SENATO DELLA REPUBBLICA

VII LEGISLATURA

8ª COMMISSIONE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

35° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI GIOVEDÌ 12 GENNAIO 1978

Presidenza del Presidente TANGA

INDICE

DISEGNI DI LEGGE

IN SEDE DELIBERANTE

« Tabelle nazionali delle qualifiche del personale addetto ai pubblici servizi di trasporto » **(1036)** (*D'iniziativa dei deputati Marzotto Caotorta ed altri*) (*Approvato dalla Camera dei deputati*)
(Discussione e approvazione con modificazioni)

PRESIDENTE . . . . *Pag.* 399, 402, 403 e *passim*
CARRI (*PCI*) 402, 446
DEGOLA (*DC*) 403
FONTANA, *sottosegretario di Stato per i trasporti* 404
ROMEI (*DC*), *relatore alla Commissione* . 400, 403, 408
RUFINO (*PSI*) 403

La seduta ha inizio alle ore 11.

M E L I S , *segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.*

IN SEDE DELIBERANTE

« Tabelle nazionali delle qualifiche del personale addetto ai pubblici servizi di trasporto » (1036), d'iniziativa dei deputati Marzotto Caotorta ed altri (*Approvato dalla Camera dei deputati*)
(*Discussione e approvazione con modificazioni*)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Tabelle nazionali delle qualifiche del personale addetto ai pubblici servizi di trasporto », d'iniziativa dei deputati Marzotto Caotorta, La Rocca, Piccinelli, Lussignoli, Bocchi Fausto e Sarti, già approvato dalla Camera dei deputati.

Comunico che sul presente disegno di legge le Commissioni 1ª e 5ª hanno espresso parere favorevole.

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

R O M E I , *relatore alla Commissione.* Onorevoli colleghi, pur essendo disciplinato da contratti collettivi di diritto privato, il rapporto di lavoro del personale autoferrotramviario e della navigazione lagunare ha assunto e conserva, in forza di numerosi provvedimenti di legge, una particolare tutela giuridica, che lo pone in una posizione intermedia tra l'impiego pubblico e l'impiego privato.

I provvedimenti di legge, base di tale disciplina, sono costituiti dal regio decreto 19 ottobre 1923, n. 2311, e dal regio decreto 8 gennaio 1931, n. 148, che concerne il « coordinamento delle norme sulla disciplina giuridica dei rapporti collettivi del lavoro con quelle sul trattamento giuridico-economico del personale delle ferrovie, tramvie e linee di navigazione interna in regime di concessione ».

Ad essi hanno fatto seguito, nel tempo, numerosi provvedimenti di legge modificativi ed integrativi. Ricorderò solo i più recenti:

la legge 6 agosto 1954, n. 858 (modificata con legge 2 maggio 1955, n. 404, e ancora con legge 4 febbraio 1958, n. 22) di approvazione delle tabelle nazionali di qualifiche del personale dei pubblici servizi di trasporto in concessione;

la legge 22 settembre 1960, n. 1054, che ha esteso le norme del regio decreto n. 148 del 1931 al personale degli autoservizi extraurbani;

la legge 5 marzo 1963, n. 390, che ha istituito il consiglio di disciplina per il personale dei pubblici trasporti, di cui al citato regio decreto n. 148.

Il provvedimento sottoposto al nostro esame abroga la citata legge n. 858 del 1954 e successive modificazioni, sostituendole con una nuova normativa mutuata da accordi contrattuali, stipulati nei modi e per le ragioni che appresso dirò.

Con la legge n. 858 del 1954 si volle realizzare un ordinamento delle qualifiche unico sul piano nazionale, considerato che il personale delle diverse aziende già fruiva di un comune trattamento giuridico, economico, previdenziale ed assistenziale. Si è provveduto così ad eliminare le difformità di inquadramento determinate da precedenti decisioni autonome e differenziate adottate di fatto dalle diverse aziende del settore.

Senonchè la successiva evoluzione tecnologica ed organizzativa delle aziende (in particolare la sostituzione di ferrovie, filovie o tramvie intercomunali con autolinee e la introduzione di servizi di trasporto integrativi di quelli primari ad impianto fisso), determinando una più stretta connessione, tecnica ed organizzativa, fra i diversi sistemi di esercizio del trasporto pubblico, ha reso anacronistiche le differenziazioni di inquadramento professionale stabilite dalla legge numero 858 del 1954. Da qui la necessità di un riesame del quadro generale dell'ordinamento delle qualifiche al fine di individuare un sistema di classificazione che meglio rispecchiasse i contenuti professionali delle diverse mansioni.

Mediante accordo sindacale stipulato il 22 giugno 1973 si stabilì, pertanto, di sostituire le esistenti 14 classi di qualifiche, con 10 livelli professionali. Un'apposita commissione, istituita con decreto ministeriale 28 novembre 1974 e composta da rappresentanti delle parti sociali e dei Ministeri interessati (lavoro e previdenza sociale, trasporti, interni e tesoro) ha poi proceduto allo studio della prevista nuova sistemazione, sulla scorta del quale è stato infine sottoscritto, in data 10 luglio 1976, un testo di accordo che prevede:

una tabella nazionale unica per i settori delle ferrovie, tramvie, extraurbane e carattere urbano, nonchè altre distinte tabelle per i settori della navigazione interna lagunare, navigazione interna lacuale, funivie portuali, funicolari terrestri ed aeree;

suddivisioni delle aziende in tipi, secondo le loro dimensioni;

note esplicative per l'inquadramento del personale, sia ai fini della prima applicazione che per quelle successive;

princìpi e criteri generali per la formulazione di regolamenti aziendali per promozioni;

criteri per l'assegnazione delle competenze accessorie in dipendenza dei nuovi valori minimi retributivi;

una clausola generale per gli assorbimenti dei trattamenti erogati in difformità della preesistente disciplina.

Questa nuova disciplina contrattuale, riguardante materia già regolamentata per legge, non ha potuto tuttavia trovare applicazione, non potendo essa sostituirsi alla legge. È intervenuta, pertanto, in assenza di una specifica iniziativa del Governo, la proposta di legge dei deputati Marzotto Caotorta ed altri; proposta già approvata, con alcuni emendamenti, dall'altro ramo del Parlamento ed ora al nostro esame.

Dopo questo *excursus*, per così dire storico, del provvedimento, giustamente atteso e sollecitato dai lavoratori e dalle aziende del settore che pienamente concordano con il suo contenuto, resta da accennare a talune perplessità suscitate da questa particolare disciplina giuridica del rapporto di lavoro degli autoferrotramvieri, a mezza via — come ho già detto — fra la sfera privatistica e quella pubblicistica.

È sembrato a taluni, sia in sede sindacale che presso l'altro ramo del Parlamento, che la regolamentazione legislativa dell'inquadramento professionale di lavoratori di un settore produttivo che stipula contratti collettivi di lavoro di diritto privato possa prestarsi a censure di ordine costituzionale, in quanto verrebbe ad incidere su una sfera di competenza che l'articolo 39 della Costituzione riserva alle autonomie privato-collettive. Ugualmente sono stati sollevati dubbi in ordine al fatto che le tabelle annesse al provvedimento sono il risultato di elaborazioni avvenute tra le parti sociali, fuori, cioè, della sede parlamentare. Ma il parere della Commissione affari costituzionali ci conforta circa la consistenza di questi rilievi.

Quanto al primo aspetto è da ricordare che il rapporto di lavoro degli autoferrotramvieri è regolato, come già ho avuto modo di dire, da una successione di ben 15 provvedimenti di legge, adottati nell'arco di tempo 1945-1948. In ordine a questi provvedimenti non solo non sono state sollevate censure, ma la stessa Corte di cassazione, con sentenza n. 1182 del 15 maggio 1964, dopo aver rilevato che il rapporto di lavoro in questione « si distingue nettamente dal comune rapporto di lavoro a tempo indeterminato », ha sottolineato « la specialità dello *status* di cui gode il personale addetto ai pubblici servizi di trasporto in concessione » concludendo che « l'applicabilità della normativa generale in tema di rapporti di lavoro resta esclusa dall'esistenza di tale normativa speciale ».

Quanto all'elaborazione delle tabelle fuori dalla sede parlamentare, nel dibattito alla Camera è stato giustamente rilevato che esse non sono frutto soltanto di una trattativa sindacale, ma il risultato di studi della già citata Commissione, istituita con decreto ministeriale e composta, come abbiamo visto, dai rappresentanti delle parti sociali e dei Ministeri interessati.

Si potrebbe, inoltre, aggiungere che non mancano certo nella nostra legislazione precedenti in proposito; voglio dire norme contrattuali assunte a contenuto di legge.

Ciò detto, resta tuttavia da osservare che siamo chiamati ad approvare tabelle con incidenza sui costi di gestione — si parla di 45 miliardi annui — e si porrebbe conseguentemente una più approfondita valutazione sulla loro congruità economica e tecnica.

Con accordo sindacale 23 novembre 1977, le parti hanno convenuto che per gli anni 1976 e 1977 sarà corrisposta una erogazione forfettaria, pari al 40 per cento dei miglioramenti economici derivanti dalla nuova classificazione, per un onere complessivo valutato in 35 miliardi di lire. Dallo stesso accordo risulta che l'onere annuo derivante dalle nuove tabelle ascenderà a lire 45 miliardi.

Ora questo, se non pone sicuramente problemi di ordine costituzionale, ne pone certo dal punto di vista dell'opportunità.

Sotto questo profilo non c'è soltanto il problema dgli oneri, ma anche quello dello strumento più idoneo: mi chiedo infatti se la legge sia il mezzo più valido, o se non sia invece preferibile affidarsi pienamente al contratto collettivo di lavoro.

Infatti, considerando la situazione dal punto di vista della mera opportunità, è da osservare che una materia come quella dell'inquadramento professionale, che deve necessariamente evolversi con la costante innovazione tecnologica e dell'assetto organizzati-

vo del servizio di trasporto, male si presta alla sua codificazione in norme di legge.

Questo ci insegna la stessa esperienza fatta in ordine al problema di cui ci stiamo occupando, ove si consideri ad esempio che dalla data del primo accordo contrattuale sulla introduzione dei livelli professionali al posto delle qualifiche (22 giugno 1973) sono trascorsi ormai ben quattro anni e mezzo.

E in questo tempo l'assetto del servizio dei trasporti in concessione non è certo rimasto invariato.

E perciò auspicabile che in un futuro prossimo si provveda a superare la presente situazione giuridica derivante da legge per farla discendere unicamente dal contratto collettivo di lavoro, magari nell'ambito di una legge quadro che fissi alcuni princìpi generali.

Ho detto nel futuro, in quanto sono del parere che, allo stato, debba procedersi alla approvazione del provvedimento di legge e delle annesse tabelle nel testo pervenutoci dalla Camera dei deputati.

Ed ora mi soffermerò brevemente sui singoli articoli.

L'articolo 1 determina il campo di applicazione — che poi è quello del regio decreto n. 148 del 1931, e successive modifiche e integrazioni — ed introduce una norma che preclude alle aziende la possibilità di adottare classificazioni difformi dalle tabelle annesse alla legge.

L'articolo 2 abroga la legge n. 858 del 1954 e le successive modifiche.

L'articolo 3 sancisce la classificazione unica nell'ambito di ciascuna tabella.

L'articolo 4 suddivide le aziende in diversi tipi, in rapporto alle loro dimensioni, cui si provvederà previa determinazione della competente autorità regionale o ministeriale.

Con l'articolo 5 si fissano i livelli massimi di inquadramento del personale in rapporto ai diversi tipi di azienda.

L'articolo 6 detta la procedura per la formazione in sede aziendale della tabella delle qualifiche, nell'ambito della tabella nazionale.

Gli articoli 7 e 8 prescrivono determinati obblighi per le aziende nei confronti del proprio personale in ordine al nuovo inquadramento.

L'articolo 9 fissa i criteri cui si dovranno uniformare i regolamenti aziendali in ordine alla progressione economica ed alle promozioni. Tra parentesi — lo dico senza ironia — mi ha colpito il criterio della anzianità congiunta al non demerito (la non sfiducia ha un precedente).

Gli articoli 10 ed 11 stabiliscono il raccordo tra i trattamenti economici, comprese le cosiddette competenze accessorie, in atto e quelle derivanti dal nuovo inquadramento.

L'articolo 12 risulta formulato in modo non corretto sotto il profilo giuridico. Esso prevede infatti che la legge entri in vigore il 1° gennaio 1978.

Siccome le leggi entrano in vigore dopo la pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale*, la finalità sostanziale che si intende perseguire deve essere recepita attraverso una diversa formulazione dell'articolo. Pertanto, mi permetterò di presentare un emendamento che faccia salva la decorrenza dal 1° gennaio 1978, ma con una diversa dizione.

Onorevoli colleghi, ritengo di aver fornito elementi sufficienti per concludere in senso favorevole all'approvazione del provvedimento, pur ribadendo l'auspicio di una prossima, nuova sistemazione della materia nel senso già indicato.

P R E S I D E N T E . Ringrazio il senatore Romei per l'ampia ed esauriente relazione e dichiaro aperta la discussione generale.

C A R R I . Sono d'accordo con le considerazioni richiamate nella relazione dal senatore Romei. Come egli ha affermato, nell'altro ramo del Parlamento si è svolta sull'argomento un'ampia discussione che ha riguardato la costituzionalità o meno del provvedimento proprio perchè la disciplina in esso prevista tende a collocarsi in una posizione, diciamo, intermedia tra il pubblico impiego e l'impiego privato.

L'adeguamento, comunque, delle vecchie tabelle già da tempo si imponeva, soprattutto in rapporto alle trasformazioni che dal 1954 sono intervenute nella conduzione dei

pubblici servizi di trasporto presi qui in considerazione. A tale scopo si è andati il 6 agosto 1974 ad un primo accordo, ripreso e siglato appunto il 23 novembre 1977, tra la FENIT, l'ANAC, l'INTERSIND e le Regioni, attraverso la mediazione del Ministero del lavoro.

In base a questo accordo, come rilevava giustamente il senatore Romei, i sindacati, con un grande senso di responsabilità anche in rapporto alla gravità della situazione economica che si è venuta a determinare nel paese, soprattutto per lo stato di crisi delle aziende del pubblico trasporto, hanno rinunciato al 60 per cento di quanto loro spetterebbe per gli anni 1976 e 1977, cosicchè con l'adeguamento delle tabelle si prevede per il 1978 un onere di circa 45 miliardi per lo Stato e gli enti locali, oneri riconducibili ad un'unica voce che riguarda il bilancio dello Stato, secondo l'impostazione che si è inteso dare al bilancio di spesa comprensivo degli oneri derivati dall'attività delle aziende di pubblico trasporto. Una tesi, questa, riconfermata nel decreto emesso il 29 dicembre, che fa carico allo Stato del *deficit* delle aziende di pubblico trasporto. Come ha sostenuto tuttavia il senatore Romei, questo provvedimento non può che essere considerato transitorio in attesa di andare ad una nuova normativa e ad un contratto collettivo di lavoro che sia impostato in termini nuovi e più corretti dal punto di vista costituzionale, tali da superare anche le obiezioni che al riguardo sono state giustamente sollevate alla Camera dei deputati. A nome del Gruppo comunista vorrei dire che, pur auspicando la rapida approvazione del provvedimento, in coerenza con quanto hanno deciso i colleghi di Gruppo della Camera dei deputati, ci asterremo dalla votazione.

D E G O L A . Concordo con l'illustrazione del senatore Romei. Desidero soltanto rivolgere una domanda al Sottosegretario su di un aspetto che può preoccupare, tenuta presente la situazione attuale; mi riferisco all'aggravamento degli oneri che spesso non è un elemento determinante nella situazione generale, ma che costituisce pur sempre in questo settore una goccia che va ad aggiungersi al mare di aumenti della spesa pubblica, che è uno dei mali che si vuole contenere. Quale percentuale di incidenza in tale aggravamento può avere?

Chiesto questo chiarimento, dichiaro che voterò a favore del disegno di legge.

R U F I N O . Anche io concordo con la relazione svolta dal senatore Romei. Mi pare che possiamo anche noi convenire che vi è una parte che solleva dubbi costituzionali, perchè vi è una sovrapposizione dell'intervento legislativo in una materia che per quasi tutti i settori è risolta con la contrattazione collettiva. Però, considerato il carattere transitorio del provvedimento, che offre la possibilità di una definizione nelle sedi più opportune, esprimo a nome del Gruppo socialista voto favorevole.

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

R O M E I , *relatore alla Commissione*. Visto che il dibattito ha portato ulteriori consensi alla mia relazione, non vi è che da concludere nel senso già detto, cioè nel senso favorevole all'approvazione del provvedimento, sottolineandone il carattere di transitorietà che, forse, sarebbe opportuno formalizzare attraverso un ordine del giorno che impegni il Governo a predisporre uno strumento legislativo che superi l'esistente legislazione e avvii il settore verso una regolamentazione di tipo privatistico, attraverso una contrattazione collettiva.

L'ordine del giorno che intendo presentare, sottoscritto anche dai colleghi Carri e Rufino, è il seguente:

L'8ª Commissione permanente del Senato,

nell'esaminare il disegno di legge n. 1036,

sottolinea il carattere transitorio del provvedimento, reso necessario dall'esistente legislazione, ed impegna il Governo a predisporre e sottoporre con urgenza al Parlamento un apposito provvedimento di legge con il quale, fissati i criteri di carattere generale, si demandi alla contrattazione collettiva anche

la regolamentazione degli aspetti connessi alla classificazione del personale, così come avviene per gli altri aspetti del rapporto di lavoro degli autoferrotramvieri.

(0/1036/1/8)

F O N T A N A , *sottosegretario di Stato per i trasporti.* Ringrazio la Commissione nel suo complesso, dal relatore agli intervenuti tutti, per l'accoglimento e la positiva valutazione che viene data di questo provvedimento che effettivamente pone la parola fine ad una vicenda che dura ormai da molti anni: iniziata nel 1973, con momenti particolari nel 1974 e nel 1976, finalmente oggi trova la sua conclusione attraverso un accordo tra le diverse parti, le Regioni ed il Governo. Devo anche dire che il Governo prova un particolare compiacimento al riguardo perchè per tutto questo tempo si è impegnato con tenacia e volontà. Non vi è dubbio che in questo settore esiste una serie di leggi e di normative che hanno creato una certa confusione, possiamo chiamarla così, e non vi è dubbio che vi è bisogno di andare ad una ristrutturazione generale, ad una legge quadro, la quale definitivamente possa mettere ordine nella materia, ed in questo senso accolgo l'ordine del giorno dei senatori Romei, Carri e Rufino.

Per quanto riguarda la materia tabellare, voi sapete che, pur facendo parte del complesso del contratto degli autoferrotramvieri, questa materia nel 1954 è stata regolata con la legge n. 858 e pertanto si è ritenuto di andare alla sua modifica ancora una volta con un'altra legge, benchè opinioni espresse da parte di organizzazioni sindacali e anche da parti politiche, soprattutto all'ultimo momento, ponessero in dubbio la legittimità di tale scelta. In effetti, tutta la nostra concezione legislativa prevede giustamente che una materia come questa nel futuro venga regolata con il contratto collettivo ed è certamente auspicabile che sia riportata nell'ambito della trattativa privata. In questa occasione si è preferito andare avanti attraverso una modifica legislativa perchè, dopo tutte le tappe che sono state qui ricordate, affrontare una vicenda contrattuale piuttosto che concludere con una legge sulla quale si era raggiunto un accordo avrebbe potuto significare riaprire i termini della trattativa e perdere ulteriore tempo, la qual cosa sarebbe stata ancor più criticabile che continuare a regolare per legge, come finora si è fatto, una materia che di per sè, ripeto, rientra nell'ambito della trattativa delle parti.

Per quanto riguarda gli oneri ai quali si riferiva prima la domanda del senatore Degola, vorrei dire che dividendo gli oneri in diretti e riflessi, sia pur nell'unica concezione che di essi si dà nel bilancio dello Stato, per le gestioni governative gli oneri sono di 35 miliardi per il 1976-77, cioè il 40 per cento di quella che dovrebbe essere la somma totale attribuita, e di questi 2,28 miliardi sono per le gestioni governative, 3,75 per le altre ferrovie sovvenzionate e le ferrovie in concessione, 6,03 per le aziende ANAC, cioè per le Regioni e 22,94 per le aziende pubbliche; in tutto, dunque, 35 miliardi. Per quanto riguarda invece l'onere globale annuale, cioè i 45 miliardi a partire dal 1978 in poi, per gestioni governative abbiamo 2,95 miliardi, per le altre gestioni, ferrovie concesse, eccetera, 4,82, per le Regioni e aziende ANAC 7,74 e per la finanza locale, aziende dei trasporti 29,52; in tutto 45 miliardi all'anno. L'onere complessivo così è distinto, tra oneri diretti e riflessi, tra le quattro categorie fondamentali nelle quali è diviso il trasporto pubblico locale.

P R E S I D E N T E . Passiamo ora all'esame degli articoli, di cui do lettura:

Art. 1.

(*Campo di applicazione*)

La presente legge si applica al personale addetto ai pubblici servizi di trasporto, soggetto alla disciplina del regio decreto 8 gennaio 1931, n. 148, e successive modifiche ed integrazioni.

Al predetto personale possono essere assegnate soltanto qualifiche previste dalle allegate tabelle, secondo le note esplicative ed i criteri stabiliti dalle stesse.

È approvato.

Art. 2.

(*Abrogazione di norme*)

Sono abrogate le norme di cui alla legge 6 agosto 1954, n. 858, e successive modifiche ed integrazioni.

Tali norme sono integralmente sostituite da quelle contenute nella presente legge e nelle allegate tabelle delle qualifiche e relative note esplicative.

Le norme regolamentari e le clausole contrattuali in contrasto con la presente legge sono nulle di diritto.

È approvato.

Art. 3.

(*Inquadramento unico del personale*)

Il personale, di cui all'articolo 1, è inquadrato in una classificazione unica nell'ambito di ciascuna tabella.

È approvato.

Art. 4.

(*Tipi di aziende*)

Agli effetti dell'assegnazione delle qualifiche, le aziende si distinguono in tipi diversi.

Per le aziende esercenti ferrovie, tranvie extraurbane a carattere ferroviario, autofilotranvie urbane ed extraurbane, servizi di navigazione interna lagunare, la distinzione in tipi avviene nel modo seguente:

aziende di tipo *A*, aventi più di 800 agenti;

aziende di tipo *B*, aventi da 101 a non più di 800 agenti;

aziende di tipo *C*, aventi non più di 100 agenti.

Per le aziende esercenti servizi di navigazione interna lacuale la distinzione in tipi avviene nel modo seguente:

aziende di tipo *A*, aventi un naviglio con stazza lorda complessiva superiore a tonnellate 8.000;

aziende di tipo *B*, aventi un naviglio con stazza lorda complessiva superiore a tonnellate 1.000;

aziende di tipo *C*, aventi un naviglio con stazza lorda complessiva fino a tonnellate 1.000.

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

Alla distinzione delle aziende nei tipi di cui al secondo comma si provvede previa determinazione da parte dell'autorità competente regionale o ministeriale, sentita la azienda, del quantitativo del personale necessario per l'esercizio, in base alle necessità del normale servizio, mentre alla distinzione delle aziende nei tipi di cui al terzo comma si provvede considerando il tonnellaggio del naviglio alla data di entrata in vigore della presente legge e, successivamente, al 1° gennaio di ciascun anno.

Le aziende provvedono a indicare la propria classificazione in uno dei tipi di cui al presente articolo, in conformità dei criteri nel medesimo articolo indicati, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

Di tale classificazione l'azienda, entro i successivi 15 giorni, dà comunicazione alla rappresentanza sindacale aziendale che, entro 30 giorni, potrà presentare le proprie eventuali contestazioni scritte.

Trascorso tale termine ed in mancanza di contestazioni, la classificazione diviene definitiva.

In caso di contestazioni, non risolte entro i successivi 60 giorni, l'azienda provvederà a darne comunicazione all'autorità competente regionale o ministeriale, che stabilirà la classificazione sentita l'azienda e la rappresentanza sindacale aziendale.

È approvato.

Art. 5.

(*Livelli massimi adottabili*)

I livelli di inquadramento massimi adottabili sono i seguenti:

a) per le aziende esercenti ferrovie, tranvie extraurbane a carattere ferroviario,

autofilotranvie urbane ed extraurbane, servizi di navigazione interna lagunare e lacuale:

livello 1 per le aziende di tipo *A*;
livello 2 per le aziende di tipo *B*;
livello 3 per le aziende di tipo *C*;

b) per le aziende esercenti funicolari terrestri ed aeree:

livello 3;

c) per le aziende esercenti funivie portuali:

livello 2.

Le qualifiche degli altri livelli che dalle allegate tabelle siano riservate ad un determinato tipo di azienda (*A* o *B* o *C*) possono essere adottate solo nelle aziende del tipo per il quale siano previste tali qualifiche.

È approvato.

Art. 6.

(*Formazione della tabella aziendale delle qualifiche*)

L'azienda provvede alla formazione della propria tabella delle qualifiche adottando esclusivamente quelle previste dalla tabella nazionale, in conformità al tipo di cui al precedente articolo 4, con riferimento alle qualifiche in atto nell'azienda stessa alla data di entrata in vigore della presente legge.

Entro 60 giorni dalla data di assegnazione al tipo di cui al precedente articolo 4, l'azienda comunica alla rappresentanza sindacale aziendale la propria tabella delle qualifiche. Entro i successivi 30 giorni la rappresentanza sindacale aziendale potrà presentare le proprie eventuali osservazioni scritte.

Trascorso tale termine ed in mancanza di osservazioni, la tabella diviene definitiva.

In caso di contestazioni, le parti deferiranno le questioni controverse alle rispettive organizzazioni sindacali nazionali.

È approvato.

Art. 7.

(*Attribuzioni delle qualifiche*)

Ogni azienda, entro 30 giorni dalla data in cui la tabella nazionale è divenuta definitiva per il proprio personale, comunica al personale stesso la qualifica a ciascuno attribuita.

Entro i successivi 30 giorni, l'azienda pubblica mediante ordine di servizio la tabella delle qualifiche attribuite a tutto il personale dall'azienda stessa.

Resta salva la facoltà degli interessati di adire la magistratura ordinaria o amministrativa competente, ai sensi dell'articolo 10 del regio decreto 8 gennaio 1931, n. 148.

È approvato.

Art. 8.

(*Mansioni*)

Le qualifiche attribuite al personale in servizio alla data di entrata in vigore della presente legge comprendono le mansioni inerenti alle qualifiche già rivestite a norma della legge 6 agosto 1954, n. 858, e successive modifiche e integrazioni.

Le qualifiche attribuite al personale delle aziende esercenti servizi di navigazione interna lagunare in servizio alla data di entrata in vigore della presente legge comprendono le mansioni inerenti alle qualifiche già rivestite in applicazione delle intese raggiunte tra le organizzazioni sindacali dei lavoratori e delle aziende il 19 novembre 1957 presso il Ministero dei trasporti.

Al momento dell'assunzione e comunque in caso di mutamento di qualifica le aziende comunicano al personale, oltre al livello di inquadramento, le principali mansioni riferite alla qualifica assegnata.

È approvato.

Art. 9.

(*Princìpi per la formazione dei regolamenti aziendali per gli avanzamenti e promozioni*)

Fermo restando quanto disposto dalle note esplicative alle tabelle di inquadra-

mento, i regolamenti aziendali per gli avanzamenti e le promozioni, in atto alla data di entrata in vigore della presente legge e quelli che saranno successivamente stabiliti, previsti dall'articolo 15 del regolamento allegato *A*) al regio decreto 8 gennaio 1931, n. 148, devono uniformarsi ai seguenti princìpi e criteri generali:

anzianità congiunta al non demerito;

merito comparativo congiunto all'anzianità;

concorso o prova selettiva e/o attitudinale.

In ogni caso, le promozioni e gli avanzamenti verranno effettuati nei limiti del quantitativo di personale determinato in organico per ciascuna qualifica o gruppo di qualifiche dall'ente competente ai sensi del quinto comma dell'articolo 4.

Si procederà esclusivamente mediante concorso o prova selettiva e/o attitudinale per l'accesso a qualifica di livello superiore o di pari livello che comporti un mutamento sostanziale di mansioni o un cambiamento del settore di inquadramento, nonchè in tutti i casi nei quali il concorso o la prova selettiva e/o attitudinale siano stabiliti nelle note esplicative di cui alle allegate tabelle e comunque, anche in sede di prima applicazione, per l'accesso al livello 3 e, per le aziende di tipo *A*, per l'accesso anche al livello 2.

Parimenti dovranno essere effettuati concorsi o prove selettive e/o attitudinali per l'accesso a qualifiche di pari livello o di livello superiore che comportino per il personale viaggiante mansioni di graduato e per il personale operaio compiti e responsabilità di comando di uomini.

È approvato.

Art. 10.

(*Assorbimenti*)

I miglioramenti economici, derivanti dalle allegate tabelle delle qualifiche, assorbono, fino a concorrenza, i trattamenti aziendali eccedenti le retribuzioni minime conglobate, riferiti ai valori delle singole qualifiche previste dalla legge 6 agosto 1954, n. 858, e successive modificazioni ed integrazioni, consistenti nell'attribuzione di retribuzioni corrispondenti a classi superiori rispetto al livello di qualifica rivestita, ivi comprese le differenze di retribuzione anche in quota, i compensi e le indennità di qualifica assegnate in riconoscimento di un superiore livello, nonchè tutti gli assegni *ad personam* con qualsiasi modalità attribuiti aziendalmente in sede di applicazione della citata legge n. 858.

Le eventuali eccedenze, risultanti dopo aver operato tali assorbimenti, sono mantenute *ad personam.*

È approvato.

Art. 11.

(*Attribuzione delle competenze accessorie*)

Ai fini dell'attribuzione delle competenze accessorie espresse in misura percentuale sono adottati i seguenti criteri:

a) qualora competenze accessorie siano attribuite in entità percentuale uguale per tutti gli agenti o per gli agenti appartenenti ad una stessa carriera, le percentuali restano immutate;

b) qualora competenze accessorie siano attribuite in entità percentuale differenziata, alla nuova qualifica risultante dalla unificazione di più qualifiche previste dalla legge 6 agosto 1954, n. 858, e successive modifiche ed integrazioni, è attribuita la percentuale minima tra quelle previste per le qualifiche unificate appartenenti ad una stessa carriera;

c) qualora una qualifica già prevista dalla legge 6 agosto 1954, n. 858, venga inquadrata in un livello che, nel ruolo di appartenenza, non contempli qualifiche cui siano attribuite competenze accessorie percentualizzate, viene assegnata l'entità percentuale risultante dal rapporto tra il valore della competenza accessoria già attribuita e la retribuzione minima conglobata prevista per il nuovo livello;

d) qualora competenze accessorie siano riconosciute a tutto o a parte del per-

sonale in entità percentuale riferita alla retribuzione corrispondente ad una qualifica o classe prevista dalla legge 6 agosto 1954, n. 858, viene assegnata l'entità percentuale risultante dal rapporto tra il valore della competenza accessoria già attribuita e la retribuzione minima conglobata prevista per la stessa qualifica nel nuovo livello di inquadramento.

È approvato.

Art. 12.
(*Entrata in vigore*)

La presente legge entra in vigore il 1° gennaio 1978.

R O M E I, *relatore alla Commissione.* Propongo di sostituire il testo dell'articolo 12 con il seguente:

« Le disposizioni di cui alla presente legge si applicano a decorrere dal 1° gennaio 1978 ».

P R E S I D E N T E . Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti l'emendamento sostitutivo dell'intero articolo 12, proposto dal relatore.

È approvato.

Passiamo ora all'esame delle allegate Tabelle, di cui do lettura:

TABELLA DELLE QUALIFICHE
DEL PERSONALE DELLE AUTOFERROTRANVIE

Abbreviazioni:

U	=	Servizi autofilotranviari
F	=	Servizi ferroviari
A	=	Aziende aventi più di 800 agenti
B	=	Aziende aventi da 101 a non più di 800 agenti
C	=	Aziende aventi non più di 100 agenti
C.E.C.	=	Centri elettrocontabili
T.V.	=	Trazione a vapore
T.E.	=	Trazione elettrica
T.S.	=	Trazione a scoppio (diesel)
I.E.S.	=	Impianti e segnalamento
L.A.	=	Linea aerea

LIVELLO 10°

QUALIFICHE LEGGE 6 AGOSTO 1954, N. 858	NUOVO INQUADRAMENTO
Guardiano giorno e notte Custode Guarda sala Guarda merci	GUARDIANO
Usciere di 2ª classe Usciere (F) Inserviente Fattorino d'ufficio	COMMESSO
Guardia titolare di fermata	GUARDIA TITOLARE DI FERMATA
Cantoniere (1)	CANTONIERE (1)
Manovale addetto qualsiasi servizio Manovale Pulitore Untore Raschino Deviatore (U) Accenditore	MANOVALE
(1) Agente con anzianità sino ad un anno nella qualifica.	(1) Agente con anzianità sino ad un anno nella qualifica.

Nota:

Le qualifiche di « guardabarriera » e « guardia di fermata (donna) », di cui al livello 11-*sub* dell'allegato *A*) alla legge n. 858 del 1954, restano confermate come extra tabelle.

LIVELLO 9°

QUALIFICHE LEGGE 6 AGOSTO 1954, N. 858	NUOVO INQUADRAMENTO
Dattilografo 2ª classe Dattilografo Dattilografo scelto	DATTILOGRAFO
Telefonista (2)	CENTRALINISTA TELEFONICO (2)
Portiere	PORTIERE
Usciere (U) Usciere capo (F)	USCIERE
Bigliettaio Bigliettaio scelto (3) Conduttore principale tranvia	BIGLIETTAIO
Conduttore (4) Frenatore (4)	CONDUTTORE-FRENATORE (4)
Fuochista viaggiante (5) Fuochista di notte	FUOCHISTA VIAGGIANTE (5)

(1-*bis*) Agente con anzianità di oltre 1 anno nella qualifica.

(2) Agente addetto normalmente al centralino telefonico sino a 5 linee esterne.

(3) All'agente in servizio viene assegnato *ad personam* il livello 8, sino ad esaurimento.

(4) Agente con anzianità sino a 3 anni nella qualifica.

(5) Qualifica comune anche a T.S. e T.E.

(2) Agente addetto normalmente al centralino telefonico sino a 5 linee esterne.

(4) Agente con anzianità sino a 3 anni nella qualifica.

(5) Qualifica comune anche a T.S. e T.E.

QUALIFICHE LEGGE 6 AGOSTO 1954, N. 858	NUOVO INQUADRAMENTO
Alunno di stazione	IMPIEGATO DI STAZIONE (6)
Capo fermata 3ª classe	ADDETTO FERMATA
Manovratore Manovratore scelto Deviatore Deviatore scelto Manovale addetto prevalentemente alle manovre e scambi	MANOVRATORE-DEVIATORE (7)
Armatore binari Cantoniere (1-*bis*) Cantoniere scelto Capo cantoniere (8)	CANTONIERE ARMATORE
Manovale specializzato Operaio 3ª classe (9) Operaio 3ª classe I.E.S. e L.A. (9) Operaio fabbricati Operaio scelto fabbricati Tirafili L.A. e di contatto	OPERAIO COMUNE
Capo squadra manovali Sorvegliante pulitori	CAPO SQUADRA MANOVALI

(8) Agente senza comando di uomini.

(9) Agenti attualmente in forza vanno inquadrati al livello 8 se assunti con capolavoro o, se provenienti da qualifica inferiore, abbiano superato capolavoro o adeguata prova professionale. In caso contrario sarà loro data possibilità di essere sottoposti a capolavoro o adeguata prova professionale entro un anno dalla data di entrata in vigore delle tabelle e ai fini dell'inquadramento al livello 8.

(6) Dopo 6 mesi nella qualifica sarà sottoposto a esame di abilitazione al movimento e/o gestioni. Se idoneo sarà promosso sottocapo.

(7) Può svolgere anche mansioni diverse negli impianti con limitato impegno di manovre e scambi.

LIVELLO 8°

QUALIFICHE LEGGE 6 AGOSTO 1954, N. 858	NUOVO INQUADRAMENTO
Alunno d'ordine Stenodattilografo Segretario 3ª classe (10) Disegnatore 2ª classe (10) Assistente tecnico 3ª classe (10)	IMPIEGATO COMUNE
Usciere capo (U)	CAPOUSCIERI (A/B)
	ADDETTO A PERF. E VERIFICA C.E.C.
Telefonista (2-*bis*)	CENTRALINISTA TELEFONICO (2)
Capotreno tranvia	CAPOTRENO TRANVIA
Collettore incassi	COLLETTORE INCASSI
Conduttore (11) Frenatore (11)	CONDUTTORE-FRENATORE (11)
Fuochista autorizzato (12)	FUOCHISTA AUTORIZZATO (12)

(2-*bis*) Agente addetto normalmente al centralino telefonico con oltre 5 linee esterne.

(10) Agente sprovvisto di diploma o che non abbia superato prova specifica.

(11) Agente con anzianità di oltre 3 anni nella qualifica.

(12) Agente inquadrato al livello 6 assumendo la qualifica di macchinista ferrovia dopo il conseguimento della relativa abilitazione da almeno tre anni e lo svolgimento prevalente di mansioni di macchinista per due anni consecutivi nell'ultimo triennio. Qualifica comune anche a T.S. e T.E.

(2) Viene inquadrato al livello 9 se addetto normalmente al centralino telefonico sino a 5 linee esterne ed al livello 8 se addetto al centralino con oltre 5 linee esterne.

(11) Agente con anzianità di oltre 3 anni nella qualifica.

(12) Agente inquadrato al livello 6 assumendo la qualifica di macchinista ferrovia dopo il conseguimento della relativa abilitazione da almeno tre anni e lo svolgimento prevalente di mansioni di macchinista per due anni consecutivi nell'ultimo triennio. Qualifica comune anche a T.S e T.E.

QUALIFICHE LEGGE 6 AGOSTO 1954, N. 858	NUOVO INQUADRAMENTO
Capo fermata 2ª classe Capo fermata 1ª classe	ADDETTO FERMATA DI 1ª (A/B)
Sotto capo (stazioni e gestioni)	SOTTO CAPO (STAZIONI E GESTIONI)
Verificatore	VERIFICATORE
Autista non di linea Manovratore di deposito e rimessa	CONDUCENTE
Capo squadra cantonieri Capo cantoniere (13)	CAPO SQUADRA CANTONIERI
Operaio 3ª classe (14) Operaio 3ª classe I.E.S. e L.A. (14) Operaio 2ª classe Operaio 2ª classe I.E.S. e L.A. Operaio 1ª classe Operaio 1ª classe I.E.S. e L.A. Armatore scelto addetto agli scambi (U)	OPERAIO QUALIFICATO
	CAPO MANOVRATORE (A/B)
	AGENTE DI STAZIONE DI METROPOLITANA (15)
	OPERATORE SCAMBI DI CABINA (A/B)

(13) Agente con comando di uomini.

(14) Agente assunto con capolavoro, ovvero, se proveniente da qualifiche inferiori, abbia superato capolavoro.

(15) Se svolge anche compiti di intervento relativi all'esercizio del movimento dei passeggeri nell'ambito delle stazioni.

LIVELLO 7°

QUALIFICHE LEGGE 6 AGOSTO 1954, N. 858	NUOVO INQUADRAMENTO
Segretario 3ª classe (16)	SEGRETARIO
Disegnatore 2ª classe (16)	
Assistente tecnico 3ª classe (16)	
Segretario 2ª classe	
Disegnatore	
Assistente tecnico 2ª classe	
Contabile cassiere 2ª classe	
Esattore	ESATTORE
	CAPO SALA PERF. E VERIF. C.E.C.
	OPERATORE C.E.C.
Autista di linea	CONDUCENTE DI LINEA
Guidatore tranviario	
Guidatore di tranvia	
Guidatore scelto o filoviario	
Primo guidatore di tranvie	
Macchinista di tranvie	
Primo macchinista di tranvie	
Capotreno ferrovia	CAPOTRENO
Primo capotreno	

(16) Agente in possesso di diploma di scuola media superiore o che abbia superato prova specifica.

QUALIFICHE LEGGE 6 AGOSTO 1954, N. 858	NUOVO INQUADRAMENTO
	VERIFIC. TITOLI VIAGGIO (17)
Capolinea	CAPOLINEA
Capo verificatori	CAPO VERIFICATORI (A)
Capo stazione di 3ª classe	CAPO STAZIONE
Gestore di 3ª classe	GESTORE (A/B)
Operaio di 1ª classe scelto Operaio provetto (18) Capo operaio 2ª classe (19) Capo squadra operai (19) Capo squadra operai I.E.S. e L.A. (19)	OPERAIO SPECIALIZZATO

(17) Addetto esclusivamente al controllo dei titoli di viaggio, con il compito anche di far rispettare le norme che disciplinano il comportamento dei viaggiatori, sulle linee automobilistiche e filoviarie urbane ed extraurbane e su quelle tramviarie urbane nelle aziende che adottano prevalentemente il sistema ad agente unico.

(18) Agente promosso per anzianità.

(19) Agente senza comando di uomini o se promosso per anzianità.

LIVELLO 6°

QUALIFICHE LEGGE 6 AGOSTO 1954, N. 858	NUOVO INQUADRAMENTO
Macchinista Ferrovie T.V., T.E., T.S. Primo Macchinista Ferrovie T.V., T.E., T.S.	MACCHINISTA FERROVIE
Macchinista di tranvie (20) Primo macchinista di tranvie (20)	MACCHINISTA TRANVIE (20)
Controllore Controllore viaggiante Controllore viaggiante di tranvie	CONTROLLORE MOVIM. E TRAFF. (21)
Operaio provetto (F/U - A/B) (22)	OPERAIO TECNICO (23)
Capo squadra operai (22-*bis*) Capo squadra operai I.E.S. e L.A. (F - A/B) (22-*bis*) Capo operaio 2ª classe (22-*bis*)	CAPO OPERAI
Sorvegliante I.E.S. e L.A. (F - A/B)	SORVEGLIANTE I.E.S. E L.A.
Sorvegliante manutenzione 1ª classe (F - A/B) Sorvegliante manutenzione 2ª classe	SORVEGLIANTE MANUTENZIONE

(20) Agente in servizio su linee tranviarie extraurbane a carattere ferroviario, con sistema di esercizio a dirigenza unica.

(22) Agente promosso previo superamento di prova di esame tecnico-professionale ovvero per merito comparativo ovvero per sentenza definitiva.

(22-*bis*) Agente con comando di uomini o promosso previo superamento di prova di esame tecnico professionale ovvero per sentenza definitiva.

(20) Se opera su linee tranviarie extraurbane a carattere ferroviario, con sistema di esercizio a dirigenza unica.

(21) Svolge anche mansioni di controlleria in vettura, ivi compresa la verifica dei titoli di viaggio.

(23) Previo superamento di prova di esame tecnico-professionale.

LIVELLO 5°

QUALIFICHE LEGGE 6 AGOSTO 1954, N. 858	NUOVO INQUADRAMENTO
Segretario 1ª classe Assistente tecnico 1ª classe (F - A/B) Cassiere di 2ª classe (A/B) Contabile cassiere di 1ª classe (U/C) Disegnatore scelto (U)	ASSISTENTE
	OPERATORE DI 1ª C.E.C.
Controllore viagg. di ferrovie (F - A/B)	CONTROLLORE VIAGG. FERR. (A/B)
Capo stazione 2ª classe (F - A/B)	CAPO STAZIONE DI 2ª (A/B)
Gestore 2ª classe (F - A/B)	GESTORE DI 2ª (A/B)
Capo movimento e gestione (F - C)	CAPO MOVIMENTO E GESTIONE (C)
Capo personale viaggiante (F - B)	CAPO PERSONALE VIAGGIANTE (A/B)
Capo movimento 3ª classe (U) Capo controllore (U)	CAPO MOVIMENTO E TRAFFICO
Capo tecnico 2ª classe (F - A/B) Capo operaio 1ª classe (U)	CAPO TECNICO (A/B)
Capo deposito e officina (F/U - C)	CAPO DEPOSITO E OFFICINA (C)
Capo deposito 2ª classe (F - A/B) Capo deposito 3ª classe (U)	CAPO DEPOSITO

LIVELLO 4°

QUALIFICHE LEGGE 6 AGOSTO 1954, N. 858	NUOVO INQUADRAMENTO
Segretario principale Assistente tecnico principale (F - A/B) Cassiere di 1ª classe (A/B) (27) Disegnatore principale (U - A)	ASSISTENTE 1ª
	PROGRAMMATORE C.E.C.
Capo stazione 1ª classe (F - A/B)	CAPO STAZIONE 1ª (A - B)
Gestore 1ª classe (F - A/B)	GESTORE 1ª (A/B)
Ispettore al movimento (U - B) Vice-Ispettore al movimento (U - A) Capo movimento di 2ª classe (U - A/B) Ispettore e Capo movimento (U - C)	CAPO MOVIMENTO E TRAFFICO 1ª
Capo del personale viaggiante (F - A)	CAPO PERSONALE VIAGGIANTE 1ª (A) (24)
Capo tecnico 1ª classe (F - A/B) Capo tecnico 2ª classe (U - A/B) Capo tecnico e deposito di 1ª classe (U - B)	CAPO TECNICO 1ª (A/B)
Capo deposito 1ª classe (F - A/B) Capo deposito 2ª classe (U - A/B)	CAPO DEPOSITO 1ª (A/B)

(27) Agente dopo 3 anni di permanenza nella qualifica ha diritto a concorrere per il passaggio a primo funzionario per posti disponibili.

(24) Nelle aziende con oltre 800 agenti.

LIVELLO 3°

QUALIFICHE LEGGE 6 AGOSTO 1954, N. 858	NUOVO INQUADRAMENTO
Capo ufficio Capo ufficio principale (25-*bis*) Cassiere principale (A)	CAPO UFFICIO
	PROGRAMMATORE SUPERIORE
Vice-Ispettore (F - A/B) (26)	PRIMO FUNZIONARIO (A/B) (26)
Segretario capo (U - A/B) Assistente tecnico (U - A)	PRIMO FUNZIONARIO (A/B)
Capo stazione principale (F - A/B)	CAPO STAZIONE PRINCIPALE (A/B)
Ispettore al movimento (U - A) Capo movimento di 1ª classe (U - A) Ispettore e capo movimento (U - B)	CAPO MOV. E TRAFF. PRINCIPALE (A/B)
Capo tecnico di 1ª classe (U - A)	CAPO TECNICO PRINCIPALE (A)
Capo deposito principale (F - A) Capo deposito di 1ª classe (U - A)	CAPO DEPOSITO PRINCIPALE (A)

(25-*bis*) Agente promosso per anzianità, conserva le mansioni in atto.

(26) Agente già preposto ad un ufficio è inquadrato capo ufficio. Agente che svolge mansioni di importanza pari a quella di capo ufficio è inquadrato primo funzionario. Nelle aziende ferroviarie, agente già preposto ad un ufficio assume la qualifica di capo ufficio, per cambio di qualifica.

(26) Agente già preposto ad un ufficio è inquadrato capo ufficio. Agente che svolge mansioni di importanza pari a quella di capo ufficio è inquadrato primo funzionario. Nelle aziende ferroviarie, agente già preposto ad un ufficio assume la qualifica di capo ufficio, per cambio di qualifica.

Nota:

All'atto dell'inquadramento, ai fini delle nuove tabelle, per i livelli 1 - 2 - 3 si procederà in base agli organici vigenti a detta data, riferiti agli ex gradi 1 - 2 - 3 - 4 delle tabelle allegate alla legge n. 858 del 1954.

LIVELLO 2°

Capo ufficio principale (U) (25)	FUNZIONARIO PRINCIPALE
Ispettore principale (F - A)	
Ispettore principale di movimento (U - A)	
Capo servizio (F - B)	
Ispettore (F - A/B)	
Capo ripartizione (U - A)	
Vice capo servizio (U - A)	
Capo servizio (U - B)	
Tesoriere-Cassiere Capo (U - A)	
Capo tecnico principale (U)	

(25) Agente promosso previo superamento di prova selettiva, ovvero per merito comparativo: conserva le mansioni in atto.

Nota:

All'atto dell'inquadramento, ai fini delle nuove tabelle, per i livelli 1 - 2 - 3 si procederà in base agli organici vigenti a detta data, riferiti agli ex gradi 1 - 2 - 3 - 4 delle tabelle allegate alla legge n. 858 del 1954.

LIVELLO 1°

QUALIFICHE LEGGE 6 AGOSTO 1954, N. 858	NUOVO INQUADRAMENTO
Ispettore superiore (F - A) Capo servizio aggiunto (F - A) Capo ripartizione principale (U - A) Capo servizio (U - A)	FUNZIONARIO SUPERIORE

Nota:

All'atto dell'inquadramento, ai fini delle nuove tabelle, per i livelli 1 - 2 - 3 si procederà in base agli organici vigenti a detta data, riferiti agli ex gradi 1 - 2 - 3 - 4 delle tabelle allegate alla legge n. 858 del 1954.

È approvata.

TABELLA DELLE QUALIFICHE DEL PERSONALE DELLA NAVIGAZIONE INTERNA (LAGUNARE)

NOTE

a) Per le qualifiche generiche d'ufficio, cantiere, ecc., nonché per le qualifiche di « Verificatore titoli viaggio » e « Collettore » nelle aziende che adottano il sistema di automazione della vendita biglietti, si fa riferimento alla tabella degli autofiloferrotranvieri per le ferrovie e tranvie extraurbane di carattere ferroviario.

b) Ai fini di una adeguata collocazione della qualifica di Aiuto Motorista al livello 8, le aziende e le organizzazioni sindacali dei lavoratori promuoveranno opportuni incontri con le Autorità marittime competenti onde realizzare la revisione delle tabelle di armamento anche in relazione alla riorganizzazione dei depositi e dei servizi di assistenza a terra.

LIVELLO 10°

QUALIFICHE VERBALE MINISTERIALE 19 NOVEMBRE 1957	NUOVO INQUADRAMENTO
Allievo marinaio	ALLIEVO MARINAIO (1)

(1) Dopo 18 mesi passa al livello 9° con la qualifica di Marinaio subordinatamente a vacanza di posto nel relativo organico: diversamente passa al livello 9° con la qualifica di Addetto ai pontili senza mutamento di mansioni.

Nota:

È soppressa la qualifica di « Apprendista di macchina ».

LIVELLO 9°

QUALIFICHE VERBALE MINISTERIALE 19 NOVEMBRE 1957	NUOVO INQUADRAMENTO
Bigliettaio scelto di bordo o di pontone (2) Bigliettaio di bordo o di pontone Marinaio di 2ª classe	MARINAIO (3)
Pontoniere di 1ª classe Pontoniere di 2ª classe	ADDETTO AI PONTILI (4)

(2) Sono assegnati « ad personam » al livello 8, fino ad esaurimento, quelli in servizio alla data dell'entrata in vigore della presente tabella.
(3) Il Marinaio presta servizio esclusivamente a bordo delle navi.
(4) L'Addetto ai pontili assume la qualifica di Marinaio subordinatamente a vacanza di posti nel relativo organico.

Nota:

Sono soppresse le qualifiche di « Fuochista di 1ª classe », « Tanchista » « Bigliettaio marinaio » (ex classe 9) e « Fuochista di 2ª classe ».

LIVELLO 8°

QUALIFICHE VERBALE MINISTERIALE 19 NOVEMBRE 1957	NUOVO INQUADRAMENTO
Assistente di Agenzia	ASSISTENTE DI AGENZIA (5)
	BIGLIETTAIO MARINAIO (6)
Aiuto motorista	AIUTO MOTORISTA
Marinaio di 1ª classe	MARINAIO DI 1ª CLASSE (7)

(5) Il Bigliettaio Marinaio assume la qualifica di Assistente di Agenzia subordinatamente a vacanza di posti nel relativo organico.
(6) Il Marinaio passa al livello 8 con la qualifica di Bigliettaio Marinaio in ragione dei posti di Marinaio aboliti per l'applicazione dell'automazione, ovvero al compimento di 7 anni di anzianità nella qualifica di Marinaio (ivi compresa la pregressa anzianità nella qualifica di Bigliettaio di bordo o di pontone) e ciò fino al 31 dicembre 1979. Dopo tale data (sempre considerata l'anzianità pregressa) il passaggio avverrà dopo 4 anni.
(7) Con anzianità di 4 anni nella nuova qualifica tabellare di Marinaio.

LIVELLO 7°

QUALIFICHE VERBALE MINISTERIALE 19 NOVEMBRE 1957	NUOVO INQUADRAMENTO
Applicato di agenzia	APPLICATO DI AGENZIA (8)
Timoniere marinaio	TIMONIERE MARINAIO
Aiuto motorista abilitato	AIUTO MOTORISTA ABILITATO (9)

(8) Con anzianità nella qualifica di Assistente di Agenzia di 4 anni.
(9) Con anzianità di 4 anni nella nuova qualifica tabellare di Aiuto Motorista.

LIVELLO 6°

QUALIFICHE VERBALE MINISTERIALE 19 NOVEMBRE 1957	NUOVO INQUADRAMENTO
—	—

LIVELLO 5°

QUALIFICHE VERBALE MINISTERIALE 19 NOVEMBRE 1957	NUOVO INQUADRAMENTO
Conduttore di motoscafo lagunare (10)	CONDUTTORE DI MOTOSCAFO LAGUNARE
Gestore di bordo	GESTORE DI BORDO

(10) Sono assegnati « ad personam » al livello 4, quelli in servizio alla data di entrata in vigore della presente tabella.

LIVELLO 4°

QUALIFICHE VERBALE MINISTERIALE 19 NOVEMBRE 1957	NUOVO INQUADRAMENTO
Capitano di 2ª classe (11)	CONDUTTORE DI M/B DI STAZZA SUPERIORE ALLE 50 TONN.
	CONDUTTORE DI M/B DI STAZZA NON SUPERIORE ALLE 50 TONN. (12)
Pilota motorista lagunare	PILOTA MOTORISTA LAGUNARE (13)
Motorista navale di 2ª classe per motobattello	MOTORISTA NAVALE DI 2ª CLASSE PER MOTOBATTELLO
Assistente alla navigazione e al traffico	ASSISTENTE AL TRAFFICO E BIGLIETTERIA

(11) Sono assegnati « ad personam » al livello 3, quelli in servizio alla data di entrata in vigore della presente tabella.

(12) Il Conduttore di motoscafo lagunare ed il Pilota Motorista lagunare conducono anche motobattelli di stazza inferiore alle 25 tonnellate.

Gli stessi passano Conduttori di motobattelli di stazza non superiore alle 50 tonnellate, nel caso di vacanza di posti nel relativo organico.

(13) Con anzianità nella qualifica di Conduttore di motoscafo lagunare di 4 anni.

Nota:

È soppressa la qualifica di « Assistente ai combustibili ».

LIVELLO 3°

QUALIFICHE VERBALE MINISTERIALE 19 NOVEMBRE 1957	NUOVO INQUADRAMENTO
Vice Ispettore	CAPO MOVIMENTO TRAFFICO E BIGLIETTERIA CAPO MOVIMENTO DI MACCHINA
Capitano di 1ª classe	CAPITANO (14) CONDUTTORE DI 1ª DI MOTOBATTELLO (15)
Motorista navale di 1ª classe per motonavi	MOTORISTA NAVALE DI 1ª CLASSE PER MOTONAVI

(14) Dopo quattro anni di servizio nella qualifica di Conduttore di motobattello di stazza superiore a 50 tonnellate.

(15) Dopo otto anni di servizio nella qualifica di Conduttore di motobattello di stazza non superiore a 50 tonnellate, conteggiando a tale fine i periodi anche saltuari di servizio prestato in dette mansioni prima dell'acquisizione di tale qualifica. Per gli attuali Piloti Motoristi Lagunari sarà computato, per il raggiungimento degli otto anni di cui sopra, il 25 per cento dell'anzianità maturata nelle qualifiche di Conduttore di motoscafo lagunare e di Pilota Motorista Lagunare e, in ogni caso, per non più di 4 anni.

LIVELLO 2°

QUALIFICHE VERBALE MINISTERIALE 19 NOVEMBRE 1957	NUOVO INQUADRAMENTO
Ispettore principale Ispettore	FUNZIONARIO PRINCIPALE

LIVELLO 1°

QUALIFICHE VERBALE MINISTERIALE 19 NOVEMBRE 1957	NUOVO INQUADRAMENTO
Ispettore superiore	FUNZIONARIO SUPERIORE

È approvata.

TABELLA DELLE QUALIFICHE DEL PERSONALE DELLA NAVIGAZIONE INTERNA (LACUALE)

NOTA

Per le qualifiche generiche d'ufficio, cantiere, ecc., si fa riferimento alla tabella degli autofiloferrotranvieri per le ferrovie e tranvie extraurbane di carattere ferroviario.

LIVELLO 10°

QUALIFICHE LEGGE 6 AGOSTO 1954, N. 858	NUOVO INQUADRAMENTO
	ALLIEVO MARINAIO (1)
Pontoniere	MANOVALE ADDETTO AGLI SCALI

(1) Dopo 6 mesi di navigazione passa al livello 9 con la qualifica di « marinaio ».

Nota:
(*a*) « Portiere al cantiere » assorbito nella qualifica generica di « guardiano ».
(*b*) « Accenditore o accudiente », « manovale carbonaio » e « carbonaio » assorbiti nella qualifica generica di « manovale ».

LIVELLO 9°

QUALIFICHE LEGGE 6 AGOSTO 1954, N. 858	NUOVO INQUADRAMENTO
Fuochista Fuochista di 2ª classe	FUOCHISTA
Marinaio Marinaio scelto Vice timoniere Timoniere di 2ª classe	MARINAIO
Conducente di barche o chiatte	BARCAIOLO ABILITATO
Bigliettaio	AGENTE DI SCALO (2) (2a)

(2) Negli scali con limitato impegno di biglietteria può svolgere anche mansioni di pontilista.
(2-*a*) Assorbe anche la qualifica di « operaio di 2ª classe addetto agli scali ».

LIVELLO 8°

QUALIFICHE LEGGE 6 AGOSTO 1954, N. 858	NUOVO INQUADRAMENTO
Assistente di agenzia	ASSISTENTE DI SCALO DI 2ª CLASSE (2b)
Assistente di bordo Applicato di bordo 2ª classe	MARINAIO BIGLIETTAIO (2b)
Aiuto motorista Motorista di motoscafo	MARINAIO AIUTO MOTORISTA (2b)
Fuochista abilitato	FUOCHISTA ABILITATO

(2-*b*) L'accesso alla qualifica si consegue, se provenienti da qualifiche inferiori, previo superamento di adeguata prova professionale.

Nota:

Sono soppresse le qualifiche di « distributore di magazzino » e di « sorvegliante di magazzino ».

LIVELLO 7°

QUALIFICHE LEGGE 6 AGOSTO 1954, N. 858	NUOVO INQUADRAMENTO
Macchinista	MACCHINISTA
	ASSISTENTE DI SCALO DI 1ª
Applicato di bordo di 1ª classe	MARINAIO APPLICATO DI BORDO
Conduttore di motoscafi Capo timoniere di 2ª classe Timoniere	TIMONIERE (3)
Motorista di m/ve	MARINAIO MOTORISTA M/VE (4)
	MARINAIO AIUTO MOTORISTA FUOCHISTA (5)

(3) Previe le prescritte abilitazioni tecnico-professionali.

(4) La qualifica di « marinaio motorista di m/ve » assomma le mansioni di marinaio e di « motorista ». « Il marinaio motorista di m/ve » non può essere adibito esclusivamente a mansioni di coperta.

Gli agenti con qualifica di motorista m/ve in forza alla data di entrata in vigore della presente tabella conservano » ad personam» detta qualifica.

(5) In possesso del titolo professionale di fuochista abilitato.

LIVELLO 6°

QUALIFICHE LEGGE 6 AGOSTO 1954, N. 858	NUOVO INQUADRAMENTO
Controllore	CONTROLLORE
	CONDUTTORE - MOTORISTA M/FO (7)
	CAPO SCALO (6)
	OPERAIO TECNICO MOTORISTA MOTONAVE (8)

(6) Si accede alla qualifica per concorso in relazione all'importanza del movimento e traffico dell'impianto.

(7) Il « conduttore - motorista m/fo » è l'agente che svolge contemporaneamente mansioni di « conduttore di motoscafo » e di « motorista di motoscafo » avendone acquisito i relativi titoli professionali.

(8) L'operaio tecnico motorista di m/ve è il « motorista di motonave autorizzato » o il « marinaio motorista di m/ve » che abbia superato prove di esame tecnico-professionale di officina.

LIVELLO 5°

QUALIFICHE LEGGE 6 AGOSTO 1954, N. 858	NUOVO INQUADRAMENTO
Capo controllore	CAPO CONTROLLORE
Macchinista - motorista	MACCHINISTA - MOTORISTA
	CAPO MOTORISTA (9)
Capo timoniere Pilota motorista	CONDUTTORE DI M/VE (10)
	CAPO SCALO P.LE (6)

(6) Si accede alla qualifica per concorso in relazione all'importanza del movimento e traffico dell'impianto.

(9) Per accedere alla qualifica è necessario il possesso del titolo professionale di « motorista di motonave autorizzato ».

(10) Per l'accesso alla qualifica è necessario il possesso del titolo professionale di « capo timoniere autorizzato ».

LIVELLO 4°

QUALIFICHE LEGGE 6 AGOSTO 1954, N. 858	NUOVO INQUADRAMENTO
Capo macchinista	CAPO MACCHINISTA (11)
Capitano di 2ª classe	CAPITANO 2ª CLASSE
	CONDUTTORE - MOTORISTA MOTONAVE (12)

(11) Per accedere alla qualifica è necessario il possesso dei titoli professionali di « macchinista autorizzato » e di « motorista di motonave autorizzato ».

(12) Per accedere alla qualifica è necessario il possesso dei titoli professionali di « Capo timoniere autorizzato » e di « motorista di motonave autorizzato ».

Nota:

La qualifica di « Capo officina (*B*) » è assorbita nella qualifica generica di « Capotecnico di 1ª classe ».

LIVELLO 3°

QUALIFICHE LEGGE 6 AGOSTO 1954, N. 858	NUOVO INQUADRAMENTO
Capitano di 1ª classe	CAPITANO DI 1ª CLASSE
	CONDUTTORE - MOTORISTA P.LE (13)

(13) Per accedere alla qualifica è necessario il possesso dei titoli professionali di « capitano autorizzato » e di « motorista di motonave autorizzato ».

Nota:

La qualifica di « Capo officina (*A*) » è assorbita nella qualifica generica di « capotecnico principale (*A*) ».

È approvata.

TABELLA DELLE QUALIFICHE DEL PERSONALE DELLE FUNIVIE PORTUALI

Abbreviazioni:

C.E.D. = Centro elaborazione dati

LIVELLO 10°

SISTEMAZIONE QUALIFICHE LEGGE 6 AGOSTO 1954, N. 858	NUOVO INQUADRAMENTO
Fattorino d'ufficio (fino a 21 anni) Usciere	COMMESSO
Guardiano di giorno e di notte Guardiano scelto	GUARDIANO
Manovale	MANOVALE

LIVELLO 9°

SISTEMAZIONE QUALIFICHE LEGGE 6 AGOSTO 1954, N. 858	NUOVO INQUADRAMENTO
Dattilografo (invalido) Dattilografo di 2ª classe (uomo o donna) Dattilografo scelto	DATTILOGRAFO
Usciere capo	USCIERE
Portiere	PORTIERE
Manovratore di 2ª classe Manovratore di 1ª classe (1)	MANOVRATORE - DEVIATORE
Segnalatore di 2ª classe	SEGNALATORE
Manovale specializzato Operaio di 3ª classe (2) Chiattaiolo Fuochista	OPERAIO COMUNE

(1) Agenti in forza alla data di entrata in vigore della presente tabella con detta qualifica restano assegnati al livello 8.

(2) Agenti attualmente in forza vanno inquadrati al livello 8 se assunti con capolavoro o, se provenienti da qualifica inferiore, abbiano superato capolavoro o adeguata prova professionale. In caso contrario sarà loro data possibilità di essere sottoposti a capolavoro o adeguata prova professionale entro un anno dalla data di entrata in vigore delle tabelle e ai fini dell'inquadramento al livello 8.

LIVELLO 8°

SISTEMAZIONE QUALIFICHE LEGGE 6 AGOSTO 1954, N. 858	NUOVO INQUADRAMENTO
Alunno d'ordine Stenodattilografo Segretario di 3ª classe (3) Pesatore Gestore tipo C	IMPIEGATO COMUNE
Fuochista autorizzato (Macchinista locomotive servizio interno)	FUOCHISTA AUTORIZZATO
	CAPO MANOVRATORE
Verificatore	VERIFICATORE
Segnalatore di 1ª classe	SEGNALATORE DI 1ª CLASSE
Guardialinea di 2ª classe	OPERAIO QUALIFICATO GUARDIALINEA
Operaio di 3ª classe (4) Operaio di 2ª classe Operaio di 1ª classe Capo alla sorveglianza	OPERAIO QUALIFICATO
	ADDETTO A PERF. E VERIF. C.E.D.

(3) Agenti attualmente in forza vanno inquadrati al livello 8 se sprovvisti di diploma di scuola media superiore o se non abbiano superato prova specifica.

(4) Se assunti con capolavoro, ovvero, se provenienti da qualifiche inferiori, abbiano superato capolavoro.

LIVELLO 7°

SISTEMAZIONE QUALIFICHE LEGGE 6 AGOSTO 1954, N. 858	NUOVO INQUADRAMENTO
Segretario di 3ª classe (5) Segretario di 2ª classe Gestore tipo B	SEGRETARIO
Macchinista locomotive	MACCHINISTA LOCOMOTIVE
Macchinista di 2ª classe E.P. Macchinista di 1ª classe E.P. Macchinista di 2ª classe elev. Macchinista di 1ª classe elev.	MANOVRATORE APPARECCHI DI SOLLEVAMENTO e/o MACCHINE OPERATRICI
Capo squadra marittimo di 3ª classe	CAPO SQUADRA MARITTIMO
Capo squadra di 2ª classe (linea, parco, ferroviario)	CAPO SQUADRA (LINEA, PARCO, FERROVIARIO)
Capo posto	CAPO POSTO STAZIONI INTERMEDIE
Guardialinea di 1ª classe	OPERAIO SPECIALIZZATO GUARDIALINEA
Operaio provetto (6) Sorvegliante impianto telefonico Capo squadra di 2ª classe (7) (manutenzione) Capo squadra di 1ª classe (7) (manutenzione)	OPERAIO SPECIALIZZATO
	OPERATORE C.E.D. CAPO SALA PERF. E VERIF. C.E.D.

(5) Agenti attualmente in forza vanno inquadrati al livello 7 se in possesso di diploma di scuola media superiore o se abbiano superato prova specifica.
(6) Se promossi per anzianità.
(7) Senza comando di uomini o se promossi per anzianità.

LIVELLO 6°

SISTEMAZIONE QUALIFICHE LEGGE 6 AGOSTO 1954, N. 858	NUOVO INQUADRAMENTO
Capo squadra di 2ª classe (8) (manutenzione)	CAPO OPERAI MANUTENZIONE ED OFFICINA
Capo squadra di 1ª classe (8) (manutenzione)	
Capo squadra di 1ª classe (linea, parco, ferroviario)	CAPO SQUADRA DI 1ª CLASSE (LINEA, PARCO, FERROVIARIO)
Capo posto titolare	CAPO POSTO DI 1ª CLASSE STAZIONI INTERMEDIE
Operaio provetto (8)	OPERAIO TECNICO (9)
Capo squadra marittimo di 2ª classe (10)	CAPO SQUADRA MARITTIMO DI 1ª CLASSE
Capo squadra marittimo di 1ª classe	

(8) Se promosso previo superamento di prova di esame tecnico-professionale ovvero se promosso per merito comparativo o per sentenza definitiva.

(9) Previo superamento di prova di esame tecnico-professionale.

(10) Agenti in forza alla data di entrata in vigore della presente tabella restano assegnati, fino ad esaurimento, al livello 5.

LIVELLO 5°

SISTEMAZIONE QUALIFICHE LEGGE 6 AGOSTO 1954, N. 858	NUOVO INQUADRAMENTO
	OPERATORE DI 1ª C.E.D.
Segretario di 1ª classe Gestore tipo A	ASSISTENTE
Capo linea di 2ª classe	CAPOLINEA DI 2ª CLASSE
Capo parco di 2ª classe	CAPO PARCO DI 2ª CLASSE
Capo tronco di 2ª classe	CAPO TRONCO DI 2ª CLASSE
Operaio capo provetto (11)	
Operaio capo provetto (12)	CAPO TECNICO

(11) Agenti in servizio alla data di entrata in vigore della presente tabella, se senza comando di uomini, restano assegnati al livello 5, fino ad esaurimento.
(12) Con comando d'uomini.

LIVELLO 4°

SISTEMAZIONE QUALIFICHE LEGGE 6 AGOSTO 1954, N. 858	NUOVO INQUADRAMENTO
Segretario principale Gestore di 1ª classe	ASSISTENTE 1ª CLASSE
Capo linea di 1ª classe	CAPO LINEA DI 1ª CLASSE
Capo parco di 1ª classe	CAPO PARCO DI 1ª CLASSE
Capo tecnico	CAPO TECNICO DI 1ª CLASSE
Capo tronco di 1ª classe	CAPO TRONCO DI 1ª CLASSE
	PROGRAMMATORE C.E.D.

LIVELLO 3°

SISTEMAZIONE QUALIFICHE LEGGE 6 AGOSTO 1954, N. 858	NUOVO INQUADRAMENTO
Capo ufficio Capo gestione	CAPO UFFICIO
	PRIMO FUNZIONARIO
Capo movimento (linea, parco e linea, ferroviario)	CAPO MOVIMENTO (LINEA, PARCO E LINEA, ESERCIZIO LINEA, FERROVIARIO)
Capo marittimo	CAPO MARITTIMO
Capo tecnico principale	CAPO OFFICINA
	PROGRAMMATORE SUPERIORE

LIVELLO 2°

SISTEMAZIONE QUALIFICHE LEGGE 6 AGOSTO 1954, N. 858	NUOVO INQUADRAMENTO
Capo servizio	FUNZIONARIO PRINCIPALE

È approvata.

TABELLA DELLE QUALIFICHE DEL PERSONALE DELLE FUNICOLARI TERRESTRI E AEREE ASSIMILATE PER ATTO DI CONCESSIONE ALLE FERROVIE

LIVELLO 10°

Inserviente Usciere Fattorino d'ufficio	COMMESSO
Guardiano di giorno e di notte Guardasala	GUARDIANO
Pulitore Manovale	MANOVALE

LIVELLO 9°

Dattilografo Dattilografo scelto Dattilografo di 2ª classe	DATTILOGRAFO
Conduttore frenatore	CONDUTTORE FRENATORE
Operaio di manutenzione sede e armamento	ARMATORE
Operaio di 3ª classe (1)	OPERAIO COMUNE
Alunno di stazione	IMPIEGATO DI STAZIONE

(1) Agenti attualmente in forza vanno inquadrati al livello 8 se assunti con capolavoro o, se provenienti da qualifica inferiore, abbiano superato capolavoro o adeguata prova professionale. In caso contrario sarà loro data possibilità di essere sottoposti a capolavoro o adeguata prova professionale entro un anno dalla data di entrata in vigore delle tabelle e ai fini dell'inquadramento al livello 8.

LIVELLO 8°

Alunno d'ordine Stenodattilografo Segretario di 3ª classe (2)	IMPIEGATO COMUNE
Conduttore p.le	CONDUTTORE FRENATORE P.LE
Operaio di 3ª classe (3) Operaio di 2ª classe Operaio di 1ª classe Meccanico motorista Guidatore	OPERAIO QUALIFICATO
Sottocapo (stazioni e gestioni)	SOTTOCAPO (STAZIONI E GESTIONI)

(2) Agenti attualmente in forza vanno inquadrati al livello 8 se sprovvisti di diploma di scuola media superiore o se non abbiano superato prova specifica.
(3) Se assunti con capolavoro, ovvero, se provenienti da qualifiche inferiori, abbiano superato capolavoro.

LIVELLO 7°

Segretario di 3ª classe (4) Segretario di 2ª classe	SEGRETARIO
Capo stazione (abilitato ai servizi cumulativi)	CAPO STAZIONE (ABILITATO AI SERVIZI CUMULATIVI)
Controllore	CONTROLLORE SU FUNICOLARE
Operaio elettromeccanico Capo operaio	OPERAIO SPECIALIZZATO

(4) Agenti attualmente in forza vanno inquadrati al livello 7 se in possesso di diploma di scuola media superiore o se abbiano superato prova specifica.

LIVELLO 6°

	OPERAIO TECNICO

LIVELLO 5°

Segretario di 1ª classe Contabile cassiere	ASSISTENTE
Capo movimento	CAPO MOVIMENTO E TRAFFICO
Capo officina	CAPO OFFICINA

LIVELLO 4°

Segretario principale	ASSISTENTE DI 1ª CLASSE
Ispettore e capo movimento Capo tecnico (a.p.)	CAPO MOVIMENTO E TRAFFICO DI 1ª CLASSE

LIVELLO 3°

	CAPO UFFICIO

È approvata.

C A R R I . Confermo che ci asterremo dalla votazione sul disegno di legge nel suo complesso.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro chiede di parlare per dichiarazione di voto, metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

È approvato.

La seduta termina alle ore 11,35.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Il consigliere parlamentare delegato per i resoconti stenografici
DOTT. GIULIO GRAZIANI