SENATO DELLA REPUBBLICA

7ª COMMISSIONE

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

MERCOLEDÌ 5 FEBBRAIO 1958

(125ª Seduta in sede deliberante)

Presidenza del Presidente CORBELLINI

INDICE

Disegni di legge:

« Elevazione dei limiti di età per l'ammissione nei ruoli dei lavoratori portuali » **(2095)** (*Di iniziativa dei senatori Zucca e Negro*) **(Seguito della discussione e rinvio):**

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 2006, 2008, 2009
CAPPELLINI 2007
CROLLALANZA 2008
TARTUFOLI 2008
TERRANOVA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile* 2008, 2009
VACCARO, *relatore* 2006, 2007, 2008
VOCCOLI 2007
ZUCCA 2006, 2009

« Stato giuridico del personale delle Ferrovie dello Stato » **(2260) (Discussione e rinvio):**

PRESIDENTE, *relatore* . . . 2009, 2010, 2011, 2014, 2024, 2027, 2032, 2033, 2034, 2035
AMIGONI 2032
ANGELINI, *Ministro dei trasporti* 2011, 2024 2027, 2032, 2033, 2034, 2035
ANGELINI Cesare 2013, 2027
BUIZZA 2013, 2033
CAPPELLINI 2032, 2033
CROLLALANZA . . . . . *Pag.* 2034
MASSINI 2010, 2013, 2024, 2027
PORCELLINI 2010, 2013
TARTUFOLI 2010

« Disposizioni per la classificazione e la sistemazione delle strade di uso pubblico » **(2374)** (*Approvato dalla Camera dei deputati*) **(Seguito della discussione e approvazione)** e « Sistemazione della strada interprovinciale "Rimini-Novalfeltria-San Sepolcro" interessante le provincie di Forlì, Pesaro e Arezzo » **(2041)** (*Di iniziativa dei senatori Cappellini ed altri*) **(Seguito della discussione e rinvio):**

PRESIDENTE, *relatore* 2000, 2001
CAPPELLINI 2000, 2001
CROLLALANZA 2001
SEDATI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici* 2000, 2001
TARTUFOLI 2001

La seduta è aperta alle ore 10.

Sono presenti i senatori: Amigoni, Barbaro, Buizza, Cappellini, Cerabona, Corbellini, Crollalanza, Flecchia, Grampa, Massini, Molinari, Porcellini, Romano Domenico, Sanmartino, Tartufoli, Vaccaro e Voccoli.

A norma dell'articolo 18, ultimo comma, del Regolamento, i senatori Pucci e Restagno sono sostituiti rispettivamente dai senatori Zucca e Angelilli.

A norma dell'articolo 25, ultimo comma, del Regolamento, è presente il senatore Angelini Cesare.

Intervengono il Ministro dei trasporti Angelini, e i Sottosegretari di Stato per i lavori pubblici Sedati, per i trasporti Mannironi e per la marina mercantile Terranova.

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

Seguito della discussione e approvazione del disegno di legge: « Disposizioni per la classificazione e la sistemazione delle strade di uso pubblico » (2374) (*Approvato dalla Camera dei deputati*) e seguito della discussione e rinvio del disegno di legge d'iniziativa dei senatori Cappellini ed altri: « Sistemazione della strada interprovinciale " Rimini-Novafeltria-San Sepolcro " interessante le provincie di Forlì, Pesaro e Arezzo » (2041).

PRESIDENTE, *relatore*. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione dei disegni di legge: « Disposizioni per la classificazione e la sistemazione delle strade di uso pubblico », già approvato dalla Camera dei deputati, e « Sistemazione della strada interprovinciale " Rimini-Novafeltria-San Sepolcro ", interessante le provincie di Forlì, Pesaro e Arezzo » d'iniziativa dei senatori Cappellini ed altri.

Nell'ultima seduta, da parte del senatore Cappellini, erano state chieste al Sottosegretario per i lavori pubblici Sedati assicurazioni in merito alla inclusione della strada interprovinciale Rimini-Novalfeltria-San Sepolcro nello elenco delle strade da classificarsi statali; inoltre si era chiesta la presenza del Ministro dei lavori pubblici, per avere dal Governo più precisi ed impegnativi affidamenti. Il Sottosegretario Sedati mi ha comunicato che il ministro Togni è impossibilitato a partecipare ai lavori della nostra Commissione in quanto impegnato al Consiglio dei ministri. Ha dato però mandato al Sottosegretario Sedati di rappresentarlo e di fornire tutte quelle delucidazioni ed informazioni che gli saranno richieste.

SEDATI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Sono in grado di fornire due assicurazioni, essendo state le altre richieste già soddisfatte nel corso della discussione generale. Il senatore Cappellini aveva domandato assicurazioni precise in merito alla inclusione nell'elenco delle strade statali, della Rimini-Novafeltria-San Sepolcro. Il ministro Togni mi ha autorizzato a dare al senatore Cappellini le più ampie assicurazioni in proposito.

CAPPELLINI. Perdoni il Sottosegretario Sedati l'interruzione: le più ampie assicurazioni si riferiscono naturalmente alla inclusione della strada Rimini-Novafeltria-San Sepolcro nel piano di primo realizzo per quanto attiene il passaggio delle strade provinciali e interprovinciali fra quelle statali?

SEDATI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il passaggio non potrà avvenire immediatamente perchè, secondo quanto stabilisce l'articolo 15 del disegno di legge in discussione, tale passaggio avverrà dopo un anno. È evidente che prima dovrà essere predisposto il piano delle strade aventi i requisiti prescritti per il passaggio stesso.

CAPPELLINI. L'inclusione sarà però immediata, sia pure nel quadro delle disposizioni generali?

SEDATI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il ministro Togni ha dato disposizioni nel senso che la strada interprovinciale Rimini-Novafeltria-San Sepolcro venga inclusa nell'apposito elenco delle strade che diverranno statali.

PRESIDENTE, *relatore*. È evidente che le caratteristiche della strada interprovinciale Rimini-Novafeltria-San Sepolcro sono tali da consentirne l'inclusione nello specifico elenco delle strade che diverranno statali.

SEDATI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. La seconda questione, sulla quale il Ministro mi ha dato mandato di rispondere è quella, sollevata da numerosi senatori, concernente la necessità che il Governo, nel predisporre lo stato di previsione della spesa della A.N.A.S. tenga conto delle maggiori esigenze determinate dal passaggio di alcune strade provinciali tra quelle statali. Il ministro Togni, su tale richiesta, si è impegnato a procedere, sia pure con la necessaria gradualità che la materia richiede.

Dato che il bilancio dell'A.N.A.S. è collegato allo stato di previsione del Ministero dei

lavori pubblici, è evidente che tale Dicastero farà la richiesta di maggiore finanziamento in rapporto al numero delle strade che verranno incluse tra quelle statali.

PRESIDENTE, *relatore*. È evidente che di anno in anno il bilancio di previsione della A.N.A.S. verrà formulato tenendo conto delle strade che passeranno al sistema viario nazionale.

CROLLALANZA. In relazione alle ampie assicurazioni fornite dal Sottosegretario Sedati, ritengo che la nostra Commissione dovrebbe concludere prendendone atto con dichiarazione a verbale, ossia attraverso un ordine del giorno che impegni il Ministro dei lavori pubblici, in rapporto al piano previsto dall'articolo 15 del disegno di legge in discussione, a stanziare nel bilancio di previsione del Ministero dei lavori pubblici i fondi occorrenti a coprire le spese dell'effettivo passaggio, fra le strade nazionali, di un certo numero di strade provinciali ed interprovinciali. Questo, a cominciare dal prossimo esercizio.

SEDATI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Naturalmente nel primo esercizio si dovrà fare ricorso a variazioni di bilancio. In seguito si potrà seguire la procedura proposta dal senatore Crollalanza.

CAPPELLINI. Dichiariamo di essere disposti a sottoscrivere l'ordine del giorno al quale ha accennato il senatore Crollalanza.

TARTUFOLI. Si potrebbe dire che il Governo s'impegna a provvedere annualmente ad un adeguato piano di finanziamento in favore dell'A.N.A.S. e ad apportare sin dal prossimo esercizio le variazioni di bilancio necessarie ad assicurare all'A.N.A.S. la possibilità di provvedere alla sistemazione ed alla manutenzione delle strade che ad essa passeranno in gestione.

SEDATI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il Governo è d'accordo.

CAPPELLINI. Si prevede in favore dell'A.N.A.S. uno stanziamento maggiore o minore del decorso anno?

SEDATI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Preciseremo la cifra nella prossima seduta.

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

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

Art. 1.

(*Classi delle strade*).

Le strade di uso pubblico si distinguono in statali, provinciali, comunali, vicinali e militari.

(*È approvato*).

Art. 2.

(*Strade statali*).

Sono statali le strade che:

a) costituiscono le grandi direttrici del traffico nazionale;

b) congiungono la rete viabile principale dello Stato con quella degli Stati limitrofi;

c) congiungono fra loro i capoluoghi di provincia;

d) costituiscono diretti ed importanti collegamenti fra strade statali;

e) allacciano alla rete delle strade statali i porti marittimi, esclusi quelli di quarta categoria della classe seconda, o aeroporti, nonchè centri di particolare importanza industriale, turistica e climatica;

f) servono traffici interprovinciali o presentano particolare interesse per l'economia di vaste zone del territorio nazionale.

(*È approvato*).

Art. 3.

(*Procedura per la classificazione delle strade statali*).

La classificazione delle strade statali o di loro tronchi è effettuata con decreto del Ministro dei lavori pubblici, sentiti i pareri del

Consiglio di amministrazione dell'Azienda nazionale autonoma per le strade statali e del Consiglio superiore dei lavori pubblici, nonchè quello degli enti locali interessati che dovranno pronunciarsi entro un mese dalla richiesta.

(*È approvato*).

Art. 4.

(*Strade provinciali*).

Sono provinciali le strade che:

a) allacciano al capoluogo di provincia i capoluoghi dei singoli comuni della rispettiva provincia o più capoluoghi di comuni tra di loro;

b) allacciano alla rete statale e provinciale i capoluoghi di comuni particolarmente importanti per popolazione o perchè sede di notevoli industrie o perchè centri di intensa attività commerciale o perchè centri climatici o turistici di notevole rilevanza;

c) allacciano capoluoghi di provincia o di comuni importanti ai più vicini aeroporti, stazioni ferroviarie, porti marittimi, lacuali o fluviali;

d) costituiscono diretti e importanti collegamenti tra strade provinciali, o sono riconosciute necessarie per la valorizzazione di importanti attività agricole.

(*È approvato*).

Art. 5.

(*Procedura per la classificazione delle strade provinciali*).

La classificazione di strade o di tronchi di esse fra le provinciali è effettuata con decreto del Ministro dei lavori pubblici, sentite le Amministrazioni provinciali interessate, il Consiglio superiore dei lavori pubblici e, in caso di opposizione dell'Amministrazione provinciale, il Consiglio di Stato.

(*È approvato*).

Art. 6.

(*Esecuzione di varianti*).

I tratti di strade statali o provinciali dismessi a seguito di varianti che non alterano i capisaldi del tracciato della strada perdono di diritto la qualità di statale o provinciale e, ove siano ancora utilizzabili, sono obbligatoriamente assunti dalle provincie o dai comuni, a seconda delle loro caratteristiche.

(*È approvato*).

Art. 7.

(*Strade comunali*).

In quanto non comprese negli articoli 2 e 4, sono comunali le strade che:

a) congiungono il maggior centro del comune con le sue frazioni, con la prossima stazione ferroviaria o tramviaria o automobilistica, con un aeroporto o con un porto marittimo, lacuale o fluviale, ovvero con le località che sono sede di essenziali servizi interessanti la collettività comunale;

b) congiungono le frazioni del comune tra loro;

c) le strade all'interno degli abitati, eccettuati i tratti interni di strade statali o provinciali che attraversano abitati con popolazione non superiore a 20.000 abitanti.

(*È approvato*).

Art. 8.

(*Procedura per la classificazione delle strade comunali*).

La classificazione delle strade comunali è fatta con deliberazione del Consiglio comunale.

La deliberazione è pubblicata nell'Albo pretorio del comune per 15 giorni consecutivi e gli interessati possono presentare opposizione entro i 15 giorni successivi alla scadenza di detto termine.

La deliberazione e le eventuali opposizioni sono trasmesse alla Giunta provinciale amministrativa, in sede amministrativa, per le sue definitive determinazioni.

(*È approvato*).

Art. 9.

(*Strade vicinali*).

Tutte le altre strade non iscritte nelle precedenti categorie e soggette a pubblico transito sono vicinali.

(*È approvato*).

Art. 10.

(*Strade di bonifica*).

Le strade che saranno costruite come opere pubbliche di bonifica od a cura dello Stato, in base a leggi speciali, o dalla Cassa per il Mezzogiorno saranno classificate, all'atto del collaudo, secondo le disposizioni della presente legge.

La classificazione fra le strade statali è effettuata a norma dell'articolo 3; la classificazione fra le strade provinciali o comunali è effettuata con decreto del Ministro dei lavori pubblici, sentite, rispettivamente, le Amministrazioni provinciali e comunali interessate, il Consiglio superiore dei lavori pubblici e, in caso di opposizione delle Amministrazioni locali, il Consiglio di Stato.

(*È approvato*).

Art. 11.

(*Strade militari di uso pubblico*).

Sono strade militari di uso pubblico quelle sulle quali l'Autorità militare consente il pubblico transito.

(*È approvato*).

Art. 12.

(*Declassificazione delle strade*).

Alla declassificazione di strade o tronchi di esse dalle categorie delle statali, delle provinciali o delle comunali si provvede con la procedura stabilita per la classificazione.

Lo stesso provvedimento che dispone la declassificazione determina la nuova classificazione della strada o del tronco o, qualora non si debba far luogo a nuova classificazione, la diversa destinazione del suolo stradale.

(*È approvato*).

Art. 13.

(*Decorrenza della classificazione e declassificazione*).

I provvedimenti di classificazione e declassificazione hanno effetto dall'inizio del secondo mese successivo a quello nel quale essi sono emanati.

(*È approvato*).

Art. 14.

(*Consorzi per le strade vicinali di uso pubblico*).

La costituzione dei consorzi previsti dal decreto legislativo luogotenenziale 1° settembre 1918, n. 1446, per la manutenzione, sistemazione e ricostruzione delle strade vicinali di uso pubblico, anche se rientranti nei comprensori di bonifica, è obbligatoria.

In assenza di iniziativa da parte degli utenti o del comune, alla costituzione del consorzio provvede di ufficio il Prefetto.

(*È approvato*).

TITOLO II.

NORME TRANSITORIE

Art. 15.

(*Piano per la classificazione di strade statali*).

Entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministro dei lavori pubblici, sentiti il Consiglio d'amministrazione dell'A. N. A. S. e il Consiglio superiore dei lavori pubblici, forma il piano di tutte le strade che alla stessa data possiedono i requisiti di cui all'articolo 2.

Il passaggio fra le statali delle strade comprese nel piano, di cui al comma precedente, che già non siano classificate tali sarà di-

sposto gradualmente con decreto del Ministro dei lavori pubblici.

(*È approvato*).

Art. 16.

(*Piano per la classificazione di strade provinciali*).

Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, ogni Amministrazione provinciale forma il piano di tutte le strade che alla data stessa possiedono i requisti prescritti dall'articolo 4.

Il piano, approvato dal Consiglio provinciale, è pubblicato nel *Foglio degli annunzi legali* e integralmente comunicato, nel termine perentorio di quattro mesi dalla sua deliberazione, a tutte le Amministrazioni comunali della provincia.

In mancanza di tempestivo adempimento, provvede il Prefetto in via surrogatoria. La pubblicazione e la comunicazione del piano formato dal Prefetto devono avvenire entro sei mesi dalla scadenza del termine di cui al precedente comma.

Nei casi preveduti nei commi 2° e 3°, i comuni hanno facoltà di proporre motivata opposizione ai Consigli provinciali entro un mese dalla comunicazione del piano, sia per la esclusione di determinate strade dal piano stesso, sia per l'inclusione nello stesso di altre strade.

Il Consiglio provinciale si pronuncia sulle opposizioni nel termine di due mesi dal loro deposito presso la segreteria dell'Amministrazione provinciale. Qualora il Consiglio provinciale insista nella sua decisione o non si pronunzi nel tempo sopraindicato, la competenza a decidere è devoluta alla Giunta provinciale amministrativa in sede amministrativa, la quale si pronuncia entro i due mesi successivi, sentito l'Ufficio provinciale del Genio civile.

Le strade comprese nei piani di cui al presente articolo che non siano già classificate fra le provinciali, lo saranno gradualmente con le norme dell'articolo 5.

(*È approvato*).

Art. 17.

(*Classificazione anticipata*).

Per le strade che non richiedono opere di sistemazione, o che comunque non diano luogo ad opposizioni da parte degli enti, cedente e ricevente, il Ministro dei lavori pubblici può procedere alla classificazione di strade statali e provinciali, con le norme previste dagli articoli 3 e 5, anche prima che siano formati i piani di classificazione di cui agli articoli 15 e 16.

(*È approvato*).

Art. 18.

Il Ministro dei lavori pubblici è autorizzato, entro il limite di lire 180 miliardi, a concedere alle Amministrazioni provinciali un contributo fino all'80 per cento della spesa riconosciuta necessaria per la sistemazione generale delle strade che saranno classificate provinciali ai sensi dei precedenti articoli 16 e 17.

Nella determinazione della misura percentuale del contributo, di cui al comma precedente, si terrà conto delle condizioni di bilancio delle singole Amministrazioni provinciali.

La somma di lire 180 miliardi è stanziata sul bilancio del Ministero dei lavori pubblici come segue:

L.	1	miliardo	nell'esercizio	1957-58
»	5	miliardi	»	1958-59
»	12	»	»	1959-60
»	18	»	»	1960-61
»	26	»	»	1961-62
»	33	»	»	1962-63
»	41	»	»	1963-64
»	44	»	»	1964-65

Le somme non impegnate in un esercizio saranno utilizzate negli esercizi successivi.

(*È approvato*).

Art. 19.

(*Anticipazioni dello Stato alle provincie*).

Per l'esecuzione dei lavori, di cui alla presente legge, il Ministero dei lavori pubblici in attesa del perfezionamento delle pratiche

relative ai mutui, è autorizzato ad anticipare sui fondi di cui al precedente articolo 18, la quota di spesa a carico delle Amministrazioni provinciali, previo riconoscimento di debito da parte delle stesse. In tal caso, il Ministero dei lavori pubblici darà comunicazione della anticipazione a quello del tesoro, il quale potrà sostituirsi all'Amministrazione provinciale nell'adempimento delle pratiche necessarie all'ottenimento del mutuo da parte della Cassa depositi e prestiti.

Il ricavo del mutuo affluirà alle Casse dello Stato a copertura dell'anticipazione fatta.

Con decreto del Ministro del tesoro si provvederà al reintegro del corrispondente capitolo dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici.

(*È approvato*).

Art. 20.

(*Controllo e vigilanza del Ministero dei lavori pubblici*).

Il Ministero dei lavori pubblici, attraverso i suoi organi centrali e periferici, esercita una azione di controllo e di vigilanza su tutte le operazioni di appalto e sulla progettazione ed esecuzione dei lavori.

La norma, di cui al precedente comma, non si applica quando i lavori sono eseguiti senza alcun contributo da parte dello Stato.

(*È approvato*).

Art. 21.

(*Piano indicativo di ripartizione dei contributi*).

Il Ministro dei lavori pubblici, sulla base dei piani previsti dall'articolo 16, predisporrà un piano indicativo del riparto dei contributi a favore delle varie provincie, per ciascuno degli otto esercizi finanziari di cui all'articolo 18, in rapporto ai rispettivi stanziamenti.

(*È approvato*).

Art. 22.

(*Dichiarazione di pubblica utilità e di indifferibilità e urgenza*).

La concessione di contributi, di cui all'articolo 18 della presente legge, comporta la dichiarazione di pubblica utilità e di urgenza ed indifferibilità delle opere relative a tutti gli effetti di legge.

(*È approvato*).

Art. 23.

(*Indennità di espropriazione*).

Per le espropriazioni necessarie per i lavori, da eseguirsi in applicazione della presente legge, l'indennità è determinata nella misura corrispondente alla media del valore venale e dell'imponibile netto catastale capitalizzato ad un tasso dal 3,50 per cento al 7 per cento, a seconda delle condizioni del fondo e della località.

(*È approvato*).

Art. 24.

(*Strade di bonifica*).

Con il procedimento stabilito con l'articolo 10 si provvede anche alla classificazione delle strade costruite come opere pubbliche di bonifica o a cura dello Stato, in base a disposizioni speciali, o dalla Cassa per il Mezzogiorno e già collaudate alla data di entrata in vigore della presente legge.

(*È approvato*).

Art. 25.

(*Copertura degli oneri finanziari*).

Agli oneri finanziari dipendenti dall'applicazione dell'articolo 20, per l'esercizio 1957-58, si provvederà a carico del fondo iscritto nello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio medesimo per provvedere ad oneri derivanti da provvedimenti legislativi in corso.

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

(*È approvato*).

Metto ai voti l'ordine del giorno, presentato dai senatori Crollalanza e Tartufoli, che il Governo ha dichiarato di accettare:

« La 7ª Commissione, preso atto delle assicurazioni del Governo relative alla necessità di predisporre tempestivamente un piano di finanziamento — nel quadro del piano di generale classificazione — che consenta all'A.N.A.S. di provvedere alla sistemazione e manutenzione delle strade che verranno ad essa passate in gestione entro i limiti del loro sviluppo, fissati ogni anno sulla base delle disposizioni di cui al disegno di legge n. 2374; impegna il Governo a provvedere annualmente, in conformità delle fornite assicurazioni e, nel primo anno, con le necessarie variazioni di bilancio ».

(*È approvato*).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(*È approvato*).

Seguito della discussione e rinvio del disegno di legge d'iniziativa dei senatori Zucca e Negro: « Elevazione dei limiti di età per l'ammissione nei ruoli dei lavoratori portuali » (2095).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge d'iniziativa dei senatori Zucca e Negro: « Elevazione dei limiti di età per l'ammissione nei ruoli dei lavoratori portuali ».

VACCARO, *relatore*. Non debbo aggiungere altro a quanto ho detto in precedenza: il disegno di legge in discussione, a mio avviso, va senz'altro respinto.

ZUCCA. Consentitemi di esprimere sorpresa e mortificazione nel sentire che si propone di respingere un disegno di legge tendente a sanare una grave ingiustizia di cui attualmente soffrono numerosi lavoratori portuali. Vorrei precisare che, malgrado il clima, non si tratta di un provvedimento di carattere elettoralistico perchè non interessa il mio collegio, ma alcune città portuali dove il traffico è limitato e dove le capacità di assorbimento della mano d'opera sono limitate. Voglio solo prospettarvi il caso di un « occasionale » utilizzato in un porto qualsiasi. Si tratta di un lavoratore improvvisato che va, come si usa dire in gergo, « alla busca » cioè alla ricerca di « buscare » qualcosa per tirare avanti. Dopo un certo periodo di lavoro al porto, questo occasionale, qualora dia particolare affidamento di serietà, di laboriosità, di rendimento e di capacità, viene ammesso nei ruoli dei lavoratori portuali. In taluni casi, per l'ammissione viene richiesta anche la visita medica. L'ammissione stessa è determinata dall'apertura dei ruoli, da parte delle Compagnie di navigazione, ai fini della costituzione degli organici, apertura che è sempre la conseguenza di un aumentato volume dei traffici o del passaggio in quiescenza di altri lavoratori portuali.

Vi sono quindi numerosi avventizi che rimangono nei ruoli degli occasionali per cinque, sei ed anche dieci anni; quando poi avrebbero la possibilità di entrare in organico non possono sistemarsi avendo, nel frattempo, superato i limiti di età. In taluni casi essi continuano a lavorare, ed è giusto, perchè non si può considerare finito un uomo all'età di 35 anni, quando è nel pieno della maturità, della prestanza fisica, e dell'esperienza lavorativa. A 35 anni, e con l'esperienza che possiede, l'occasionale potrebbe passare nei ruoli organici come specializzato; perchè lo si vieta? Il vecchio codice della Marina lo vietava, ma bisogna anche dire che da venti anni a questa parte le esigenze del traffico e delle capacità lavorative sono mutate. Allora il lavoro era particolarmente pesante, oggi con le nuove installazioni il lavoro è facilitato. Tenete anche presente che l'avventizio è costretto a provvedere ai lavori peggiori.

Si verifica spesso, attualmente, il caso di un lavoratore avventizio suo malgrado, che, pure avendo tutti i requisiti per passare in organico, meno quello dell'età, deve continuare a fare l'avventizio e ad essere sottoposto ai lavori più umilianti. Quella che ho esposto è una realtà di fatto; non parlo a vanvera, nè per partito preso. Perchè precludere ad un lavoratore che presta la sua opera con coscienza, dignità, decoro, rendimento, la possibilità di passare in organico, di migliorare le sue condizioni di vita e di lavoro? Sotto il profilo giuridico la questione potrebbe porsi in questi termini: la autorità marittima chiede ai lavoratori por-

tuali determinate garanzie; perchè come contropartita non assicurare adeguati benefici?

Un uomo, a 35 anni di età, nel pieno delle sue forze fisiche, non deve subire l'umiliazione, l'affronto, di non avere diritto ad un lavoro sicuro, in grado di assicurare un tranquillo avvenire alla famiglia che si è creata.

Appunto in ragione di quanto esposto chiedo che il provvedimento da me proposto sia approvato.

VOCCOLI. Vi parlo come uomo che ha trascorso la sua vita a fianco ai lavoratori portuali, sia prima dell'avvento del fascismo al potere, che dopo la sua caduta. Posso dire con orgoglio di avere speso tutta la mia attività in favore dei portuali non per rammentare il mio passato, non per ricordare i riconoscimenti che mi sono giunti da ogni parte, anche quando ho sentito il dovere di schierarmi contro il fascismo, ma per significare che se parlo in favore dei portuali è con cognizione di causa. Fra i portuali si rammenta ancora l'erezione in Ente giuridico della categoria, prima che la legge fascista del 1929 istituisse le compagnie portuali. Non per farmene un vanto, ma i portuali d'Italia hanno sempre tenuto in altissima considerazione la mia opera, appunto perchè spesa a totale beneficio della categoria. Il mio intervento rappresenta pertanto il contributo, alla soluzione del problema, di una persona che in ogni tempo ha speso la sua vita ad ottenere migliori condizioni di vita per i lavoratori del porto.

Da quanto ho potuto ascoltare, è evidente che il disegno di legge in discussione tende a salvaguardare la posizione di coloro che, pur avendo raggiunto il 35° anno di età, sono ancora in condizioni, anzi nelle migliori condizioni, per continuare a prestare la loro opera nei porti italiani.

Gli avventizi, i giornalieri, hanno le medesime capacità — e forse maggiori — di altri che, in minore età, hanno avuto la fortuna di entrare nei ruoli organici. Invito i colleghi della Commissione a non tener conto delle considerazioni esposte sia dal Ministero della marina mercantile, sia dal collega relatore Vaccaro, e ad approvare il disegno di legge d'iniziativa dei senatori Zucca e Negro.

Ho ritenuto opportuno intervenire nella discussione perchè non volevo si dicesse che mentre il senatore Zucca, operaio metallurgico, ha sentito il dovere di presentare un disegno di legge in favore dei lavoratori portuali, chi dei portuali è stato a capo non ha sentito il dovere di prendere la parola in loro favore. Non parlo per secondi fini, per scopi elettoralistici: mi auguro soltanto che le mie parole possano portare alla approvazione del disegno di legge in discussione e ribadiscano il principio secondo il quale, al disopra delle ragioni di parte, è necessario accettare tutti i suggerimenti che possano migliorare le condizioni di vita di una categoria che ha dato ogni energia per il bene del nostro Paese.

CAPPELLINI. Ignoro se i colleghi che si accingono a votare, a favore o contro, il disegno di legge in discussione abbiano presente un celebre autore americano — e l'Italia è un Paese che ama rifarsi a ciò che si fa in America — il quale scrisse che la vita cominciava a 40 anni. Il collega Vaccaro, con la relazione sul disegno di legge dei senatori Zucca e Negro, non sembra essere di questo avviso.

VACCARO, *relatore*. Esiste anche uno scrittore inglese che ha scritto che la vita finisce a 40 anni!

CAPPELLINI. Il Presidente Corbellini ci comunicava — prima della seduta — di aver ricevuto una Commissione di ferrovieri che auspicavano il mantenimento in servizio sino al 58° anno di età e non più al 60°, come avviene attualmente. Si tratta di una giusta richiesta. Non altrettanto può dirsi per la messa a riposo di un lavoratore portuale a 35 anni. Ritengo perciò che, spostando il limite di età per l'ammissione nei ruoli organici dei lavoratori portuali da 35 a 40 anni, si potrebbe contentare tutti; il Governo potrebbe anche essere d'accordo.

Per tali ragioni voglio augurarmi che le dichiarazioni del Sottosegretario Terranova siano diverse dalle conclusioni del relatore Vaccaro.

TERRANOVA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Nonostante gli argomenti addotti dai senatori Zucca, Voccoli e Cappellini insisto nel ritenere giuste le conclusioni cui è pervenuto il relatore Vaccaro.

Sono contrario all'approvazione del disegno di legge per due ragioni.

La prima è di carattere giuridico, e discende dal fatto che l'elevazione del limite di età a 45 anni verrebbe stabilita per legge, mentre il limite di 35 anni è attualmente stabilito per regolamento (e precisamente dall'articolo 151), ragion per cui si arriva all'assurdo della modifica di un articolo del regolamento con legge, anzichè con decreto del Presidente della Repubblica.

A parte la questione formale, entrando nel merito della questione, il Governo non può esprimere parere favorevole sul provvedimento in esame perchè ritiene che il limite di 35 anni debba essere mantenuto in vista del preminente interesse oggettivo del porto, che deve prevalere sull'interesse soggettivo dei lavoratori portuali. Per le particolari condizioni che il lavoro dei porti richiede, si deve evitare che possano essere passati in organico uomini di età superiore ai 35 anni. L'iscrizione nel registro degli « occasionali » non dovrebbe poi costituire il primo passo per il successivo passaggio in quello dei « permanenti ».

Per tali ragioni il Governo insiste nella richiesta di respingere il disegno di legge in discussione.

CROLLALANZA. Ho ascoltato le dichiarazioni del Sottosegretario per la marina mercantile Terranova e del collega Voccoli. Le argomentazioni del Sottosegretario Terranova sono di ordine giuridico e di carattere sostanziale. Per quanto concerne l'argomentazione di ordine giuridico, affermo che, mentre sarebbe assurdo che un regolamento modificasse una legge, appare del tutto possibile che una legge modifichi un regolamento. Per quanto riguarda la sostanza del provvedimento devo far presente che il Governo non tiene conto di una circostanza: chi esercita il mestiere dello scaricatore di porto è persona fisicamente dotata. È pacifico che si tratta di categoria di persone che può fornire garanzie fisiche che altre categorie non possono assicurare.

D'altra parte non bisogna ignorare il contributo dato dagli uomini dei porti nel periodo della guerra e mi sembrerebbe ingiusto togliere possibilità di miglioramento ad una categoria che è idonea fisicamente a durare più di altri lavoratori, per il fatto stesso che ha a lungo praticato un certo genere di lavoro. Sono quindi favorevole alla approvazione del disegno di legge in discussione.

TERRANOVA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Si potrebbe trovare una via di soluzione, qualora la Commissione si rimettesse al Governo per trovare un punto d'incontro tra le diverse esigenze.

PRESIDENTE. Dato che il Governo si impegna a modificare il regolamento fornendo ai lavoratori portuali la possibilità di rimanere in servizio se non proprio sino a 45 anni, almeno oltre il limite attuale dei 35 anni, se il presentatore del disegno di legge è d'accordo, si potrebbe, attraverso un più approfondito esame della questione, arrivare a dei risultati positivi.

TARTUFOLI. Dopo l'esposizione del senatore Voccoli e l'appassionata perorazione del proponente Zucca, credo sia doveroso esortare il rappresentante del Governo a considerare l'opportunità di aderire ai desiderata dei lavoratori portuali, cercando nel contempo di trovare il modo di attuare quell'adeguamento che è stato richiesto. Non vogliamo bloccare il limite nè ai 42 nè ai 38 anni: troviamo un *modus vivendi* che soddisfi un po' tutti. Il Sottosegretario Terranova si renda interprete del nostro pensiero, e prossimamente ci fornisca la definitiva determinazione degli organi competenti, sia essa positiva o negativa, in modo che il disegno di legge possa riprendere il suo normale *iter*.

VACCARO, *relatore*. Aderisco di buon grado alle proposte formulate dal rappresentante del Governo e dal senatore Tartufoli, lieto se il disegno di legge in discussione potrà, con le opportune modifiche, rappresentare un provvedimento benefico per la categoria dei lavoratori portuali.

ZUCCA. Ringrazio il Sottosegretario Terranova.

TERRANOVA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Il Governo definirà il suo atteggiamento entro un paio di settimane.

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

Se non vi sono obiezioni, il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta, restando inteso che il Governo darà la sua risposta entro 15 giorni.

(*Così rimane stabilito*).

Discussione e rinvio del disegno di legge: « Stato giuridico del personale delle Ferrovie dello Stato » (2260).

PRESIDENTE, *relatore*. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Stato giuridico del personale delle Ferrovie dello Stato ».

Dichiaro aperta la discussione generale, e, poichè del provvedimento sono io stesso relatore, riferisco personalmente sull'argomento.

Il disegno di legge in discussione contiene le disposizioni, organicamente sistemate, che debbono regolare lo stato giuridico del personale delle Ferrovie dello Stato. In esso vengono stabilite le condizioni per l'ammissione agli impieghi, i quadri di classificazione, gli obblighi e le garanzie, le norme per la valutazione del servizio prestato e per l'attribuzione delle note di qualifica. Per ovviare agli inconvenienti che in taluni casi si erano lamentati, si è ritenuto di dover addivenire ad una revisione completa del regolamento in vigore.

I criteri fondamentali che hanno ispirato il disegno di legge in esame possono così riassumersi: adeguare le disposizioni sullo stato giuridico del personale ferroviario ai princìpi direttivi contenuti nella legge di delega 20 dicembre 1954, n. 1181, nonchè al nuovo ordinamento delle Ferrovie dello Stato; uniformare lo stato giuridico del personale ferroviario, per le parti comuni a tutti i dipendenti statali, al testo unico delle disposizioni concernenti lo statuto degli impiegati civili dello Stato; attuare un sostanziale decentramento amministrativo; eliminare delle norme che si sono rese inapplicabili; semplificare le procedure; formulare tutte le disposizioni ritenute necessarie per la disciplina del rapporto di impiego e di lavoro; modificare le disposizioni vigenti secondo i suggerimenti delle esperienze acquisite dall'Amministrazione ferroviaria.

Mentre l'onorevole Ministro, animato da encomiabile zelo — e di questo dobbiamo essergli grati — al fine di accelerare l'approvazione del provvedimento in discussione e di poter organicamente e sollecitamente disciplinare il nuovo stato giuridico dei ferrovieri presentava il regolamento al nostro esame, le varie Commissioni ministeriali investite dello studio dal complesso problema hanno continuato nei loro lavori, ben oltre il punto di cui il disegno di legge in discussione rappresenta la espressione. Ed anche se il provvedimento in esame, nella formulazione attuale, costituisce un notevole progresso rispetto al regolamento in vigore, non si poteva trascurare di prendere in considerazione i risultati delle indagini e degli studi effettuati, nonchè delle discussioni che successivamente alla sua presentazione hanno avuto luogo.

Si è quindi manifestata la necessità di apportare numerose modifiche al testo originario del provvedimento. Il fatto che le Amministrazioni e le organizzazioni sindacali si siano trovate d'accordo sull'opportunità di alcuni emendamenti sta a dimostrare che le modifiche richieste avevano carattere di fondatezza e di urgenza.

Da circa quaranta anni seguo attentamente i vari tentativi per giungere al perfezionamento del regolamento del personale ferroviario: ebbene, posso affermare che molte delle soluzioni concordate rappresentano un ulteriore, notevole progresso ai fini della soluzione del complesso problema.

La Commissione finanze e tesoro, nel parere di competenza, ha precisato di non aver nulla da osservare dal lato finanziario; però

siccome sul disegno di legge in esame sono stati presentati molti emendamenti, che mal sarebbero esaminati distintamente anzichè nel loro complesso, prega la nostra Commissione di voler, per mio tramite, dare comunicazione di tutti gli emendamenti proposti, in modo che l'esame totale possa partire da una visione organica del provvedimento.

TARTUFOLI. Desidererei ripetere ancora una volta il concetto che questa pretesa della Commissione finanze e tesoro mi sembra ingiustificata.

PRESIDENTE, *relatore*. Ed in effetti, io non dico che si possano apportare modifiche al provvedimento senza aver sentito le competenti Commissioni; dico solo che l'onorevole Ministro qui presente non avrebbe mai stipulato accordi con le associazioni sindacali, se nell'ambito del Governo non si fosse raggiunto il concerto, specie per quanto concerne la parte finanziaria del provvedimento.

Noi possiamo anche rendere noti tutti gli emendamenti presentati alla Commissione finanze e tesoro, ma sono certo che detta Commissione, come non ha nulla da osservare oggi, così non avrà nulla da osservare anche dopo l'esame dei nuovi elementi che eventualmente potranno esserle forniti.

Noi abbiamo delle proposte di emendamenti, che solo oggi ho potuto presentare ai membri della Commissione; le modificazioni richieste sono state concordate tra i sindacati e la Direzione generale delle Ferrovie dello Stato. Forse queste proposte non soddisferanno, ed altre potranno esserne fatte dalla nostra Commissione; io proporrei, in via pregiudiziale, di esaminare gli emendamenti concordati. Secondariamente, proporrei di iniziare la discussione generale, che potrebbe aprirsi con una relazione illustrativa dell'onorevole Ministro; la discussione dei singoli articoli potrebbe essere fatta in sedute successive, che potremmo eventualmente dedicare esclusivamente a questo disegno di legge al quale, finora, sono stati presentati ben 160 emendamenti.

TARTUFOLI. Evidentemente, nell'affrontare un problema di questo genere dovrebbe essere implicita la nostra intenzione e la nostra volontà di definire la questione nel corso della presente legislatura. Proporrei pertanto di tenere nella prossima settimana anche una serie di sedute, perchè non giungendo al termine della discussione di questo provvedimento entro il 20 del corrente mese, molto difficilmente la Camera potrà approvarlo in tempo utile.

Siamo lieti e grati al Ministro interessato per la sua sollecitudine e soprattutto per non aver chiesto al Parlamento la delega, come avrebbe potuto fare per un provvedimento di tale natura, e samo pronti a coadiuvare e ad assecondare la sua azione, affinchè non si creino intralci e si possa giungere ad una sistemazione definitiva dello stato giuridico del personale ferroviario.

PORCELLINI. Ritengo che la preoccupazione esposta dal collega Tartufoli sia fondata, perchè il tempo stringe e si parla di un quanto mai prossimo scioglimento delle Camere; quindi, se vogliamo veramente dare una certa tranquillità alla categoria dei ferrovieri, attualmente un poco inasprita, sarei anch'io del parere di iniziare subito la discussione generale e continuare l'esame e la votazione degli articoli per il numero di sedute occorrenti ad esaurire il dibattito sull'argomento.

Così agendo, la nostra Commissione dimostrerebbe la sua effettiva intenzione di inviare alla Camera dei deputati questo disegno di legge in tempo utile perchè anche l'altro ramo del Parlamento possa dare la sua approvazione.

MASSINI. Non è necessario spendere molte parole, di fronte ai colleghi, per illustrare l'importanza del provvedimento sottoposto al nostro esame.

I ferrovieri conservano ancora lo stato giuridico attribuito loro dal regolamento del 1925.

Un regolamento vigente da più di 30 anni deve essere aggiornato; credo quindi che non vi sia bisogno di convincere i colleghi della necessità e dell'indispensabilità di far presto.

Come ha detto il collega Porcellini, noi possiamo iniziare oggi la discussione generale e penso che si potrebbe anche arrivare all'esame di quegli articoli sui quali è stato raggiun-

to l'accordo. In seguito, terremo tante sedute quante ne sono necessarie per giungere alla approvazione dell'intero provvedimento.

Mi unisco, ripeto, alla proposta del senatore Porcellini di iniziare subito la discussione, che siamo ben lieti di vedere aprire con una relazione dell'onorevole ministro Angelini, per passare poi alla discussione degli articoli anche per dare alla stampa ed all'opinione pubblica la sensazione di un concreto avvio alla discussione vera e propria.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti.* È avvertita da tutti la necessità di arrivare alla sistemazione dello stato giuridico del personale delle Ferrovie dello Stato, per le ragioni che sono ormai note.

Noi dobbiamo adeguare le disposizioni sul lo stato giuridico del personale ferroviario ai princìpi direttivi contenuti nella legge di delega 20 dicembre 1954, nonchè al nuovo ordinamento dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, alla specializzazione dei suoi servizi ed al suo carattere industriale. Secondariamente, dobbiamo uniformare lo stato giuridico del personale ferroviario, per le parti comuni a tutti i dipendenti statali, al testo unico delle disposizioni concernenti lo statuto degli impiegati civili dello Stato, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 10 gennaio 1957.

Si deve inoltre attuare, nell'ambito delle Ferrovie, un sostanziale decentramento amministrativo.

Nell'Azienda ferroviaria, dall'epoca della sua statalizzazione e nelle more dello sviluppo, gli assestamenti e gli ampliamenti sono avvenuti tenendo più conto del lato formale che di quel lo sostanziale e funzionale. Si sono così venute a formare delle sovrastrutture antieconomiche che, col provvedimento in esame, vorremmo ridimensionate. Vi sono stati dei servizi che sono stati, per esempio, anche recentemente, eliminati, perchè erano superflui. Si tratta di tutto un insieme di modificazioni che si sono venute studiando appunto per adeguare l'attività delle Ferrovie dello Stato alle loro funzioni, dichiaratamente industriali.

Noi potremmo anche considerare le Ferrovie dello Stato come un istituto di pubblica beneficienza; ma in tal caso non ci si dovrebbe più preoccupare del problema economico che la loro gestione rappresenta. Il bilancio delle Ferrovie dello Stato va ricondotto al pareggio, non per poter distribuire dividendi, perchè non si tratta di un'azienda privata, ma soprattutto nell'interesse del personale, perchè esso possa avere quelle soddisfazioni che merita, per il suo lavoro, per i suoi sacrifici e per i suoi rischi.

Necessaria si è anche rivelata l'eliminazione di norme di cui è cessata, col volger dei tempi, ogni ragione di essere e ogni possibilità di applicazione, come pure necessaria si rende la semplificazione delle procedure per evitare ogni irrazionale ed improduttiva utilizzazione del personale. Questo vale specialmente per quanto riguarda la forma dei controlli. Nell'attuale organizzazione statale il 60-70 per cento del personale si occupa di controllare quello che fanno gli altri; bisognerebbe cominciare a considerare se il controllo non viene a costare troppo e comunque più del danno che può arrecare il dipendente infedele.

PRESIDENTE, *relatore.* Il controllo è necessario, ma non si deve esagerare.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti.* Abbiamo anche ritenuto necessario formulare le disposizioni indispensabili per la disciplina del rapporto d'impiego evitando, nei limiti del possibile, il rinvio ad altre leggi; abbiamo altresì considerato indispensabile modificare le disposizioni vigenti secondo i suggerimenti della esperienza acquisita dall'Azienda ferroviaria in questi ultimi decenni, nonchè secondo i criteri giurisprudenziali che costituiscono ormai un *ius receptum.*

Era poi opportuno limitare, per i vari istituti, entro confini possibilmente ben delineati, la discrezionalità del potere attribuito all'Azienda, sia in armonia con i criteri ora accolti nel nostro diritto pubblico, sia nell'intento di facilitare il compito dell'Azienda medesima assicurando, altresì, adeguate garanzie per il personale.

Si è accertata infine la necessità di definire talune situazioni personali anomale, venutesi

a creare in questi ultimi anni a seguito di provvedimenti attuati per fronteggiare esigenze contingenti; tali situazioni debbono essere normalizzate per assicurare agli interessati un trattamento di equità, anche nell'interesse della Azienda.

Era quindi logico che la stesura del disegno di legge in discussione dovesse essere ben studiata: ma il progetto di stato giuridico al vostro esame non è frutto di improvvisazione, bensì il risultato di approfonditi studi effettuati da Commissioni, da esperti, da persone alle quali si deve riconoscere l'onore della fatica compiuta. Ho del resto presentato al Senato questo disegno di legge fin dal novembre 1957; esso è giunto solo ora davanti alla vostra Commissione. Ma nel frattempo non siamo stati inoperosi.

Già prima che il disegno di legge fosse approvato dal Consiglio dei ministri c'erano stati dei contatti tra le organizzazioni sindacali e l'Amministrazione ferroviaria, per giungere ad un accordo sui criteri generali del provvedimento. Successivamente questi contatti sono continuati ed hanno portato ad un esame, direi, capillare, delle singole disposizioni. Tale esame si è concluso con una notevole quantità di proposte di emendamenti presentate dalle varie organizzazioni; molti di questi emendamenti, previo approfondito esame da parte dell'Amministrazione, sono stati da essa accettati.

Se si fosse dovuto, al Senato, in sede di Commissione, svolgere un tale lavoro, articolo per articolo, superando le varie questioni, diciamo, sostanziali e formali, credo che ci sarebbero voluti mesi e mesi per risolvere questo problema, anche con la migliore buona volontà.

Siamo invece arrivati al traguardo con la quasi totale eliminazione delle divergenze tra i rappresentanti delle organizzazioni sindacali e l'Amministrazione. Rimangono ancora dieci o dodici articoli su cui discutere, ma la maggior parte delle richieste sono state accolte.

Sarebbe opportuno che questo insieme di emendamenti, che verranno presentati dallo stesso relatore, fossero ben esaminati dai singoli senatori, in materia da procedere rapidamente nella discussione del provvedimento.

Naturalmente ogni membro della Commissione ha il dovere di esprimere il proprio parere e di dare o meno il suo consenso a queste modificazioni, perchè anche se questi emendamenti rappresentano il risultato di laboriose trattative intercorse tra l'Amministrazione delle ferrovie e le organizzazioni sindacali, la Commissione è l'organo più qualificato a decidere sulla loro opportunità.

Nei prossimi giorni, peraltro, non trascurerò di tenermi in contatto con le singole organizzazioni per vedere di giungere ad un accordo anche sui punti ancora controversi.

Resta poi la questione della Commissione finanze e tesoro; ritengo, pur avendo il massimo rispetto per la 5ª Commissione, che noi non apporteremo modificazioni che incidano in misura apprezzabile sugli oneri dell'Amministrazione.

Si deve tener presente che il Governo ha dato la sua approvazione al provvedimento in esame e che per far questo come ha già detto il Presidente, ha dovuto preventivamente chiedere il parere dei Ministeri del bilancio e del tesoro.

Spero inoltre di portare a conoscenza dei senatori, anche prima della prossima riunione della Commissione, gli eventuali punti su cui avremo raggiunto un accordo; rimarrà poi qualche altro argomento, che esamineremo con la massima buona volontà.

Credo che la discussione generale si possa concludere in un solo modo, affermando cioè che siamo tutti convinti della necessità e della opportunità che sia sistemato lo stato giuridico del personale delle Ferrovie dello Stato e che sia sistemato prima della chiusura della presente legislatura.

Resta pertanto da stabilire un programma per le nostre riunioni, ed associandomi a quanto è stato poco fa detto da alcuni senatori, vorrei pregare l'onorevole Presidente e la Commissione di fissare una serie di sedute nella prossima settimana per cercare così di portare a termine la discussione del disegno di legge nelle giornate di mercoledì e di giovedì prossimo; se sarà necessario, potremo continuare anche venerdì.

Se riusciremo ad approvare il provvedimento entro il 14 febbraio, ritengo che entro questo stesso mese anche la Camera dei deputati sarà in grado di fare altrettanto.

Posso assicurare che il lavoro preparatorio di cui ho fatto cenno faciliterà molto l'opera della Commissione.

PORCELLINI. Ringrazio l'onorevole ministro Angelini, il quale ha dimostrato la stessa nostra preoccupazione nel desiderare una sollecita approvazione del disegno di legge in discussione.

Desidero comunque ribadire il concetto già espresso, sempre col proposito di guadagnare tempo, e cioè di iniziare, dopo la discussione generale, almeno la discussione dei primi articoli del provvedimento.

MASSINI. L'onorevole Ministro, nella sua breve ma importante relazione, ha detto che il nuovo regolamento del personale ferroviario comporta alcune riforme amministrative e contabili.

Sarà quindi opportuno mettere in rilievo il fatto che il nuovo regolamento per il personale ferroviario finalmente comporta alcune aperture di maggiore democraticità nei confronti del vecchio stato giuridico.

Anche se esistono ancora dei punti controversi dobbiamo dare atto che in gran parte il nuovo regolamento, tra gli altri elementi positivi, implica una maggiore aderenza allo spirito informatore della nostra Carta costituzionale.

Un'altra considerazione: nel regolamento c'è una parte che riguarda lo stato giuridico del personale vero e proprio ed un'altra parte che riguarda le norme transitorie di applicazione; tali norme — tengo a precisare — rivestono una grande importanza, in quanto per loro tramite si intende riparare alle numerose ingiustizie morali e materiali di cui il personale ferroviario ha sofferto per diecine e diecine di anni.

In virtù del provvedimento in discussione, infine, tale personale viene a godere non più di gradi schematici e astratti, ma di qualifiche funzionali e appropriate.

L'onorevole Ministro accennava al lavoro utile, e anche improbo, al quale si sono sottoposte le organizzazioni sindacali, l'Amministrazione e i singoli rappresentanti dell'Amministrazione, per giungere alla formulazione del disegno di legge e degli emendamenti concordati. Molto si è potuto ottenere con sprito di reciproca comprensione: per quelli che sono gli emendamenti concordati penso che la Commissione, dopo averne preso conoscenza, ne riconoscerà la giustezza e vorrà approvarne il contenuto.

Faccio altresì tesoro delle ultime dichiarazioni rese dall'onorevole Ministro, e relative alla possibilità di definire entro pochissimi giorni — se possibile prima che si riprenda la discussione in sede di Commissione — le questioni rimaste ancora insolute, e che mi auguro possano essere risolte. In effetti tali questioni sono numericamente scarse, ma rivestono talvolta carattere di estrema importanza.

Concludo chiedendo all'onorevole Ministro, a nome della categoria che rappresento, e anche a nome della Commissione, di fare un ultimo, coraggioso passo in avanti, in modo che il personale delle Ferrovie dello Stato possa sentirsi veramente soddisfatto.

BUIZZA. Desidero rilevare che, a mio parere, dopo gli interventi dei colleghi e dello onorevole Ministro, la discussione generale si può ormai considerare esaurita. Si potrebbe pertanto passare senz'altro alla discussione degli articoli. Con un po' di buona volontà la discussione potrebbe non fermarsi oggi ai primi articoli del provvedimento, ma continuare, per quanto è possibile.

ANGELINI CESARE. Il nuovo statuto, diciamo così, del personale delle Ferrovie dello Stato contiene delle disposizioni che vanno incontro alle aspettative ed ai desideri della benemerita categoria dei ferrovieri e che hanno superato, diciamo, le disposizioni capestro del vecchio regolamento, che disciplinava appunto i rapporti tra i ferrovieri e l'Amministrazione ferroviaria.

Esprimo pertanto, in linea di massima, parere favorevole all'accoglimento ed all'approvazione di questo nuovo regolamento, anche

perchè risulta che sono state apportate numerose modifiche presentate dalle organizzazioni sindacali e accolte dall'Amministrazione ferroviaria. Tali modifiche hanno portato ulteriori miglioramenti nel trattamento e nei rapporti giuridici tra il personale e l'Amministrazione stessa.

Desidero anche pregare l'onorevole Ministro di accogliere, nel corso delle trattative in atto, le altre proposte di emendamento presentate dalle organizzazioni sindacali, in riferimento specialmente alle norme transitorie; queste norme transitorie, come diceva giustamento il collega Massini, vengono a riparare numerose ingiustizie cui fu sottoposto per lunghi anni il personale delle Ferrovie dello Stato.

Esprimo l'augurio che si possa giungere rapidamente all'approvazione del provvedimento in esame e sono d'accordo, con la proposta di approvare oggi stesso qualche articolo in modo da dimostrare alla numerosa categoria dei ferrovieri che la Commissione intende, sia pure con ponderato giudizio, giungere quanto prima all'approvazione definitiva di questo importante disegno di legge.

PRESIDENTE, *relatore*. Poichè nessun altro domanda di parlare dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo ora all'esame e alla votazione degli articoli, di cui do lettura.

TITOLO I

DISPOSIZIONI GENERALI

Art. 1.

Classificazione del personale.

Il personale dell'azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato si distingue in:

personale direttivo;
personale degli uffici;
personale dell'esercizio.

Il personale direttivo è ordinato come risulta dalla tabella annessa (*allegato n. 1*).

Il personale degli uffici è ripartito nei tre gruppi del personale di concetto, esecutivo ed ausiliario come risulta dalle tabelle annesse (*allegato n. 2*).

Il personale dell'esercizio è ripartito in 13 gruppi come risulta dalle tabelle annesse (*allegato n. 3*).

Nell'ambito di ciascun gruppo, il personale è ripartito in qualifiche ordinate gerarchicamente, come risulta dalle tabelle indicate nei precedenti comma.

Prima di mettere ai voti l'articolo 1, dato che in esso si fa cenno agli allegati n. 1, 2 e 3, ritengo che la Commissione debba esaminare e approvare i predetti allegati.

ALLEGATO N. 1
(*Art. 1 - S. G.*)

PERSONALE DIRETTIVO

Coefficiente (1)

900 — Direttore centrale di 1ª classe
Direttore compartimentale di 1ª classe

900 — Direttore centrale
Direttore compartimentale

670 — Ispettore capo superiore

500 — Ispettore capo
Cassiere principale ad personam

402 — Ispettore principale
Cassiere di 1ª classe ad personam

342 — Ispettore di 1ª classe
Cassiere di 2ª classe ad personam

289 — Ispettore

---

(1) Il coefficiente indicato a fianco delle qualifiche elencate nel presente allegato e negli allegati n. 2 e n, 3 è quello risultante dalla tabella degli stipendi annui iniziali di cui al successivo allegato n. 5.

Si passa pertanto da Ispettore a Direttore centrale e non a Capo Servizio principale, come avveniva secondo il vecchio regolamento.

Non è stata richiesta alcuna modifica al testo presentato dal Governo; posso aggiungere che le suddette disposizioni sono molto attese e desiderate.

Poichè nessuno domanda di parlare metto ai voti l'allegato n. 1.

(*È approvato*).

Passiamo ora all'allegato n. 2, che esamineremo per parti separate.

ALLEGATO N. 2
(*Art. 1 - S. G.*)

PERSONALE DEGLI UFFICI

TABELLA *A* – Personale di concetto

TABELLA *B* – Personale esecutivo

TABELLA *C* – Personale ausiliario

TABELLA *A* *sub* ALLEGATO N. 2/*A*

PERSONALE DI CONCETTO

Coefficiente	
402	Segretario superiore di 1ª classe Segretario tecnico superiore di 1ª classe Revisore superiore di 1ª classe Cassiere di 1ª classe
342	Segretario superiore Segretario tecnico superiore Revisore superiore Cassiere
285	Segretario capo Coadiutore capo Segretario tecnico capo Coadiutore tecnico capo Revisore capo Sotto cassiere
240	Segretario principale Coadiutore principale Segretario tecnico principale Coadiutore tecnico principale Revisore principale
213	Segretario Coadiutore Segretario tecnico Coadiutore tecnico

(*È approvato*).

TABELLA *B* *sub* ALLEGATO N. 2/*B*

PERSONALE ESECUTIVO

Coefficiente	
285	Applicato capo
	Applicato tecnico capo
240	Applicato principale
	Applicato tecnico principale
213	Applicato
	Applicato tecnico
	Applicato stenodattilografo
180	Aiuto applicato
	Aiuto applicato tecnico
	Aiuto applicato stenodattilografo

(*È approvato*).

TABELLA *C* *sub* ALLEGATO N. 2/C

PERSONALE AUSILIARIO

Coefficiente	
184	Aiutante
	di anticamera:
174	*Commesso ad personam*
	Usciere capo
170	*Usciere di 1ª classe ad personam*
163	Usciere
159	Inserviente
	Infermieri:
174	Infermiere di 1ª classe
163	Infermiere

Alla tabella *C*, sub allegato n. 2/C, riguardante il personale ausiliario, presento due emendamenti, in merito ai coefficienti degli stipendi, tendenti a sostituire rispettivamente, nella qualifica di «infermieri», alle cifre «174» e « 163 » le cifre « 184 » e « 174 ». La prima cifra riguarda gli infermieri di I classe, la seconda gli infermieri.

Metto ai voti gli emendamenti presentati alla tabella *C* del suddetto allegato.

(*Sono approvati*).

Metto ora ai voti la tabella *C*, quale risulta con gli emendamenti testè approvati.

(*È approvata*).

Metto ai voti pertanto l'allegato n. 2 nel suo complesso quale risulta con le modifiche testè approvate.

(*È approvato*).

Passiamo ora all'allegato n. 3, che esamineremo per parti separate.

ALLEGATO N. 3

PERSONALE DELL'ESERCIZIO

TABELLA *A* – Dirigenti delle stazioni:

movimentisti
gestionisti
telegrafisti
interpreti

TABELLA *B* – Personale esecutivo delle stazioni:

d'ordine
manovratori
deviatori
ausiliari

TABELLA *C* – Dirigenti dei depositi personale viaggiante e controllori viaggianti

TABELLA *D* – Personale dei treni

TABELLA *E* – Dirigenti dei depositi locomotive

TABELLA *F* – Personale di macchina: dirigente ed esecutivo

TABELLA *G* – Dirigenti della linea

TABELLA *H* – Personale esecutivo della linea

TABELLA *I* – Dirigenti tecnici

TABELLA *L* – Operai e verificatori

TABELLA *M* – Manovali

TABELLA *N* – Ufficiali delle navi traghetto

TABELLA *O* – Personale esecutivo di coperta e di macchina delle navi traghetto

TABELLA *A* *sub* ALLEGATO N. 3/*A*

DIRIGENTI DELLE STAZIONI

Coefficiente

Movimentisti:

402 — Capo stazione sovrintendente
357 — Capo stazione superiore
311 — Capo stazione principale
292 — *Capo stazione di 1ª classe ad personam*
260 — Capo stazione di 1ª classe
234 — *Capo stazione di 3ª classe ad personam* / Capo stazione

Gestionisti:

402 — Capo gestione sovrintendente
357 — Capo gestione superiore
311 — Capo gestione principale
292 — *Capo gestione di 1ª classe ad personam*
260 — Capo gestione di 1ª classe
234 — *Capo gestione di 3ª classe ad personam* / Capo gestione

Telegrafisti:

311 — Capo telegrafista principale
292 — *Capo telegrafista di 1ª classe ad personam*
260 — Capo telegrafista di 1ª classe
234 — Capo telegrafista

Interpreti:

311 — Interprete principale
292 — *Interprete di 1ª classe ad personam*
260 — Interprete di 1ª classe
234 — Interprete

(*È approvato*).

TABELLA *B* *sub* ALLGATO N. 3/*B*

PERSONALE ESECUTIVO DELLE STAZIONI

Coefficiente	
	D'ordine:
213	Assistente principale di stazione
196	*Aiutante ad personam*
	Alunno d'ordine ad personam
190	Assistente di stazione
	Manovratori:
188	Manovratore capo
185	Capo squadra manovratori
180	Manovratore
	Deviatori:
188	Deviatore capo
181	Capo squadra deviatori
173	Deviatore
	Ausiliari:
179	Aiutante assistente di stazione
173	Ausiliaario di stazione

Presento un emendamento alla tabella *B*, sub Allegato n. 3/B, tendente a sostituire la tabella stessa con altra, così formulata:

TABELLA *B* *sub* ALLEGATO N. 3/*B*

PERSONALE ESECUTIVO DELLE STAZIONI

Coefficiente	
207	Assistente principale di stazione
194	*Aiutante ad personam* *Alunno d'ordine ad personam*
185	Assistente di stazione
173	Ausiliario di stazione
	Manovratori:
188	Manovratore capo
185	Capo squadra manovratori
180	Manovratore
	Deviatori:
188	Deviatore capo
181	Capo squadra deviatori
173	Deviatore

Metto ai voti l'emendamento sostitutivo di cui ho testè dato lettura.

(*È approvato*).

TABELLA *C* *sub* ALLEGATO N. 3/*C*

DIRIGENTI DEI DEPOSITI PERSONALE VIAGGIANTE

Coefficiente	
311	Capo personale viaggiante superiore
292	Capo personale viaggiante principale
260	Capo personale viaggiante di 1ª classe
238	Capo personale viaggiante

CONTROLLORI VIAGGIANTI

284	Controllore viaggiante principale
254	Controllore viaggiante di 1ª classe
234	Controllore viaggiante

MASSINI. A questo sub allegato propongo che il coefficiente 311 per il Capo personale viaggiante superiore sia portato a 357.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Se aumentiamo il coefficiente per il Capo personale viaggiante dobbiamo modificare anche quello del Capo personale viaggiante principale. Non posso accettare questa proposta, perchè dovremmo alterare di conseguenza tutti gli altri coefficienti.

MASSINI. Neanche uno spostamento più modesto?

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Non è possibile!

PRESIDENTE, *relatore*. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti il sub allegato testè letto.

(*È approvato*).

TABELLA *D* *sub* ALLEGATO N. 3/D

PERSONALE DEI TRENI

Coefficiente

223 — Capo treno di 1ª classe

210 — Capo treno

194 — *Conduttore principale ad personam*

190 — Conduttore

184 — Assistente viaggiante

180 — Frenatore

Presento un emendamento sostitutivo alla tabella *D*, *sub* ALLEGATO N. 3/*D*. Esso è del seguente tenore:

PERSONALE DEI TRENI

Coefficiente

Dirigente dei treni:

223 Capo treno di 1ª classe

210 Capo treno

Esecutivo:

194 Conduttore principale *ad personam*

190 Conduttore

184 Assistente viaggiante

180 Frenatore

Metto ai voti l'emendamento di cui ho testè dato lettura.

(*È approvato*).

TABELLA *E* *sub* ALLEGATO N. 3/E

DIRIGENTI DEI DEPOSITI LOCOMOTIVE

Coefficiente

402 — Capo deposito sovrintendente

357 — Capo deposito superiore

311 — Capo deposito principale

292 — *Capo deposito di 1ª classe ad personam*

260 — Capo deposito di 1ª classe

250 — Capo deposito

(*È approvato*).

TABELLA *F* *sub* ALLEGATO N. 3/*F*

PERSONALE DI MACCHINA

Coefficiente

Dirigenti di macchina:

241 Macchinista di 1ª classe

226 Macchinista

Esecutivo:

207 Macchinista T.M.

197 Aiuto macchinista

184 Aiuto macchinista T.M.

175 *Accudiente ad personam*

(*È approvato*).

TABELLA *G* *sub* ALLEGATO *N.* 3/*G*

DIRIGENTI DELLA LINEA

Coefficiente

234 — Sorvegliante principale della linea

210 — Sorvegliante della linea

(*È approvato*).

TABELLA *H* *sub* ALLEGATO N. 3/*H*

PERSONALE ESECUTIVO DELLA LINEA

Coefficiente

177 — Capo squadra della linea

170 — Operaio dell'armamento

164 — Cantoniere

164 — *Guardiano ad personam*

A questo allegato è stato presentato dal senatore Massini un emendamento tendente a portare il coefficiente di Operaio dell'armamento da 170 a 173.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Abbiamo due qualifiche: « Capo squadra della linea » e « Operaio dell'armamento »; modificando il coefficiente non faremmo altro che appiattire la situazione. La differenza inoltre non è che di 9 mila lire annue!

MASSINI. È inutile nominarlo Operaio dell'armamento se lo paghiamo meno degli altri!

ANGELINI CESARE. Condivido l'osservazione fatta dal senatore Massini; non possiamo permettere che l'operaio qualificato sia pagato meglio dell'operaio dell'armamento!

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. L'operaio dell'armamento è sempre un manuale!

PRESIDENTE, *relatore*. Modificare le proporzioni nelle retribuzioni significherebbe dover mutare tutto!

MASSINI. Non insisto.

PRESIDENTE, *relatore*. Poichè non si fanno altre osservazioni, metto ai voti l'allegato testè letto.

(*È approvato*).

TABELLA *I* *sub* ALLEGATO N. 3/*I*

DIRIGENTI TECNICI

Coefficiente

402 — Capo tecnico sovrintendente

357 — Capo tecnico superiore

311 — Capo tecnico principale

292 — *Capo tecnico di 1ª classe ad personam*

260 — Capo tecnico di 1ª classe

234 — Capo tecnico

(*È approvato*).

TABELLA *L* *sub* ALLEGATO N. 3/*L*

OPERAI E VERIFICATORI

Coefficiente

210 *Sottocapotecnico ad personam*

Verificatori:

216 *Capo verificatori ad personam*

199 Verificatore

Operai:

194 Operaio specializzato

183 Operaio qualificato di 1ª classe

173 Operaio qualificato

166 *Aiutante operaio ad personam*

A questo allegato presento un emendamento, tendente a sostituire il coefficiente 194 per la qualifica di operaio specializzato, con il coefficiente 197 ».

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti l'emendamento sostitutivo da me presentato.

(*È approvato*).

Metto ai voti l'allegato n. 3/L, quale risulta con l'emendamento testè approvato.

(*È approvato*).

TABELLA *M* *sub* ALLEGATO N. 3/*M*

MANOVALI

Coefficiente

176 — Capo squadra manovali

164 — Manovale

(*È approvato*).

TABELLA *N* *sub* ALLEGATO N. 3/N

UFFICIALI DELLE NAVI TRAGHETTO

Coefficiente

402 — Comandante di 1ª classe / Direttore di macchina di 1ª classe

357 — Comandante / Direttore di macchina

311 — *Ufficiale navale di 1ª classe ad personam* / *Ufficiale macchinista di 1ª classe ad personam*

292 — Ufficiale navale di 1ª classe / Ufficiale macchinista di 1ª classe

260 — Ufficiale navale / Ufficiale macchinista

(*È approvato*).

TABELLA *O* *su* ALLEGATO N. 3/*O*

PERSONALE ESECUTIVO DI COPERTA E DI MACCHINA DELLE NAVI TRAGHETTO

Coefficiente

Coperta:

234 — Primo nostromo *

219 — Secondo nostromo *

197 — Carpentiere di 1ª classe *

184 — Carpentiere / Marinaio scelto

180 — Marinaio

Macchina:

234 — Capo motorista * / Capo elettricista *

219 — Motorista di 1ª classe * / Elettricista di 1ª classe *

197 — Motorista * / Elettricista *

184 — *Fuochista ad personam*

163 — Carbonaio

---

* Il personale che riveste le qualifiche contrassegnate da asterisco è considerato sottufficiale.

(*È approvato*).

Metto ai voti l'Allegato n. 3 quale risulta con gli emendamenti approvati.

(*È approvato*).

Passiamo pertanto alla votazione dell'articolo 1 che, come la Commissione ricorderà, era rimasta sospesa.

Metto ai voti l'articolo 1.

(*È approvato*).

Art. 2.

Gerarchia.

Il personale direttivo ha preminenza gerarchica sul personale degli uffici e su quello dell'esercizio.

Nel gruppo del personale direttivo, a parità di qualifica, la gerarchia è determinata dalla precedenza nel ruolo, se questo è il medesimo; in caso diverso dalla anzianità nella qualifica. A parità di anzianità nella qualifica, la gerarchia è determinata dall'anzianità di servizio e, ove occorra, dalla maggiore età.

Nell'ambito di ciascuno dei gruppi del personale degli uffici e del personale dell'esercizio, la gerarchia è determinata dalla qualifica. A parità di qualifica, la gerarchia si determina in base ai criteri previsti nel secondo comma.

Il personale di concetto degli uffici e i dirigenti del personale dell'esercizio hanno preminenza gerarchica, rispettivamente, sul personale esecutivo dell'esercizio.

Tuttavia, il dirigente titolare di un impianto ha preminenza gerarchica su tutto il personale degli uffici e dell'esercizio in servizio presso l'impianto stesso.

Con proprio decreto il Ministro dei trasporti stabilirà il quadro di equiparazione delle qualifiche del personale — escluso quello direttivo — ai fini gerarchici e disciplinari.

Con questo articolo viene chiaramente definita quella che era stata per molti anni un'aspirazione del personale.

Metto ai voti l'articolo 2.

(*È approvato*).

TITOLO II

COSTITUZIONE DEL RAPPORTO

CAPO 1°.

AMMISSIONE

Art. 3.

Requisiti generali per l'ammissione in impiego.

Per essere assunti dall'azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato è necessario:

a) essere cittadini italiani;

b) avere compiuto, alla data della scadenza del termine stabilito nel bando di concorso per la presentazione della domanda di ammissione od all'atto dell'assunzione, ove questa non debba effettuarsi per concorso, l'età di 18 anni e non avere superato quella di anni 30, salvo i benefici previsti da leggi speciali;

c) avere sempre tenuto buona condotta;

d) avere sana costituzione e possedere i requisiti fisici richiesti dalla particolare natura del servizio;

e) possedere il titolo di studio prescritto, a norma dei successivi articoli 10 e 11, per la qualifica alla quale si aspira.

I bandi di concorso potranno stabilire eventuali altri requisiti in relazione alla peculiarità di determinate carriere.

Il possesso dei requisiti fisici è accertato direttamente dall'azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato a mezzo dei suoi sanitari, secondo le norme approvate con decreto del Ministro, sentito il Consiglio di amministrazione.

Gli impiegati dello Stato che siano in possesso degli altri necessari requisiti possono partecipare, senza alcun limite di età, ai pubblici concorsi per l'accesso a qualsiasi carriera dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

A questo articolo è stato presentato da parte del Governo un emendamento inteso a sostituire il titolo e l'articolo stesso come segue:

Art. 3.

Requisiti generali per l'ammissione all'impiego.

Per essere assunti dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è necessario, alla data di scadenza del termine stabilito dal bando di concorso per la presentazione della domanda di ammissione od all'atto della presentazione della domanda di assunzione, ove questa non debba effettuarsi per concorso:

a) essere cittadini italiani;

b) aver compiuto l'età di 18 anni e non aver superato quella di 30, salvo le eccezioni previste dall'ultimo comma del presente articolo, dal successivo articolo 7 e da leggi speciali;

c) aver sempre tenuto buona condotta;

d) aver sana costituzione e possedere i requisiti fisici richiesti dalla particolare natura del servizio, secondo le norme approvate con decreto del Ministro, sentito il Consiglio di amministrazione;

e) possedere il titolo di studio prescritto, a norma dei successivi articoli 10 e 11, per la qualifica alla quale si aspira, anche se dipendente da pubblica Amministrazione.

I bandi di concorso possono stabilire eventuali altri requisiti in relazione alla specialità di determinate carriere.

Il possesso dei requisiti fisici è accertato direttamente dall'Azienda a mezzo dei suoi sanitari.

Per l'accesso a qualsiasi carriera si deroga dal limite massimo, indicato nella precedente lettera *b*), a favore dei dipendenti dello Stato che siano in possesso degli altri requisiti, purchè non abbiano raggiunto l'età prevista, per il collocamenti a riposo d'ufficio, dall'annessa tabella (allegato n. 15).

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Il Governo ha ritenuto opportuno presentare questo nuovo testo — che, del resto, ricalca praticamente i concetti esposti nel testo originario — perchè esso espone in modo più organico i concetti da seguire nel definire i requisiti per la ammissione all'impiego. Alla lettera *e*), infatti, si stabilisce che per essere assunti in servizio occorre possedere il titolo di studio di cui agli articoli 10 e 11, « anche se dipendente da pubblica Amministrazione »; cosa che non era precisata nel testo originale.

Si introduce inoltre la deroga dal limite massimo d'età, precisando, tuttavia, che non si deve aver raggiunto il limite d'età per il collocamento a riposo.

AMIGONI. Anche nel primo comma si fa la questione del limite d'età.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Si, ma in questo nuovo testo si specifica: « alla data di scadenza del termine stabilito dal bando di concorso per la presentazione della domanda di ammissione od all'atto della presentazione della domanda di assunzione ».

Il nuovo testo tende, pertanto, a completare l'articolo, soprattutto in base alle esperienze acquisite in questi ultimi anni dall'Amministrazione in merito ai concorsi. In una parola, si è preferito formulare un nuovo testo, anzichè presentare degli emendamenti aggiuntivi o sostitutivi.

CAPPELLINI. Credo che sarebbe opportuno esaminare l'allegato n. 15.

PRESIDENTE, *relatore*. Il riferimento all'allegato n. 15 è incidentale. Questo allegato stabilisce i limiti d'età laddove si parla della carriera del personale. Qui vi si fa solo riferimento per l'assunzione in servizio.

Ritengo pertanto che non sia opportuno che l'esame dell'allegato venga fatto in questa sede.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Bisogna tener presente che non si può partire dal principio che il concorso si faccia a 64 anni, quando il nostro personale va in quiescenza a 65 anni.

PRESIDENTE, *relatore*. Metto in votazione l'emendamento sostitutivo dell'articolo 3 presentato dal Governo, con riserva di esaminare in un secondo tempo l'allegato n. 15.

(*È approvato*).

Art. 4.

Assunzione di personale femminile.

L'assunzione di personale femminile è ammessa:

a) nel personale degli uffici, con le qualifiche di segretario, aiuto applicato, aiuto applicato stenodattilografo ed infermiere;

b) nel personale dirigente delle stazioni con la qualifica di interprete.

(*È approvato*).

Art. 5.

Cause di esclusione dal concorso o dall'impiego.

L'esclusione dal concorso o dall'impiego, nei casi in cui questo possa conferirsi senza concorso, può essere disposta soltanto per difetto dei requisiti prescritti.

Non possono partecipare a concorsi nè accedere agli impieghi coloro che siano esclusi dall'elettorato attivo politico e coloro che siano stati revocati, destituiti o dichiarati decaduti dall'impiego presso una pubblica Amministrazione.

L'esclusione viene disposta con decreto motivato del Ministro. Tale facoltà può essere delegata al direttore generale o, in caso di concorsi compartimentali, ai direttori compartimentali.

(*È approvato*).

Art. 6.

Modalità dell'assunzione.

Le assunzioni di personale sono disposte per pubblico concorso nelle qualifiche iniziali indicate nell'annessa tabella (*allegato n. 4*), salve le eccezioni previste da leggi speciali, dal comma seguenti e dal successivo articolo 7.

In forza di convenzioni stipulate tra il Ministero dei trasporti e quello della difesa, possono avvenire assunzioni di ex militari tecnici specializzati, arruolati dall'Autorità militare a seguito di pubblici concorsi effettuati in base a leggi e a regolamenti vigenti.

Possono, altresì, essere assunti ex allievi di scuole professionali ferroviarie organizzate dal Ministero dei trasporti o da quello della pubblica istruzione, che abbiano superato i corsi in esse previsti, purchè vi siano stati ammessi previo esame di concorso.

Le assunzioni di cui al secondo e terzo comma non possono, comunque, superare il 50 per cento dei posti annualmente disponibili nelle varie qualifiche di assunzione.

A questo articolo proporrei un emendamento, tendente a sostituire il terzo comma con il seguente:

« Possono, altresì, essere assunti ex allievi di scuole professionali ferroviarie organizzate dal Ministero dei trasporti o di scuole professionali organizzate da altra Amministrazione statale, che abbiano superato i corsi in esse previsti, purchè vi siano stati ammessi previo esame di concorso ».

Con questo emendamento si apre la porta ad elementi specializzati nelle scuole di addestramento al lavoro professionale.

BUIZZA. Non si specifica però che dette scuole debbono essere organizzate dal Ministero della pubblica istruzione.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Abbiamo anche noi, come Amministrazione, delle scuole professionali ferroviarie.

CAPPELLINI. Desidererei sapere perchè sono state soppresse le parole « o da quello della pubblica istruzione ».

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Perchè è il Ministero del lavoro che istituisce di solito i corsi di qualificazione professionale; inoltre, la dizione è comprensiva delle scuole professionali organizzate da tutte le Amministrazioni statali.

PRESIDENTE, *relatore*. Metto ai voti lo emendamento sostitutivo presentato dal Governo.

(*È approvato*).

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

(*È approvato*).

Art. 7.

Assunzioni eccezionali.

In casi eccezionali possono, con deliberazione del Consiglio dei ministri, essere approvate, su proposta del Ministro dei trasporti, accompagnata dal parere motivato del Consiglio di amministrazione, assunzioni di nuovo personale anche con le qualifiche di ispettore principale ed ispettore capo, quando si richiedono peculiari requisiti indispensabili per speciali lavori o uffici. Le assunzioni medesime devono effettuarsi previo pubblico concorso, prescindendo dai limiti di età, che verranno stabiliti di volta in volta.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Il progresso tecnico cui stiamo andando incontro specialmente nel campo della trazione — per esempio tutto ciò che riguarda l'applicazione della forza nucleare — potrebbe determinare nel futuro la necessità di personale specializzato. È giusto che con questo articolo si stabiliscano le norme per l'assunzione di detto personale. È evidente, peraltro, che, trattandosi di persone che debbono avere esperienza e requisiti eccezionali, non si fissino i limiti di età per la partecipazione al concorso.

CROLLALANZA. Questo è un principio giusto che dovrebbe valere anche per altre Amministrazioni tecniche.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Desidero appunto rilevare che la nostra Amministrazione deve affrontare spesso difficoltà enormi quando vi è bisogno di personale specializzato nel campo tecnico (ingegneri ferroviari, elettronici, ecc.). Vi sono persone molto preparate in questi campi le quali, proprio perchè sono altamente qualificate, trovano facilmente occupazioni nell'industria privata con stipendi molto elevati. Pertanto, la nostra Amministrazione deve avere la possibilità, ove sia necessario, di poter usare dei trattamenti particolari.

PRESIDENTE, *relatore*. Debbo, a questo riguardo, segnalare quanto è detto, molto bene, nell'articolo: « assunzioni di nuovo personale anche con le qualifiche di ispettore principale ed ispettore capo, quando si richiedono peculiari requisiti indispensabili per speciali lavori o uffici ».

Se non si fanno altre osservazioni, metto ai voti l'articolo 7.

(*È approvato*).

Art. 8.

Particolari modalità per determinate assunzioni.

I posti annualmente disponibili nelle qualifiche iniziali del personale degli uffici di concetto, limitatamente ai servizi dell'esercizio, possono essere attribuiti, previo esame di idoneità, ai dirigenti del personale dell'esercizio.

Agli idonei viene attribuita la qualifica attinente al posto da ricoprire.

Il provvedimento è adottato dai direttori centrali se il movimento avviene nell'ambito dello stesso servizio e dal direttore generale negli altri casi.

L'assegnazione del posto nel nuovo ruolo è stabilita dalle stesse autorità, su proposta, a seconda dei casi, delle Commisioni locali o delle Commissioni centrali di avanzamento.

A questo articolo proporrei un emendamento tendente a sostituire il primo comma con il seguente:

« I posti annualmente disponibili nelle qualifiche iniziali del personale di concetto degli uffici, limitatamente ai servizi dell'esercizio, possono essere attribuiti, previo esame di idoneità, ai dirigenti del personale dell'esercizio pure delle qualifiche iniziali ».

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Con questo emendamento si è inteso precisare che il passaggio, come forma di reclutamento, riguarda i dirigenti del personale dell'esercizio nella qualifica iniziale. Questo è il concetto, a mio avviso giusto, e che è stato chiarito.

PRESIDENTE, *relatore*. Metto ai voti lo emendamento sostitutivo del primo comma.

(*È approvato*).

Metto ai voti l'articolo 8 con l'emendamento testè approvato.

(*È approvato*).

Art. 9.

Mutamento di qualifica del personale esecutivo dell'esercizio fisicamente inidoneo.

I posti annualmente disponibili nelle qualifiche di aiuto applicato, di aiutante e di inserviente possono essere attribuiti, mediante mutamenti di qualifica, al personale esecutivo dell'esercizio, di qualifica corrispondente, che sia stato dichiarato fisicamente inidoneo per le mansioni della qualifica di appartenenza.

I provvedimenti relativi sono adottati dai direttori centrali e compartimentali competenti.

A questo articolo, a mio avviso, andrebbe apportato un emendamento tendente a sostituire il titolo e l'articolo stesso, nel modo seguente:

Art. 9.

Divieto di assunzioni.

I posti annualmente disponibili nelle qualifiche di aiuto applicato e di inserviente non possono essere messi a concorso quando vi sia personale esecutivo dell'esercizio di qualifica corrispondente o immediatamente superiore, che sia stato dichiarato fisicamente inidoneo alle mansioni della qualifica di appartenenza.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Non voglio riferirmi al passato, ma solo a quello che mi riguarda personalmente. Mi sono trovato spesso di fronte a questa situazione; il personale dichiarato inidoneo al servizio veniva posto in quiescenza. Ho cercato di oviare a questa ingiustizia e oggi posso dire che vi sono oltre 1.200 persone dichiarate inidonee che, tuttavia, non sono andate in quiescenza.

Ritengo giusto il principio per cui l'invalido di guerra vada assunto, ad esempio, per fare l'usciere, anche se gli manca una gamba, ma allo stesso modo ritengo giusto che un manovratore che perde, ad esempio, una gamba nell'adempimento del suo dovere rimanga in servizio, anche se è stato dichiarato inidoneo.

Con questo emendamento si è inteso affermare un principio che è, a mio avviso, giusto e umano.

PRESIDENTE, *relatore*. Metto ai voti lo emendamento sostitutivo da me presentato.

(*È approvato*).

Metto ai voti l'articolo 9 nel testo emendadato.

(*È approvato*).

Art. 10.

Titoli di studio.

Per l'assunzione nella qualifica iniziale del personale direttivo è prescritto il possesso del diploma di laurea o di titolo equipollente, rilasciato da università o da altri istituti di istruzione superiore.

Per l'assunzione nelle qualifiche iniziali del personale di concetto degli uffici e dei dirigenti del personale dell'esercizio è prescritto il possesso del diploma di istituto di istruzione di secondo grado.

Per l'assunzione nelle qualifiche iniziali del personale esecutivo degli uffici e nelle qualifiche del personale esecutivo dell'esercizio di assistente di stazione, conduttore e aiuto macchinista, nonchè nella qualifica di interprete, è prescritto il possesso di licenza di scuola media o di scuola tecnica o di scuola secondaria di avviamento professionale o di altro titolo equipollente.

Per l'assunzione in una delle restanti qualifiche iniziali di cui alla annessa tabella (*allegato 4*), è prescritto il possesso della licenza di scuola elementare.

(*È approvato*).

Art. 11.

Titoli speciali per il personale delle navi traghetto.

Per l'assunzione nelle qualifiche iniziali del personale delle navi traghetto è prescritto il possesso di diploma, rilasciato da scuola italiana, anche all'estero, governativa o pareg-

giata, di abilitazione tecnico-nautica, rispettivamente, sezione capitani e sezioni macchinisti, per gli ufficiali navali e di macchina; ed il possesso di diploma di licenza elementare per il restante personale.

Sono, inoltre, prescritti i seguenti titoli e requisiti per ciascuna delle qualifiche iniziali.

a) per gli ufficiali navali, la patente di capitano di lungo corso e non meno di un anno di navigazione effettiva al comando di guardia come ufficiale;

b) per gli ufficiali di macchina, la patente di macchinista navale di 1ª classe, valida anche per le motonavi, e non meno di un anno di navigazione effettiva, in qualità di ufficiale macchinista dirigente la guardia;

c) per i motoristi, l'immatricolazione nella gente di mare di 1ª categoria, la patente di meccanico navale di 1° o 2° grado e non meno di un anno di navigazione, con la qualifica di meccanico navale registrata alla matricola della marina mercantile o la provenienza dalla marina militare con il grado di sergente o secondo capo motorista;

d) per gli elettricisti, il diploma di elettricista rilasciato da scuola specialisti della marina militare o da una scuola professionale oppure aver prestato quattro anni di servizio in uno stabilimento elettromeccanico con la qualifica di operaio elettricista, l'immatricolazione nella gente di mare di 1ª categoria, con la qualifica di elettricista registrata alla matricola della marina mercantile e non meno di un anno di navigazione con la qualifica medesima;

e) per i carpentieri, l'immatricolazione nella gente di mare di 1ª categoria e l'abilitazione all'esercizio della professione di maestro d'ascia prevista dall'articolo 280 del regolamento del codice della navigazione;

f) per i marinai, l'immatricolazione nella gente di mare di 1ª categoria, con la qualifica di marinaio;

g) per i carbonai, l'immatricolazione nella gente di mare di 1ª categoria, con la qualifica di carbonaio.

(*È approvato*).

Art. 12.

Benefici particolari.

Nei concorsi per l'assunzione in servizio ferroviario le riserve dei posti previste da leggi speciali in favore di particolari categorie di cittadini non possono, complessivamente, superare la metà dei posti messi a concorso.

Nei concorsi per l'assunzione nelle qualifiche del personale esecutivo ed ausiliario degli uffici e di quello dell'esercizio non appartenente al personale dirigente, l'eventuale rimanenza dei posti riservati ai sensi del precedente comma viene conferita, fino alla concorrenza di un decimo dei posti messi a concorso, ai candidati risultati idonei che siano figli di dipendenti o di ex dipendenti dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

Se in relazione al limite di cui al primo comma del presente articolo si imponga una riduzione dei posti da riservare secondo legge, essa si attua in misura proporzionale per ciascuna categoria di aventi diritto a riserva.

I titoli che dànno luogo a riserva di posti o preferenze nella ammissione alle diverse carriere non sono influenti ai fini della progressione di carriera.

L'articolo 12 dovrebbe essere modificato al primo ed al secondo comma.

Nel primo comma la dizione dovrebbe essere la seguente: « Nei concorsi, le riserve dei posti... ecc. », con la soppressione delle parole: « per l'assunzione in servizio ferroviario ».

Metto ai voti l'emendamento soppressivo da me presentato al primo comma.

(*È approvato*).

Il secondo comma dovrebbe essere così formulato:

« Nei concorsi per l'assunzione nelle qualifiche del personale esecutivo ed ausiliario degli uffici e di quello dell'esercizio non appartenente al personale dirigente, qualora non vengano coperti dai destinatari tutti i posti riservati ai sensi del precedente comma, l'eventuale differenza viene conferita fino a concorrenza di un quinto dei posti messi a concorso e secondo

l'ordine della graduatoria, ai candidati risultati idonei:

a) che siano figli di dipendenti o di ex dipendenti dell'Azienda;

b) che siano lavoratori dipendenti da imprese private che gestiscono servizi per conto dell'Azienda stessa;

c) che gestiscano assuntorie ferroviarie o vi coadiuvino ».

Metto ai voti l'emendamento sostitutivo.

(*È approvato*).

Metto ai voti l'articolo 12, con gli emendamenti testè approvati.

(*È approvato*).

Art. 13.

Bandi di concorso.

I pubblici concorsi sono banditi dal Ministro e i relativi bandi sono pubblicati sulla *Gazzetta Ufficiale* almeno due mesi prima della data stabilita per l'inizio delle prove di esame. Il Ministro può, con lo stesso provvedimento, delegare il direttore generale a nominare le commissioni di concorso e a stabilire la sede o le sedi degli esami.

In particolare, il bando deve indicare:

1) il numero dei posti messi a concorso, divisi per compartimento ove occorra;

2) i documenti prescritti e i requisiti richiesti;

3) il programma degli esami;

4) ogni altra notizia utile per informare gli aspiranti circa le condizioni di ammissione e le cause di esclusione dal concorso, le preferenze e i benefici a particolari categorie, i termini e le modalità per la presentazione dei documenti, le sanzioni per le false indicazioni previste nella lettera *e*) nell'articolo 159, la presentazione di titoli facoltativi, i criteri e le modalità per la valutazione delle prove d'esame.

È in facoltà dell'azienda mettere a concorso, oltre i posti già disponibili alla data del bando, sia nelle qualifiche per le quali viene indetto il concorso, sia nelle qualifiche superiori della medesima carriera, anche quelli che si renderanno vacanti nelle stesse qualifiche in dipendenza di collocamenti a riposo d'ufficio nel semestre successivo al bando e, per le qualifiche del personale esecutivo dell'esercizio, nell'anno successivo al bando medesimo. Il termine per la presentazione delle domande non può essere inferiore a 30 giorni dalla data di pubblicazione del bando.

(*È approvato*).

Art. 14.

Prescrizioni per gli esami di concorso.

Gli esami di concorso consistono in prove scritte, prove orali ed eventuali prove pratiche e attitudinali.

Le prove scritte devono essere almeno tre per l'accesso alle carriere direttive e almeno due per l'accesso alle carriere del personale di concetto degli uffici e dei dirigenti del personale dell'esercizio.

Del diario delle prove scritte è dato avviso nella *Gazzetta Ufficiale* non meno di 15 giorni prima dell'inizio di esse. Il diario stesso deve essere comunicato ai candidati ammessi al concorso, nello stesso termine.

Al candidato è data comunicazione della sua ammissione alle prove orali comunicandogli il voto riportato in ciascuna delle prove scritte e pratiche eventualmente sostenute. Tale comunicazione deve essere data almeno 20 giorni prima dell'inizio delle prove orali.

Al termine di ogni seduta dedicata alle prove orali la commissione giudicatrice compila l'elenco dei candidati esaminati con l'indicazione dei voti riportati da ciascuno.

L'elenco, sottoscritto dal presidente e dal segretario dela commissione, è affisso nel medesimo giorno nell'albo della sede di esame.

(*È approvato*).

Art. 15.

Approvazioni della graduatoria.

La graduatoria finale con l'indicazione complessiva della votazione riportata da ciascun candidato, computata secondo le norme del bando, è approvata con decreto del Ministro

il quale, riconosciuta la regolarità del proce dimento, dichiara i vincitori del concorso.

La graduatoria viene pubblicata nel *Bollettino ufficiale delle Ferrovie dello Stato*. Di tale pubblicazione si dà notizia mediante avviso da pubblicare nella *Gazzetta Ufficiale*.

Dalla data della pubblicazione dell'avviso nella *Gazzetta Ufficiale* decorre il termine per le eventuali impugnative.

(*È approvato*).

CAPO II

NOMINE

Art. 16.

Assunzione degli idonei.

La nomina all'impiego è limitata ai vincitori del concorso fino alla concorrenza del numero dei posti messi a concorso.

Gli idonei che nella graduatoria eccedano il numero dei posti messi a concorso non acquistano diritto a coprire i posti che si rendano successivamente vacanti.

Tuttavia, il direttore generale delle Ferrovie dello Stato, previa autorizzazione del Ministro, ha facoltà di assumere gli idonei, secondo l'ordine della graduatoria, ai posti che si rendano disponibili entro un anno dall'approvazione della graduatoria stessa, nel limite del dieci per cento di quelli messi a concorso per il personale direttivo, del venti per cento per il personale degli uffici e per i dirigenti del personale dell'esercizio, e del quaranta per cento per il rimanente personale dell'esercizio.

Nel caso in cui alcuni dei posti messi a concorso restino scoperti per rinuncia o per decadenza dei vincitori, il direttore generale ha facoltà di procedere, nel termine di sei mesi, ad altrettante nomine secondo l'ordine della graduatoria.

(*È approvato*).

Art. 17.

Nomine in prova e periodo di prova.

Le nomine hanno luogo, a titolo di prova, nelle qualifiche iniziali di cui all'annessa tabella (*allegato n. 4*), per il periodo di un anno, con almeno trecento giorni di effettivo servizio, dedotte le assenze non dovute a riposi periodici.

La nomina in prova del dipendente che per giustificato motivo assuma servizio con ritardo sul termine prefissogli, decorre, agli effetti economici, dal giorno in cui prende servizio.

Il Consiglio di amministrazione determina le qualifiche per le quali, prima della fine del servizio in prova, è fatto obbligo di frequentare i corsi di formazione istituiti dall'Azienda e deve essere accertata la idoneità per mezzo di esami o devono essere conseguite abilitazioni a determinati servizi.

Qualora nell'anno non siano stati prestati trecento giorni di effettivo servizio, a norma del primo comma, o non siano state conseguite le abilitazioni di cui al terzo comma, il servizio di prova è prolungato, fino al compimento del predetto periodo o al conseguimento delle abilitazioni, ma in ogni caso per non oltre un anno.

(*È approvato*).

Art. 18.

Autorità competente per le nomine in prova

Le nomine in prova sono disposte dal direttore generale.

(*È approvato*).

Art. 19.

Nullità delle assunzioni.

La nomina del personale senza le modalità previste dalla presente legge è nulla di diritto e non produce alcun effetto a carico dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

(*È approvato*).

Art. 20.

Esenzione dal periodo di prova.

Il Consiglio di amministrazione determina i casi in cui i dipendenti, assunti per pubblico concorso per esami, possono essere esentati dal periodo di prova, quando provengono

da altro pubblico impiego, o possono completare, nella qualifica di assunzione, il periodo di prova eventualmente non ultimato in quella di provenienza.

Il mancato conseguimento delle abilitazioni o l'esito negativo degli esami di idoneità, ove prescritti per la nomina a stabile, comportano, comunque, la restituzione dei dipendenti ferroviari alla qualifica di provenienza e l'assegnazione, nel ruolo relativo, del posto precedentemente occupato.

(*È approvato*).

Art. 21.

Promessa solenne.

Il personale in prova, all'atto di assumere servizio, deve fare, in presenza di due testimoni, avanti al dirigente dell'ufficio o dell'impianto cui è destinato, promessa solenne secondo la seguente formula:

« Prometto di essere fedele alla Repubblica italiana, di osservare lealmente la Costituzione e le leggi dello Stato, di adempiere ai doveri del mio ufficio nell'interesse dell'Azienda per il pubblico bene ».

Della promessa è redatto verbale, conservandone in atti l'originale e consegnandone copia all'interessato.

(*È approvato*).

Art. 22.

Trattamento economico.

Il personale in prova o esentato dal servizio di prova ai sensi del precedente articolo 20, ha diritto allo stipendio iniziale della qualifica, previsto per il personale stabile dall'annessa tabella (*allegato n. 5*).

Nel caso, però, di provenienza da altri gruppi dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato o da ruoli di altre pubbliche Amministrazioni con stipendio superiore a quello spettante nella nuova qualifica, è attribuito un assegno personale, utile a pensione, pari alla differenza fra lo stipendio già goduto ed il nuovo, salvo riassorbimento nei successivi aumenti di stipendio per progressione di carriera, anche se semplicemente economica.

(*È approvato*).

Il ministro Angelini, in conseguenza di impegni precedentemente assunti, non può protrarre oltre la sua partecipazione ai lavori della Commissione. Poichè ritengo che la presenza del Ministro sia necessaria per una approfondita discussione del disegno di legge in esame, se non si fanno obiezioni, propongo di rinviare il seguito dei lavori alla prossima seduta.

(*Così rimane stabilito*).

La seduta termina alle ore 13.

DOTT. MARIO CARONI
Direttore dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari.