luogo del 1° gennaio 1950, derivava dall'osservazione che dopo la legge del 1949 era intervenuta, per altre categorie simili di dipendenti dello Stato, la legge 30 novembre 1952, la quale aveva stabilito una data di decorrenza del provvedimento appunto al 1° gennaio 1951.

Faccio presente che il beneficio considerato nella legge 30 novembre 1952 avrebbe dovuto essere attuato e conferito ai dipendenti del Ministero dei trasporti, di cui si occupava la stessa legge del 1952, e ne avrebbe beneficiato tutto il personale che era regolato dalla legge del 1949, per cui se noi mettessimo un periodo

di decorrenza successivo a quello del 1° gennaio 1951, avremmo una contraddizione in termini.

Ecco perchè io insisto nella mia proposta.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Ministero dei trasporti ha approfondito l'esame della questione ed ha potuto rilevare che le preoccupazioni manifestate nella seduta precedente non hanno praticamente ragione di essere perchè è risultato che nel 1951-1952 non è stato assunto alcun vincitore di concorso con qualifica di grado 10°, ramo uffici.

Quindi, poichè l'accoglimento della proposta di legge, con la modifica suggerita dal relatore, non viene ad apportare nocumento ad alcuno, il Ministero non si oppone a tale approvazione.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo ora all'esame degli articoli del disegno di legge di cui do lettura:

#### Art. 1.

All'articolo 2 della legge 15 dicembre 1949, n. 966, è aggiunto il seguente comma:

« Ai soli effetti giuridici la promozione di tutti i concorrenti di cui sia accertata la idoneità, e che abbiano i requisiti prescritti dall'articolo precedente, avrà la decorrenza 1° gennaio 1950 ».

Il relatore propone di sostituire la data « 1° gennaio 1950 », con l'altra « 1° gennaio 1951 ».

Metto in votazione l'articolo 1 con l'emendamento indicato.

Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

#### Art. 2.

La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*, ma ha effetto dall'entrata in vigore della legge 15 dicembre 1949, n. 966.

Propongo, come al solito, di sopprimere l'abbreviazione della *vacatio legis*, secondo a costante prassi della nostra Commissione. Credo anzi che l'intero articolo possa essere soppresso in quanto la data di decorrenza della disposizione di cui all'articolo 1 è già indicata nell'articolo stesso.

Metto in votazione l'articolo 2. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(*Non è approvato*).

Chi approva il disegno di legge che, dopo la soppressione dell'articolo 2, rimane formato di un articolo unico, è pregato di alzarsi.

(*È approvato*).

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

**« Approvazione della tabella nazionale di qualifiche del personale dei pubblici servizi di trasporto in concessione » (244).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Approvazione della tabella nazionale di qualifiche del personale dei pubblici servizi di trasporto in concessione ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

ROMANO, *relatore*. Come già risulta dalla relazione illustrativa, il disegno di legge ha lo scopo di stabilire, sul piano nazionale, le qualifiche da attribuire al personale dei trasporti in concessione in relazione alle mansioni e funzioni esercitate nelle varie branche dei servizi aziendali; e ciò in modo da ottenere una uniformità di inquadramento tabellare per tutte le aziende esercenti ed inoltre di assicurare in via generale una parificazione delle qualifiche relative a mansioni uguali o di eguale importanza.

A ciò difatti non provvedono le disposizioni vigenti sullo stato giuridico del personale in parola, contenute nel regio decreto 8 gennaio 1931, n. 148.

Trattasi in sostanza di ritornare ai principi informativi della legislazione precedente al cessato regime, e precisamente alle norme contenute nel decreto 10 febbraio 1920, con il quale non soltanto fu emanato il regolamento tipo, ma furono anche approvate le tabelle

organiche da applicarsi a tutte le aziende sia per l'attribuzione ai propri dipendenti delle qualifiche inerenti alle mansioni da essi esercitate sia per l'attribuzione di tali qualifiche a classi di stipendi; classifiche che al tempo stesso da un lato determinarono l'ordinamento gerarchico delle qualifiche e dall'altro assicuravano la parificazione in uno stesso grado delle qualifiche inerenti a servizi di branche diverse nella stessa azienda.

Tale ritorno costituisce una evidente necessità ove si consideri che abrogate nel 1923 le norme dell'indicato decreto ministeriale, si è andata creando nelle aziende una sempre maggiore varietà di situazioni in aperto contrasto con la generale uniformità del trattamento giuridico economico e previdenziale della categoria.

Poichè d'altra parte la regolamentazione economica della categoria si è ormai stabilizzata sulla base di una differenziazione in 13 classi, è divenuta ancor più impellente la necessità di stabilire a quali delle anzidette classi debbano corrispondere le qualifiche che le aziende dovranno adottare, allo scopo cioè di assicurare una corrispondenza tra la posizione giuridica derivante dall'attribuzione di una determinata qualifica ed il trattamento economico della classe a cui corrisponde la qualifica stessa.

Ciò stante e tenuto d'altra parte conto che — come stabilito dal disegno di legge — ciascuna azienda dovrà adottare esclusivamente le qualifiche previste nella tabella nazionale che ad essa risulterà applicabile, occorre anche rilevare che il nuovo inquadramento si concreterà in un'ulteriore garanzia a favore del personale in quanto attribuisce ad esso, assicurandone il mantenimento, una posizione giuridica e gerarchica ben definita nell'ambito della propria azienda sia nei riguardi degli appartenenti allo stesso servizio, sia nei confronti degli elementi addetti agli altri servizi aziendali.

Naturalmente, le esigenze funzionali aziendali non sono eguali per tutti i trasporti in concessione, ma variano a seconda delle caratteristiche dei mezzi con i quali i servizi stessi sono esercitati.

Sarebbe stato quindi impossibile accomunare le varie qualifiche in un'unica tabella

nazionale, mentre, d'altra parte, è ovvia la necessità di assicurare lo sviluppo di carriera entro i limiti obiettivamente posti dalle esigenze funzionali aziendali.

È per ciò che il disegno di legge prevede la approvazione di tabelle nazionali distinte per ciascuno dei cinque settori dei pubblici trasporti a impianti fissi al cui personale si applicano le norme del regio decreto 8 gennaio 1931, n. 148.

Poichè tuttavia nell'elaborazione del disegno di legge si è avuto cura di stabilire un allineamento perequativo tra le qualifiche di ciascuna tabella, risulta anche assicurata l'attribuzione di eguali classi di inquadramento alle qualifiche rispondenti a mansioni eguali o di eguale importanza.

Il disegno di legge si è anche preoccupato della necessità di limitare nelle aziende minori l'attribuzione di qualifiche di classi elevate; ciò per l'ovvia esigenza di evitare che negli organici di tali aziende siano da inserire qualifiche non rese necessarie dalle loro limitate esigenze funzionali.

A ciò si è provveduto distinguendo in tipi la tabella nazionale delle qualifiche del personale di tranvie extraurbane a carattere ferroviario e quelle del personale delle autofilovie urbane ed extraurbane a carattere urbano.

Come è stato già rilevato nella relazione che accompagna il disegno di legge, sia su tale ultima questione sia sull'inquadramento tabellare delle singole qualifiche un vero e proprio accordo è stato raggiunto nella fase di elaborazione delle tabelle nazionali tra le Associazioni aziendali e le organizzazioni sindacali dei lavoratori.

Ed in realtà era intenzione delle parti di regolare la materia con un accordo sindacale; senonchè, per rendere operanti gli inquadramenti tabellari come sopra definiti, necessita un provvedimento legislativo che ne sancisca l'obbligatorietà, tenuto conto che trattasi di attribuire ai lavoratori interessati una nuova posizione giuridica e che le tabelle aziendali dovranno essere modificate per il necessario coordinamento con le emanate tabelle nazionali.

D'altra parte, mancando le attuali organizzazioni sindacali del potere di rappresentanza

*erga omnes*, le predisposte tabelle e relative norme sarebbero state prive di obbligatorietà per le aziende ed i lavoratori non aderenti alle organizzazioni che hanno partecipato alla elaborazione delle tabelle; il che contrasterebbe con la particolare fisionomia della disciplina del rapporto che ha carattere di generalità rispetto a tutti gli appartenenti alla categoria.

Ovviamente, non poteva trascurarsi la necessità di stabilire le norme e la procedura da osservare per la risoluzione delle controversie che potranno sorgere dall'applicazione delle stesse tabelle nazionali.

In relazione alla diversa natura delle possibili controversie, il disegno di legge prevede appositi rimedi amministrativi che in sostanza rappresentano una forma di soluzione conciliativa delle controversie stesse, salva restando peraltro la facoltà degli interessati di avvalersi dell'articolo 10 del regio decreto 8 gennaio 1931, n. 148, di adire cioè il Magistrato ordinario contro il provvedimento con il quale nella propria azienda risulta effettuato l'inquadramento tabellare in applicazione delle emanate tabelle.

Delineati così, sia pure sommariamente, gli aspetti peculiari e le finalità del provvedimento, devesi ancora sottolineare che il disegno di legge costituisce in definitiva la necessaria integrazione delle vigenti disposizioni che già demandano all'autorità governativa la determinazione del quantitativo di personale occorrente alle normali esigenze di ciascuna azienda di trasporti in concessione.

Non dovrebbe infatti essere dubbio che l'espletamento di tale compito non avrebbe significato se l'Autorità governativa, nell'assolverlo, non avesse la facoltà di distinguere tali quantitativi nelle qualifiche da attribuire ai singoli lavoratori in relazione alle mansioni che debbono espletare per curare la regolarità e la sicurezza dell'esercizio.

Però il penultimo comma dell'articolo 8 della legge n. 148 riguarda il solo personale di esercizio e non anche quello di ufficio e di officina. Qui invece si parla di « tutto il complesso aziendale ». Se vuole intendersi che la determinazione ministeriale comprende tutto il personale indistintamente occorre dirlo in modo esplicito e non con un semplice inciso. Ma in tale ultima ipotesi non avrebbe giu-



stificazione tutta la procedura dell'articolo 4 e seguenti giacchè la determinazione ministeriale del numero degli agenti porterebbe automaticamente all'individuazione del tipo cui l'azienda dovrebbe essere ascritta senza bisogno di altrui ulteriori interventi.

È da considerare inoltre che gli articoli 4, 5 e 6 danno veste giuridica ad un « organismo di rappresentanza del personale aziendale » e alle « organizzazioni sindacali », mentre ai termini della Costituzione i sindacati — intesi come unità e come elementi costitutivi — acquistano personalità giuridica solo dopo il riconoscimento rimesso ad apposita legge sindacale. Pertanto l'obbligatorietà prevista nel presente disegno di legge potrebbe apparire incostituzionale fino a quando non venga emanata l'anzidetta legge che ha carattere generale. In conseguenza le norme degli articoli 4, 5 e 6 possono avere attuazione solo nei confronti delle aziende che di fatto sono iscritte alle organizzazioni sindacali ed hanno un organo di rappresentanza del personale.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Per tranquillizzare l'onorevole relatore, rilevo che questo disegno di legge è frutto di un accordo intervenuto tra i rappresentanti dei lavoratori e dei datori di lavoro. Quindi sono le stesse categorie interessate che hanno precisato le varie classifiche, le varie qualifiche. Credo che mai come in questa occasione il Parlamento possa sentirsi tranquillo.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo all'esame degli articoli e delle tabelle allegate al disegno di legge, di cui do lettura.

#### Art. 1.

Sono approvate, nei testi allegati alla presente legge sotto le lettere A), B), C), D) ed E), le tabelle nazionali, e relative note esplicative, delle qualifiche del personale delle ferrovie e tranvie extraurbane di carattere ferroviario (allegato A), delle autofilovie urbane ed extraurbane a carattere urbano (allegato B),

delle funicolari aeree e terrestri (allegato C), delle funivie portuali (allegato D) e dei servizi di navigazione interna (allegato E).

ROMANO, *relatore*. Nel testo unico del 1912 (ferrovie concesse all'industria privata, tranvie a trazione meccanica ad automobile) e nelle leggi successive non si parla di « tranvie extraurbane a carattere ferroviario ». D'altra parte le caratteristiche servono appunto per l'individuazione del tipo di trasporto, per cui sembra necessaria una precisazione esplicita al fine di evitare possibili equivoci. Lo stesso deve dirsi per le « autofilovie extraurbane di carattere urbano ».

Si potrebbero forse sopprimere le parole: « di carattere ferroviario » e « extraurbane a carattere urbano ».

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Se le stesse parti interessate hanno ritenuto che queste indicazioni rispondessero alle realtà di fatto, non credo sia opportuno che noi introduciamo delle modificazioni della cui portata possiamo non renderci esattamente conto.

ROMANO, *relatore*. Non insisto nelle mie proposte di emendamento.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, metto ai voti l'articolo 1, di cui ho dato lettura. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

#### Art. 2.

Agli effetti dell'assegnazione delle qualifiche contemplate dalle tabelle di cui agli allegati A, B e D, le aziende si distinguono in tipi, in conformità dei criteri di cui appresso:

#### A) FERROVIE E TRANVIE EXTRAURBANE DI CARATTERE FERROVIARIO:

1° Aziende tipo A, aventi più di 800 agenti;

2° Aziende tipo B, aventi da 46 a non più di 800 agenti;

7<sup>a</sup> COMMISSIONE (Lav. pubbl., trasp., poste e tel., Mar. merc.) 9<sup>a</sup> SEDUTA (7 aprile 1954)

3° Aziende tipo C, aventi non più di 45 agenti.

Per l'assegnazione delle Aziende al tipo A, sarà applicato un coefficiente di maggiorazione del 10 per cento (dieci per cento) sul numero effettivo degli agenti in servizio per ogni agente-chilometro o frazione di esso oltre i 4 agenti.

B) AUTOFILOTRANVIE URBANE ED EXTRAURBANE DI CARATTERE URBANO:

1° Aziende tipo A, aventi più di 800 agenti;

2° Aziende tipo B aventi da 136 a non più di 800 agenti;

3° Aziende tipo C, aventi non più di 135 agenti.

C) SERVIZI DI NAVIGAZIONE INTERNA:

1° Aziende tipo A, aventi più di 800 agenti;

2° Aziende tipo B, aventi da 16 a non più di 800 agenti;

3° Aziende tipo C, aventi non più di 45 agenti.

Alla distinzione delle Aziende, nei tipi di cui al precedente comma, si provvede previa applicazione, per tutto il complesso aziendale, del disposto dell'articolo 8 penultimo comma, del regio decreto 8 gennaio 1931, n. 148.

ROMANO, *relatore*. Occorre chiarire la portata del comma *sub-A*. L'articolo 8 del regio decreto 8 gennaio 1931, n. 148, demanda al Ministero la determinazione del quantitativo del personale.\* Se la percentuale va applicata al numero effettivo degli agenti in servizio, sempre che si superi il limite di quattro agenti-chilometro, bisogna chiarire la espressione del comma; se la percentuale invece si applica al totale degli agenti allora si dovrebbe dire: « qualora si superi il limite di quattro agenti-chilometro ».

La dizione può dar luogo a dubbi perchè una volta si dice che la percentuale si applica al numero effettivo degli agenti ed una volta che si applica al totale di essi. Poichè è una cosa abbastanza complicata, credo sia il caso

di stabilire che la percentuale si deve applicare al totale degli agenti-chilometro, qualora si superi il limite di quattro agenti-chilometro.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Onorevole relatore, desidero ricordarle che noi stiamo ratificando un contratto collettivo.

PRESIDENTE. Poichè il senatore Romano non insiste nelle sue proposte, metto ai voti l'articolo 2 di cui ho già dato lettura.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Art. 3.

Non si distinguono in tipi le Aziende esercenti funicolari aeree e terrestri e quelle esercenti funivie portuali.

(È approvato).

Art. 4.

Le Aziende esercenti le ferrovie e tranvie extraurbane di carattere ferroviario, le autofiloltranvie urbane ed extraurbane di carattere urbano ed i servizi di navigazione interna provvederanno alla propria assegnazione ad uno dei tipi di cui al precedente articolo 2, in conformità dei criteri nel medesimo articolo indicati, entro trenta giorni dalla data di pubblicazione della presente legge.

Di tale assegnazione l'Azienda, entro i successivi dieci giorni, darà comunicazione, corredata dai necessari dati, all'organo di rappresentanza del personale aziendale che, entro trenta giorni, potrà presentare le proprie eventuali contestazioni.

Trascorso tale termine ed in mancanza di contestazioni, l'assegnazione diviene definitiva.

In caso di contestazioni, non risolte entro i successivi trenta giorni, provvederà l'Ispettorato compartimentale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, sentita l'Azienda e l'organo di rappresentanza del personale aziendale.

(È approvato).

Art. 5.

Per la formazione della propria tabella, ciascuna Azienda dovrà adottare esclusivamente le qualifiche previste dalla rispettiva tabella

nazionale, entro i limiti del tipo (A o B o C) che ad essa risulta assegnato ai sensi del precedente articolo 4.

Qualifiche diverse esistenti nelle singole Aziende, ove non trovino corrispondente ed adeguata assimilazione in quelle previste dalle rispettive tabelle tipo, saranno conservate *ad personam* dai titolari.

Nell'eventualità che qualifiche previste dalle rispettive tabelle nazionali risultassero precedentemente assegnate nelle singole Aziende ad una classe superiore, i titolari di tali qualifiche conserveranno *ad personam* lo stato giuridico, costituito dal grado gerarchico ed, a termine di legge, il trattamento economico in atto goduto (stipendio o paga).

Di tutte le qualifiche come sopra adottate l'Azienda, entro trenta giorni dalla propria assegnazione definitiva ad uno dei tipi di cui all'articolo 4, darà comunicazione all'organo di rappresentanza del personale aziendale il quale entro trenta giorni potrà presentare le proprie eventuali contestazioni.

Trascorso tale termine senza contestazioni, la tabella aziendale diviene definitiva.

In caso di contestazioni, non risolte entro i successivi trenta giorni, le parti rimetteranno alle rispettive organizzazioni sindacali le questioni controverse.

ROMANO, *relatore*. Mi sembra che, alla penultima riga del primo comma, le parole « che ad essa risulta » potrebbero essere opportunamente sostituite dalle altre « cui risulta ».

Per quanto riguarda poi l'ultimo comma, io mi domando cosa accadrà se le organizzazioni sindacali non si metteranno d'accordo. Non si può ricorrere all'articolo 10 del decreto-legge n. 148 (Autorità giudiziaria) perchè riguarda controversie individuali, mentre qui saremmo nel caso di una controversia collettiva.

BUIZZA. Per quanto riguarda il primo comma mi sembra che la dizione sia corretta perchè è il tipo che viene ad essere assegnato all'azienda.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Faccio notare all'onorevole relatore che il successivo articolo 6 stabilisce quali

questioni debbano essere deferite agli organi governativi. Tutt'al più, potrei accettare un emendamento aggiuntivo dopo l'ultimo comma dell'articolo 5 che fosse del seguente tenore: « a meno che non si tratti di questioni che devono essere deferite agli organi governativi ai sensi del successivo articolo 6 ».

In caso di disaccordo si può ricorrere ad un arbitrato. In questo articolo 5 non si è voluto fare come si è fatto all'articolo 6, cioè deferire tutte le decisioni al Ministero, ma si è lasciata una certa libertà ed una certa elasticità.

PRESIDENTE. Queste sono società private ed il Ministero tende a lasciare loro l'attività sindacale. Esso si riserva la tutela del servizio pubblico e l'intervento tecnico, economico o giuridico quando gli accordi sindacali possono provocare dei riflessi economici e sociali.

Poichè nessun altro domanda di parlare metto ai voti l'articolo 5.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

#### Art. 6.

Per l'adozione di qualifiche delle tabelle nazionali non previste in quelle aziendali in atto, nè assimilabili, e per l'adozione di qualifiche che assicurino sviluppi di carriera, le relative questioni saranno prospettate alla Azienda dall'organo di rappresentanza del personale aziendale, entro trenta giorni dalla data della comunicazione aziendale di cui all'articolo 5, comma quarto.

In caso di contestazioni, non risolte entro i successivi trenta giorni, le parti rimetteranno le questioni controverse alle rispettive organizzazioni sindacali; a meno che non trattisi di questioni che investono le caratteristiche dell'esercizio, nel qual caso le parti, od una di esse, richiederanno l'intervento dell'Ispettorato compartimentale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, territorialmente competente, cui dovranno far ricorso anche quando vi sia contestazione sulla natura delle questioni.

L'esame delle contestazioni di cui al comma precedente sarà effettuato dall'Ispettorato compartimentale della motorizzazione civile e dei

trasporti in concessione d'intesa con il competente Ufficio del lavoro e della massima occupazione, sentita l'Azienda e l'organo di rappresentanza del personale aziendale.

Ove in tale sede non si pervenga a soluzione, eventualmente per il mancato intervento di una delle parti, le questioni in contestazione saranno deferite al Ministero dei trasporti (Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione) che provvederà d'intesa con il Ministero del lavoro e della previdenza sociale, sentite le organizzazioni sindacali cui fanno capo l'Azienda interessata ed il dipendente personale.

(È approvato).

#### Art. 7.

Entro trenta giorni dalla data in cui, in applicazione delle disposizioni di cui agli articoli precedenti, risulti definita la propria tabella aziendale ed effettuato l'inquadramento nella tabella stessa dei suoi dipendenti, dell'una e dell'altro ciascuna Azienda dovrà dare comunicazione al personale mediante ordine di servizio da affiggersi negli albi degli uffici, degli impianti e dei depositi.

Resta salva la facoltà degli interessati di adire l'Autorità giudiziaria ai sensi dell'articolo 10 del regio decreto 8 gennaio 1931, n. 148.

ROMANO, *relatore*. All'ultimo comma bisognerebbe dire: « Resta salva la facoltà del singolo interessato ».

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. La facoltà del singolo interessato è sempre salva. Anche se non è ripetuto qui, il diritto che ha il singolo è sempre in vigore.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare metto ai voti l'articolo 7.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

#### Art. 8.

Con decreto del Presidente della Repubblica, sentito il Consiglio dei Ministri, sarà provveduto, entro due anni dall'entrata in vigore della presente legge, all'approvazione delle tabelle nazionali delle qualifiche del personale dei servizi di navigazione interna lagunare e degli altri pubblici servizi di trasporto in concessione al cui personale siano rese applicabili le norme del regio decreto 8 gennaio 1931, n. 148.

Valgono per tali tabelle le disposizioni emanate con la presente legge.

ROMANO, *relatore*. Desidero richiamare l'attenzione della Commissione sull'ampia delega che con questo articolo si viene a dare al potere esecutivo, delega che investe tutti i servizi di trasporto in concessione (anche i servizi automobilistici).

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il potere delegato al Presidente della Repubblica di emanare un provvedimento per l'approvazione delle tabelle nazionali è limitato dal richiamo che si fa al decreto-legge 8 gennaio 1931.

PRESIDENTE Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'articolo 8. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Passiamo ora all'esame degli allegati relativi all'articolo 1 di cui do lettura:

## ALLEGATO A.

**TABELLA NAZIONALE DELLE QUALIFICHE DEL PERSONALE  
DI FERROVIE E TRANVIE EXTRAURBANE DI CARATTERE  
FERROVIARIO**

Classi	QUALIFICHE
1	Ispettore Superiore (A); Capo di servizio aggiunto (A).
2	Ispettore Principale (A); Capo Servizio (B).
3	Ispettore (A e B).
4	Vice Ispettore (A e B); Capo Ufficio (A e B); Cassiere Principale (A); Capo stazione principale (A e B); Capo deposito principale (A).
5	Segretario principale; Assistente tecnico principale (A e B); Cassiere di 1 <sup>a</sup> classe (A e B); Capo stazione di 1 <sup>a</sup> classe (A e B); Gestore di 1 <sup>a</sup> classe (A e B); Capo del personale viaggiante (A); Capo deposito di 1 <sup>a</sup> classe (A e B); Capo tecnico di 1 <sup>a</sup> classe (A e B).
6	Segretario di 1 <sup>a</sup> classe; Assistente tecnico di 1 <sup>a</sup> classe (A e B); Cassiere di 2 <sup>a</sup> classe (A e B); Contabile-cassiere di 1 <sup>a</sup> classe (C); Capo stazione di 2 <sup>a</sup> classe (A e B); Capo movimento e gestione (C); Gestore di 2 <sup>a</sup> classe (A e B); Controllore viaggiante di ferrovie (A e B); Capo del personale viaggiante (B) Capo deposito di 2 <sup>a</sup> classe (A e B); Capo tecnico di 2 <sup>a</sup> classe (A e B); Capo deposito e officina (C).
6-bis	Primo macchinista ferrovie TV, TE e TS (A e B); Sorvegliante manutenzione di 1 <sup>a</sup> classe (A e B); Sorvegliante IES e linea aerea (A e B); Controllore viaggiante di tranvie (B).
7	Segretario di 2 <sup>a</sup> classe; Assistente tecnico di 2 <sup>a</sup> classe (A e B); Contabile-Cassiere di 2 <sup>a</sup> classe (C); Disegnatore; Capo stazione di 3 <sup>a</sup> classe; Gestore di 3 <sup>a</sup> classe (A e B); Controllore viaggiante (C); Primo Capotreno (A e B); Macchinista ferrovie TV, TE e TS; Primo macchinista di tranvie; (B) Primo guidatore di tranvie (B); Capo squadra operai; Operaio provetto (A e B); Capo verificatore (A); Sorvegliante manutenzione di 2 <sup>a</sup> classe (A e B); Capo squadra IES e linea aerea (A e B).
8	Segretario di 3 <sup>a</sup> classe; Assistente tecnico di 3 <sup>a</sup> classe (A e B); Disegnatore di 2 <sup>a</sup> classe; Sotto capo (stazioni e gestioni); Capo fermata di 1 <sup>a</sup> classe (A); Capo treno ferrovia; Capo

Classi	QUALIFICHE
	treno tranvia (B); Macchinista di tranvie; Guidatore di tramvie; Fuochista autorizzato (ferrovia); Operaio di 1 <sup>a</sup> classe; Verificatore (A e B); Operaio di 1 <sup>a</sup> classe IES e linea aerea (A e B).
9	Dattilografo scelto oppure stenodattilografo (uomo o donna); Alunno d'ordine; Usciere capo; Telefonista; Capo fermata di 2 <sup>a</sup> classe (A e B); Alunno di stazione; Deviatore scelto (A e B); Manovratore scelto (A e B); Guardamerci (A e B); Conduttore principale di tranvia (C); Conduttore (A e B); Fuochista viaggiante; Operaio di 2 <sup>a</sup> classe; Operaio scelto fabbricati; Capo squadra cantonieri; Operaio di 2 <sup>a</sup> classe IES e linea aerea.
10	Dattilografo (Invalido) Dattilografo di 2 <sup>a</sup> classe (uomo o donna); Usciere; Capo fermata di 3 <sup>a</sup> classe; Capo squadra manovali; Guardasala (A e B); Deviatore (A e B); Manovratore (A e B); Manovale addetto prevalentemente alle manovre e scambi; Conduttore (C); Frenatore (A e B); Operaio di 3 <sup>a</sup> classe; Fuochista di notte; Accenditore; Operaio fabbricati; Cantoniere scelto; Operaio di 3 <sup>a</sup> classe IES e linea aerea.
11	Inserviente; Fattorino d'ufficio (fino a 21 anni compiuti); Custode; Manovale; Pulitore; Untore; Guardiano di giorno e di notte; Cantoniere; Guardia titolare di fermata.
Sub 11	Guardabarriera; Guardia fermata (donna).

## NOTE ESPLICATIVE

1<sup>o</sup> - Alla Classe 1<sup>a</sup>:

La qualifica di « Capo di servizio aggiunto (A) » potrà essere adottata per quei servizi<sup>i</sup> aziendali per i quali si riconosca, da parte dell'Organo governativo competente, la necessità di un funzionario di tale qualifica che coadiuvi il Capo servizio.

2<sup>o</sup> - Alle Classi 1<sup>a</sup> e 2<sup>a</sup>:

Le qualifiche di cui alle Classi 1<sup>a</sup> e 2<sup>a</sup> non riguardano gli appartenenti alla categoria dei Dirigenti di azienda.

3<sup>o</sup> - Alla Classe 4<sup>a</sup>:

« Vice Ispettore (A e B) » è l'agente che, pur non dirigendo un ufficio, svolge, con facoltà di autonomia, mansioni di importanza pari a quella del Capo ufficio.

4<sup>o</sup> - Alla Classe 7<sup>a</sup>:

« Operaio provetto (A e B) » è l'agente addetto, in condizioni di autonomia, a lavori di particolare perizia e responsabilità.

5<sup>o</sup> - *Alla Classe 8<sup>a</sup>:*

Deve essere inquadrato nella qualifica di « macchinista » il « fuochista autorizzato » che abbia conseguito la relativa abilitazione da almeno 3 anni e che nell'ultimo triennio abbia svolto prevalentemente mansioni di macchinista in due anni consecutivi comunque considerati.

6<sup>o</sup> - *Alla Classe 9<sup>a</sup>:*

La qualifica di « Alunno d'ordine » sostituisce integralmente quella di « scritturale ». L'alunno d'ordine dovrà essere adibito a mansioni esclusivamente d'ordine (copiatura di scritture e disegni, trascrizione, redazione di moduli, archivio, protocollo et similia).

La qualifica di « Telefonista » dovrà essere attribuita all'agente adibito normalmente a centralino telefonico con almeno otto spine.

La qualifica di « Alunno di stazione » sostituisce quella di « Assistente di stazione ».

La qualifica di « Conduttore principale di tranvie C » sostituisce quella di « Capo treno ».

7<sup>o</sup> - *Alle Classi 9<sup>a</sup> e 10<sup>a</sup>:*

La qualifica di « Conduttore » sostituisce quella di « Bigliettaio viaggiante ».

Il passaggio da « Dattilografo di 2<sup>a</sup> classe », a « Dattilografo scelto » avviene, previo esame, dopo un anno di servizio.

8<sup>o</sup> - *Alla Classe 10<sup>a</sup>:*

L'usciera è adibito anche a mansioni di carattere esterno.

Il « frenatore » è l'agente addetto ai freni e di sussidio alla controlleria.

9<sup>o</sup> - *Alla Classe 11:*

Il « Guardia titolare di fermata » disimpegna soltanto mansioni di guardiania.

---

(È approvato).

## ALLEGATO B.

TABELLA NAZIONALE DELLE QUALIFICHE DEL PERSONALE  
DI AUTOFILOTRANVIE URBANE ED EXTRAURBANE DI CARAT-  
TERE URBANO

Classi	QUALIFICHE
1	Capo ripartizione principale (A); Capo servizio (A).
2	Capo ripartizione (A); Vice capo servizio (A); Capo servizio (B).
3	Capo ufficio principale; Tesoriere-Cassiere capo (A); Capo tecnico principale (A); Ispettore principale al movimento (A).
4	Capo ufficio; Segretario Capo (A e B); Cassiere principale (A); Ispettore al movimento (A); Capo movimento di 1 <sup>a</sup> classe (A); Capo deposito di 1 <sup>a</sup> classe (A); Capo tecnico di 1 <sup>a</sup> classe (A); Capo tecnico e deposito di 1 <sup>a</sup> classe (B); Assistente tecnico (A); Ispettore e Capo movimento (B).
5	Segretario principale; Cassiere di 1 <sup>a</sup> classe (A e B); Disegnatore principale (A); Ispettore al movimento (B); Vice Ispettore al movimento (A); Capo movimento di 2 <sup>a</sup> classe (A e B); Capo deposito di 2 <sup>a</sup> classe (A e B); Capo tecnico di 2 <sup>a</sup> classe (A e B); Ispettore e Capo movimento (C); Capo deposito e officina (C).
6	Segretario di 1 <sup>a</sup> classe; Cassiere di 2 <sup>a</sup> classe (A e B); Disegnatore scelto; Capo movimento di 3 <sup>a</sup> classe; Capo controllore; Capo deposito di 3 <sup>a</sup> classe; Capo operaio di 1 <sup>a</sup> classe; Contabile-Cassiere di 1 <sup>a</sup> classe (C).
7	Segretario di 2 <sup>a</sup> classe; Contabile-Cassiere di 2 <sup>a</sup> classe (C); Esattore (A e B); Disegnatore; Controllore; Operaio provetto (A e B); Capo operaio di 2 <sup>a</sup> classe; Capo squadra operai.
7-bis	Capolinea; Guidatore scelto; Autista di linea; Operaio di 1 <sup>a</sup> classe scelto (A e B).
8	Segretario di 3 <sup>a</sup> classe; Collettore degli incassi; Disegnatore di 2 <sup>a</sup> classe; Usciere capo (A); Guidatore (tranviario e filoviario); Autista non di linea; Operaio di 1 <sup>a</sup> classe; Armatore scelto addetto agli scambi.



Classi	QUALIFICHE
9	Dattilografo scelto oppure stenodattilografo (uomo o donna); Alunno d'ordine; Usciere; Telefonista; Bigliettaio; Operaio di 2 <sup>a</sup> classe; Tirafili linea aerea di contatto; Armatore di binari; Manovratore di deposito o rimessa; Sorvegliante pulitori; Capo Cantoniere.
10	Dattilografo (invalido); Dattilografo di 2 <sup>a</sup> classe (uomo o donna); Usciere di 2 <sup>a</sup> classe; Portiere; Deviatore; Operaio di 3 <sup>a</sup> classe; Manovale specializzato (addeito a qualsiasi servizio); Cantoniere scelto.
11	Inserviente; Fattorino d'ufficio (fino a 21 anni compiuti); Custode; Guardiano di giorno e di notte; pulitore; Untore; Cantoniere; Raschino; Manovale; (addeito a qualsiasi servizio).

## NOTE ESPLICATIVE

1° -

Per le qualifiche delle tranvie extraurbane di carattere urbano, non previste dalla presente tabella, si fa riferimento alla tabella per le ferrovie e tranvie extra urbane di carattere ferroviario.

2° - *Alle Classi 1<sup>a</sup> e 2<sup>a</sup>:*

Le qualifiche di cui alle Classi 1<sup>a</sup> e 2<sup>a</sup> non riguardano gli appartenenti alla categoria dei dirigenti di azienda.

3° - *Alla Classe 4<sup>a</sup>:*

« Segretario Capo » è l'agente che pur non dirigendo un ufficio, svolge con facoltà di autonomia, mansioni di importanza pari a quelle del « Capo ufficio ».

La qualifica di « Capo tecnico e deposito di 1<sup>a</sup> classe B » è conferita all'agente che riunisce in sé le funzioni di Capo tecnico e di Capo deposito.

La qualifica di « Ispettore e Capo movimento B » è conferita all'agente che riunisce in sé le funzioni di Ispettore al movimento e di Capo movimento.

4° - *Alla Classe 5<sup>a</sup>:*

La qualifica di « Ispettore e capo movimento C » è conferita all'agente che riunisce in sé le funzioni di Ispettore al movimento e di Capo movimento.

La qualifica di « Capo deposito e officina C » è conferita all'agente che riunisce in sé le funzioni di capo deposito e di capo officina.

5° - *Alla Classe 7<sup>a</sup>:*

« Esattore » è l'agente addetto alla raccolta degli incassi e al rifornimento e verifica dei biglietti.

6° - *Alle Classi 7<sup>a</sup> e 7<sup>a</sup> bis:*

La qualifica di « Operaio provetto » e la corrispondente classe tabellare sono attribuite soltanto all'operaio di 1<sup>a</sup> classe o di 1<sup>a</sup> classe scelto, che sia normalmente addetto, in condizioni di autonomia, a lavori di particolare perizia e responsabilità.

La qualifica di « Operaio di 1<sup>a</sup> classe scelto » corrisponde alla preesistente qualifica di operaio specialista.

Gli agenti che al momento di applicazione della presente tabella, sono qualificati operai specialisti, conservano *ad personam* la posizione gerarchica e l'eventuale migliore trattamento economico in atto goduto, fermo restando il loro stato giuridico.

7<sup>o</sup> - *Alla Classe 7<sup>abis</sup>:*

« Capolinea » è l'agente addetto a mansioni di movimento e non di traffico.

Deve essere inquadrato nella qualifica di « guidatore scelto » l'agente che, maturata una anzianità di almeno dieci anni nella qualifica di guidatore, abbia dato prova di particolare perizia.

8<sup>o</sup> - *Alla Classe 8<sup>a</sup>:*

« Collettore degli incassi » è l'agente appartenente al personale viaggiante dei servizi urbani, addetto esclusivamente alla raccolta degli incassi effettuata dai bigliettai.

9<sup>o</sup> - *Alla Classe 9<sup>a</sup>:*

La qualifica di « Alunno d'ordine » sostituisce integralmente quella di « Scritturale ». L'alunno d'ordine dovrà essere adibito a mansioni esclusivamente d'ordine (copiatura di scritture e disegni, trascrizione, redazione di moduli, archivio, protocollo, *et similia*).

La qualifica di « Telefonista » dovrà essere attribuita all'agente adibito normalmente a centralino telefonico con almeno otto spine.

10<sup>o</sup> - *Alla Classe 10<sup>a</sup>:*

Il passaggio da « Dattilografo di 2<sup>a</sup> classe » a « Dattilografo scelto » avviene previo esame, dopo un anno di servizio.

---

(È approvato).

## ALLEGATO C.

TABELLA NAZIONALE DELLE QUALIFICHE DEL PERSONALE  
DELLE FUNICOLARI AEREE E TERRESTRI

Classi	QUALIFICHE
5	Segretario principale; Ispettore capo movimento; Capo tecnico.
6	Segretario di 1 <sup>a</sup> classe; Contabile-Cassiere; Capo movimento; Capo officina.
7	Segretario di 2 <sup>a</sup> classe; Capo stazione (abilitato ai servizi cumulativi); Controllore; Operaio elettromeccanico; Capo operaio.
8	Segretario di 3 <sup>a</sup> classe; Sotto capo (stazioni e gestioni); Guidatore; Meccanico-motorista; Operaio di 1 <sup>a</sup> classe.
9	Alunno d'ordine; Dattilografo scelto oppure stenodattilografo (uomo o donna); Alunno di stazione; Conduttore principale; Operaio di 2 <sup>a</sup> classe.
10	Dattilografo (invalido); Dattilografo di 2 <sup>a</sup> classe (uomo o donna); Usciere; Guardasala; Conduttore frenatore; Operaio di manutenzione sede e armamento; Operaio di 3 <sup>a</sup> classe.
11	Inserviente; Fattorino d'ufficio (fino a 21 anni compiuti); Guardiano di giorno e di notte; Pulitore; Manovale.

## NOTE ESPLICATIVE

1° - Alla Classe 9<sup>a</sup>:

La qualifica di « Alunno d'ordine » sostituisce integralmente quella di « scritturale ». L'alunno d'ordine dovrà essere adibito a mansioni esclusivamente d'ordine (copiatura di scritture e disegni, trascrizione, redazione di moduli, archivio, protocollo *et similia*).

2° - Alla Classe 10<sup>a</sup>:

Il passaggio da « Dattilografo di 2<sup>a</sup> classe. » a « Dattilografo scelto » avviene, previo esame, dopo un anno di servizio.

L'usciera è adibito anche a mansioni di carattere esterno.

(È approvato).

## ALLEGATO D.

TABELLA NAZIONALE DELLE QUALIFICHE DEL PERSONALE  
DELLE FUNIVIE PORTUALI

Classi	QUALIFICHE
3	Capo servizio.
4	Capo Ufficio; Capo tecnico principale; Capo marittimo; Capo movimento (linea, parco e linea, ferroviario); Capo gestione.
5	Segretario principale; Capo tecnico; Gestore di 1 <sup>a</sup> classe; Capo linea di 1 <sup>a</sup> classe; Capo parco di 1 <sup>a</sup> classe; Capo squadra marittimo di 1 <sup>a</sup> classe; Capo tronco di 1 <sup>a</sup> classe.
6	Segretario di 1 <sup>a</sup> classe; Gestore tipo A; Capo linea di 2 <sup>a</sup> classe; Capo parco di 2 <sup>a</sup> classe; Operaio capo provetto; Capo squadra marittimo di 2 <sup>a</sup> classe; Capo tronco di 2 <sup>a</sup> classe.
7	Segretario di 2 <sup>a</sup> classe; Gestore tipo B; Capo squadra di 1 <sup>a</sup> classe (linea, parco, manutenzione, ferroviario); Capo squadra marittimo di 3 <sup>a</sup> classe; Macchinista di 1 <sup>a</sup> classe elevatori pontile; Macchinista di 1 <sup>a</sup> classe elevatori; Operaio provetto; Sorvegliante impianto telefonico; Capo posto titolare; Macchinista locomotive.
8	Segretario di 3 <sup>a</sup> classe; Gestore tipo C; Pesatore; Capo alla sorveglianza; Capo squadra di 2 <sup>a</sup> classe; (linea, parco, manutenzione, ferroviario); Macchinista di 2 <sup>a</sup> classe elevatori pontile; Macchinista di 2 <sup>a</sup> classe elevatori; Operaio di 1 <sup>a</sup> classe; Segnalatore di 1 <sup>a</sup> classe; Guardia linea di 1 <sup>a</sup> classe; Verificatore; Manovratore di 1 <sup>a</sup> classe; Capo posto; Macchinista locomotive servizio interno (fuochista autorizzato).
9	Alunno d'ordine; Dattilografo scelto oppure stenodattilografo (uomo o donna); Usciere capo; Operaio di 2 <sup>a</sup> classe; Segnalatore di 2 <sup>a</sup> classe; Guardia linea di 2 <sup>a</sup> classe; Manovratore di 2 <sup>a</sup> classe; Fuochista.
10	Dattilografo (invalido); Dattilografo di 2 <sup>a</sup> classe (uomo o donna); Usciere; Portiere; Operaio di 3 <sup>a</sup> classe; Guardiano scelto; Chiattaiolo; Manovale specializzato.
11	Fattorino d'ufficio (fino a 21 anni compiuti); guardiano di giorno e di notte; Manovale.

## NOTE ESPLICATIVE

1° - *Alla Classe 7<sup>a</sup>:*

« Operaio provetto » è l'agente addetto, in condizioni di autonomia, a lavori di particolare perizia e responsabilità.

2° - *Alla Classe 9<sup>a</sup>:*

La qualifica di « Alunno d'ordine » sostituisce integralmente quella di « scritturale ». L'alunno d'ordine dovrà essere adibito a mansioni esclusivamente d'ordine (copiatura di scritture e disegni, trascrizione, redazione di moduli, archivio, protocollo *et similia*).

3° - *Alla Classe 10<sup>a</sup>:*

Il passaggio da « Dattilografo di 2<sup>a</sup> classe » a « Dattilografo scelto », avviene, previo esame, dopo un anno di servizio.

L'usciera è adibito anche a mansioni di carattere esterno.

---

(È approvato).

## ALLEGATO E.

TABELLA NAZIONALE DELLE QUALIFICHE DEL PERSONALE  
DEI SERVIZI DI NAVIGAZIONE INTERNA (LACUALE)

Classi	QUALIFICHE
4	Capitano di 1 <sup>a</sup> classe; Capo officina (A).
5	Capitano di 2 <sup>a</sup> classe; Capo macchinista; Capo Officina (B).
6	Capo timoniere; Capo controllore; Pilota motorista; Macchinista motorista.
7	Capo timoniere di 2 <sup>a</sup> classe; Applicato di bordo; Controllore; Motorista di motonave; Macchinista.
8	Timoniere; Conduttore di motoscafi; Applicato di bordo di 2 <sup>a</sup> classe; Motorista di motoscafi; Fuochista abilitato; Assistente di agenzia; Sorvegliante di magazzino.
9	Vice timoniere; Timoniere di 2 <sup>a</sup> classe; Conducente di barche o chiatte (barcaiolo abilitato); Marinaio scelto; Assistente di bordo; Bigliettaio; Aiuto motorista; Fuochista; Distributore di magazzino.
10	Marinaio; Pontoniere; Fuochista di 2 <sup>a</sup> classe; Accenditore o accudiente; Carbonaio; Portiere al cantiere (A).
11	Manovale carbonaio.

## NOTE ESPLICATIVE

1° - Per le qualifiche generiche d'ufficio, cantiere, ecc. si fa riferimento alla tabella per le ferrovie e tranvie extraurbane di carattere ferroviario (allegato A)

2° - Alla Classe 9<sup>a</sup>:

L'aiuto motorista può essere adibito anche a mansioni di marinaio nei casi autorizzati dal Ministero dei trasporti (I.G.M.C.T.C.).

(È approvato).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

La seduta termina alle ore 12,40.

Dott. MARIO CARONI

Direttore dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari.