

SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

7^a COMMISSIONE

(Lavori pubblici, Trasporti, Poste e telecomunicazioni, Marina mercantile)

VENERDÌ 22 GENNAIO 1960

(33^a seduta in sede deliberante)

Presidenza del Presidente CORBELLINI

INDICE

Disegni di legge:

« Modifica all'articolo 201 dello stato giuridico del personale ferroviario, approvato con legge 26 marzo 1958, n. 425 » (812) (Approvato dalla Camera dei deputati) (Discussione e approvazione):

PRESIDENTE	Pag. 675, 677, 679, 680
DE LUCA	677
DE UNTERRICHTER, relatore	675, 677
FANELLI, Sottosegretario di Stato per i trasporti	678, 679, 680
GAIANI	678
IMPERIALE	679, 680
SACCHETTI	678

« Riordinamento dei ruoli organici del personale del Ministero dei trasporti — Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione — » (875) (Approvato dalla Camera dei deputati) (Discussione e approvazione con modificazioni):

PRESIDENTE, relatore	660, 665, 666, 668, 671, 674
AMIGONI	664, 665
BARDELLINI	661

BUIZZA	Pag. 664
CROLLALANZA	664, 665
DE LUCA	663, 664, 665, 668
DE UNTERRICHTER	665, 671
FANELLI, Sottosegretario di Stato per i trasporti	663, 664, 665, 666, 668, 671, 674
FOCACCIA	668
GAIANI	665
GENCO	666
IMPERIALE	665
RESTAGNO	662
SACCHETTI	663, 668

La seduta è aperta alle ore 10.

Sono presenti i senatori: Amigoni, Bardellini, Buizza, Cervellati, Corbellini, Crollalanza, De Luca, De Luca, De Unterrichter, Florena, Focaccia, Gaiani, Genco, Indelli, Restagno, Sacchetti e Solari.

A norma dell'articolo 18, ultimo comma, del Regolamento, il senatore Gombi è sostituito dal senatore Imperiale.

Intervengono i Sottosegretari di Stato per i trasporti Fanelli e per la marina mercantile Turnaturi.

A M I G O N I , *Segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.*

Discussione e approvazione, con modificazioni, del disegno di legge: « Riordinamento dei ruoli organici del personale del Ministero dei trasporti — Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione — » (875) (Approvato dalla Camera dei deputati)

P R E S I D E N T E , *relatore.* L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Riordinamento dei ruoli organici del Ministero dei trasporti — Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione — », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale sul disegno di legge, del quale sono io stesso relatore.

Onorevoli senatori, l'urgenza di discutere questo disegno di legge è determinata dalla esistenza di una ragione cui abbiamo accennato anche ieri, a proposito del riordinamento dei ruoli organici dell'A.N.A.S.

Si è infatti detto ieri come tale riorganizzazione fosse divenuta necessità impellente in rapporto allo sviluppo della motorizzazione; si sono sottolineate altresì le questioni che da ciò conseguono e soprattutto il fatto che spesso sono varate leggi, anche se attese e molto importanti, senza un efficiente strumento di esecuzione.

Anche nel disegno di legge in esame esistono alcune imperfezioni; tuttavia, come per il provvedimento n. 744, è palese l'urgenza che esso venga approvato, al fine di consentire effettive organicità e possibilità d'azione ad una branca tanto importante del Ministero dei trasporti.

Con questo provvedimento infatti si vogliono riordinare i ruoli organici del personale del Ministero dei trasporti (Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei tra-

sporti in concessione); il testo originario del disegno di legge, già approvato dalla Camera dei deputati, ha subito, davanti all'altro ramo del Parlamento, una prima revisione.

Dalla relazione sul disegno di legge, presentata dal Governo alla Camera, si rileva quale sia l'urgenza, assolutamente giustificata, di giungere ad una rapida approvazione del provvedimento e si fa presente come esso sia stato predisposto al fine di fronteggiare il rilevante aumento dei compiti affidati all'Ispettorato, cui l'Amministrazione peraltro non potrebbe continuare a far fronte, per l'insufficienza di personale nei ruoli organici.

Ricordo inoltre che la 5^a Commissione, con parere del 19 gennaio 1960, così si è espressa:

« La Commissione finanze e tesoro, pur non avendo nulla da osservare per quanto riguarda strettamente la copertura finanziaria, ritiene, per una migliore valutazione della portata del provvedimento, che sarebbe stato utile conoscere, di fronte all'onere da esso recato, il ricavo derivante dalla maggiorazione prevista dall'articolo 13. Tale esame è anche necessario dal punto di vista dell'influsso negativo che l'aumento della tassa per la sorveglianza può apportare.

Infatti, la tassa viene ad essere portata a:

- 7.000 lire al chilometro per le ferrovie;
- 3.500 lire al chilometro per le tranvie e le filovie extra urbane;
- 1.750 lire al chilometro per le tranvie e le filovie urbane;
- 4.250 lire al chilometro per la navigazione interna;
- 20.000 lire al chilometro per le funicolari;
- 15.000 lire per ciascun impianto di sciovie, slittovie, eccetera;
- 15.000 lire per gli ascensori;
- 0,70 lire al chilometro di percorrenza per le autovie; con aumento durante i lavori di impianto.

Ora, se si tiene conto di quello che può essere il gravame per aziende tranviarie e filotranviarie che si mantengono per esigenze sociali, appare chiaro che il sistema di copertura escogitato dev'essere dalla Commissione di merito esaminato in modo approfondito.

Inoltre si segnala alla Commissione di merito l'opportunità che in occasione della discussione del provvedimento venga esaminata, e possibilmente regolamentata, la materia delle ingentissime indennità casuali di cui gode il personale dell'Ispettorato della motorizzazione ».

Siamo tutti d'accordo quindi che vi sia bisogno del riordinamento previsto da questo disegno di legge, in modo che tutto il personale, il quale presentemente si trova in una situazione di poca stabilità (ripetiamo le stesse cose dette per il riordinamento degli organici dell'A.N.A.S.) possa essere inquadrato.

Per compiere l'adeguamento delle nuove tabelle di organico, la cui struttura esamineremo quando si passerà alla discussione degli articoli, si deve far fronte ad ulteriori spese, e si è provveduto a questo fissando una piccola tassa da versarsi all'Ispettorato.

Desidero al riguardo dire, riferendomi a quanto espresso nel parere della Commissione finanze e tesoro, che l'articolo 13 è stato fonte tanto per la Commissione della Camera che per me, di accurati calcoli, dai quali è risultato che la maggiorazione prevista da questo provvedimento è di un centesimo per viaggiatore, perciò lo 0,01 della cifra mi pare un'aliquota assolutamente trascurabile e di minima incidenza.

Gli onorevoli senatori comprenderanno come, dovendosi reperire i proventi necessari per l'inquadramento previsto, sia stato naturale rivolgersi agli utenti dei pubblici servizi; ad ogni modo mi riprometto, quando si arriverà alla discussione dell'articolo 13, di fornire alla Commissione tutte le delucidazioni che essa vorrà richiedere, unitamente ai calcoli da me effettuati in occasione dello studio di questo disegno di legge.

B A R D E L L I N I . Onorevole Presidente, il nostro Gruppo si dichiara favorevole a questo disegno di legge, del resto già approvato dalla Camera dei deputati; vorrei aggiungere poche parole, per ulteriormente illustrarne l'utilità.

Il continuo sviluppo della motorizzazione richiedeva un organico maggiormente adeguato alla situazione creatasi in questo ultimo decennio.

A parecchie riprese l'opposizione ha richiesto una revisione delle attribuzioni, una riforma del Ministero dei trasporti ed un conseguente riordinamento dei ruoli organici.

Per la riforma siamo ancora in un'aspettativa nebulosa, date le grandi difficoltà che essa incontra; per quanto riguarda invece gli organici, fu votata negli scorsi anni una legge riguardante l'Azienda ferroviaria, mentre per quanto attiene l'Ispettorato della motorizzazione non si è giunti ad alcunchè di concreto.

Con il disegno di legge in discussione si copre finalmente una lacuna, ed anche se in esso vi sono delle imperfezioni, detto provvedimento rappresenterà il massimo risultato ottenibile nelle condizioni attuali.

L'urgenza dell'approvazione del disegno di legge è indubbiamente notevole, sia per la situazione politica generale, sia per l'opposizione del Ministero del tesoro, sia, infine, per questioni connesse alla funzionalità del Ministero dei trasporti.

Questa urgenza, compresa dalla Commissione dei trasporti della Camera, è stata debitamente considerata nell'articolo 14, che prevede l'entrata in vigore della legge il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

La maggior conquista contenuta in questo disegno di legge è senz'altro quella dei ruoli aggiunti, riguardanti funzionari ed impiegati che da molti anni sono nell'Amministrazione, dove hanno svolto gli stessi compiti del personale in organico. Costoro passeranno, con l'approvazione del provvedimento, nel ruolo ordinario, grazie agli emendamenti apportati al testo governativo, che sono anche valsi ad aumentare i coefficienti di retribuzione delle stesse tabelle.

7ª COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 33ª SEDUTA (22 gennaio 1960)

Vi sono state alla Camera perplessità e discussioni, specie su alcune disposizioni, e precisamente quelle riguardanti i 6 posti di direttore centrale (tabella I, nota *a*) e l'articolo 13 concernente il contributo nelle spese di sorveglianza.

Nel testo governativo si mantenevano i due posti di soprannumero, già previsti dal decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 557, con le qualifiche di « Ispettore generale capo » fino alla revisione delle attribuzioni del Ministero dei trasporti.

Il testo governativo è stato emendato, aumentando i posti da due a sei e prevedendo la qualifica di Direttore centrale invece che quella di Ispettore generale capo. Si è cambiato il titolo perchè la dizione attuale è più confacente alle mansioni direttive dei sei funzionari che dirigono le rispettive importanti branche centrali della motorizzazione e si è passati da due a sei posti perchè le branche sono di tale numero e della medesima importanza.

In tal modo ogni dirigente ha maggiori responsabilità ed autonomia nel proprio lavoro.

Alla Camera dei deputati alcuni commissari ebbero delle perplessità, temendo che l'aumento del contributo per le spese di sorveglianza potesse essere preso a pretesto da parte dei concessionari per un aumento delle tariffe.

Le perplessità scomparvero perchè l'irrisorio aumento non può incidere su eventuali richieste degli interessati e perchè gli aumenti debbono essere concordati con il Ministero.

D'altronde si sa che molti concessionari cercano di ottenere tariffe concorrenziali e dannose alle ferrovie dello Stato.

Con questo disegno di legge, e più ancora con gli emendamenti apportativi, sono state soddisfatte tutte le esigenze esposte dal personale dell'Ispettorato.

Alcune richieste, però, si sono potute accogliere solo parzialmente, e in particolare i commissari della Camera furono sollecitati affinchè i concorsi di cui si parla all'articolo 8, per la carriera direttiva, fossero solo per titoli.

Non è stato possibile accontentare gli interessati, perchè il Governo si è pronunciato recisamente contro; del resto sembra logico che gli impiegati che ambiscono ad essere dirigenti siano sottoposti ad esami, esami peraltro interni e con prove limitate; cosa comunque utile e di scarsa importanza per le carriere di concetto ed esecutiva per le quali abbiamo ottenuto il concorso per soli titoli.

A parte questa richiesta, accolta solo parzialmente, si sono avute lamentele da funzionari del ruolo ordinario che possono temere per i benefici concessi al personale dei ruoli aggiunti; sarebbero però lamentele ingiustificate, dato che i posti che vengono occupati dai funzionari provenienti dai ruoli aggiunti sono posti nuovi, scaturiti dall'ampliamento dell'organico, senza dire che molti dipendenti, attualmente in ruolo, sono stati largamente beneficiati da leggi precedenti.

La preoccupazione per i fondi necessari all'applicazione di questo disegno di legge non ha ragion d'essere, in quanto c'è invece la certezza che con gli aumenti previsti dall'articolo 13 non solo si farà fronte a tutti i miglioramenti concessi, ma rimarranno ancora diversi milioni a disposizione.

Il nostro Gruppo, alla Camera dei deputati, si è prodigato al massimo per migliorare il testo governativo e per accelerarne la discussione e la votazione, ottenendo l'unanimità dei voti. Pertanto anche in questa sede noi diamo parere favorevole all'approvazione del provvedimento.

RESTAGNO. Onorevoli colleghi, ritengo che il disegno di legge al nostro esame meriti l'appoggio di tutti i presenti, proprio per l'importanza eccezionale che ha assunto il problema della motorizzazione in questi ultimi tempi.

Pertanto sono d'avviso che un notevole passo avanti si compirebbe con l'approvazione di questo disegno di legge, il quale adeguerà la struttura del personale dell'Ispettorato della motorizzazione alle esigenze e alle necessità attuali.

L'Ispettorato svolge infatti un servizio pubblico di eccezionale importanza. Desidero, al riguardo, richiamare l'attenzione del Governo sul fatto che da parte degli organi preposti alla motorizzazione civile vi deve essere un controllo rigido su tutte le aziende attinenti a questo servizio, affinché vengano osservate le giuste norme in vigore, tanto per quanto concerne gli emolumenti, quanto per quello che attiene agli orari di lavoro del personale.

Il servizio in questione è molto delicato e purtroppo assistiamo sovente a gravi lutti per incidenti stradali, dovuti forse allo sforzo eccessivo richiesto agli elementi preposti alla guida degli autopullman, i quali spesso superano gli orari di lavoro previsti, giungendo ad uno stato di stanchezza che può mettere a repentaglio la vita dei passeggeri.

Questo è uno degli aspetti della questione che desidero far presente; l'altro riguarda l'osservanza precisa di quelle che sono le convenzioni di carattere sindacale relative a questo personale e, anche se il problema cui accenno non va proprio riferito alla lettera del disegno di legge in esame, pure merita di essere sottolineato per la grande importanza che riveste.

Per il resto credo che su questo provvedimento sia stato espresso parere favorevole unanime anche dalla Commissione trasporti della Camera e ciò giustifica da parte nostra una piena e sollecita approvazione che soddisferà esigenze veramente sentite.

Riaffermo, però, che il Ministero dei trasporti dovrebbe tener presente anche l'altro aspetto del problema della motorizzazione, quello cioè che riguarda le aziende in concessione.

So, infatti, che presso l'altro ramo del Parlamento è in esame un disegno di legge tendente ad estendere al personale delle aziende con esercizio in concessione « l'equo trattamento » che darebbe tutela, sicurezza e tranquillità al personale.

DE LUCA. Desidero fare un'osservazione intesa a sottolineare, purtroppo, l'esistenza di situazioni per cui funzionari che esplicano nei vari compartimenti funzioni

superiori a quelle che il loro grado e qualifiche comporterebbero, da molto tempo sono pagati ancora come se fossero al grado di partenza.

Molte sono le incongruenze di questo genere, per cui si dovrebbe proprio cercare di appianare tali difficoltà, affinché i funzionari che dimostrano particolari capacità siano opportunamente inquadriati, e se ne riconoscano tangibilmente i meriti e l'attività.

FANELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Desidero dare agli onorevoli senatori assicurazione che con l'approvazione di questo disegno di legge la situazione cui accennava il senatore De Luca verrebbe ad essere risolta, in quanto essa dipende proprio dalla mancanza di un regolare ruolo organico che permetta di sistemare il personale; ripeto che con l'approvazione del provvedimento in discussione, verrà indubbiamente eliminato ogni disagio.

SACCHETTI. Onorevoli colleghi, aggiungo poche parole per sottolineare che il nostro Gruppo è favorevole all'approvazione, senza modificazioni, di questo disegno di legge, che con tanta ansia è atteso dal personale interessato.

Queste persone, infatti, compiranno un notevole passo avanti in due sensi, tanto perchè con il presente provvedimento si aumenterà il numero dei funzionari nei ruoli organici, quanto perchè costoro potranno aspirare ad un miglioramento nelle carriere.

L'aumento degli organici penso sia di una importanza enorme perchè, come giustamente ha rilevato il senatore Restagno, i compiti dell'Ispettorato sono molteplici e delicati e ad essi non si può certo far fronte con i ruoli organici stabiliti dal decreto legislativo del 7 maggio 1948, n. 557, e con personale proveniente da altri enti.

Per organizzare la ingente mole di lavoro dell'Ispettorato, per un'armonica attività di esso e per una maggiore tranquillità di tutti i suoi dipendenti, penso dunque che l'ampliamento degli organici sia importantissimo.

Circa poi il conseguente sviluppo delle carriere, basterà sottolineare che finalmente tali

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 33^a SEDUTA (22 gennaio 1960)

dipendenti si vedranno riconosciute giuridicamente le qualifiche che di fatto già possiedono.

BUIZZA. Onorevole Presidente, osservo che nell'articolo 6 si dice che: « Nella prima applicazione della presente legge, gli impiegati appartenenti ai ruoli delle carriere di concetto ed esecutiva... ». Domando perchè non è compresa nel beneficio di cui a detto articolo anche la carriera direttiva.

Perchè il personale della carriera direttiva viene escluso?

CROLLALANZA. L'osservazione del senatore Buizza mi pare giustificatissima; non si capisce infatti da quale motivo sia stata determinata tale esclusione, che per di più avrebbe carattere di misconoscimento delle attività svolte da un funzionario, perchè di uno solo si tratta, presso l'Ispettorato.

È logico che l'articolo 6 venga completato estendendo il beneficio anche ai funzionari direttivi, in modo che anche ad essi sia data la possibilità di avanzare nella carriera. Che poi questi funzionari siano uno, due o dieci non ha alcuna importanza agli effetti della impostazione del problema.

AMIGONI. Anche all'articolo 2 si parla del personale direttivo, di quello di concetto e di quello esecutivo; perchè dunque questa esclusione dei funzionari della carriera direttiva dall'articolo 6?

FANELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Si tratta di un'omissione che potrebbe, in effetti, costituire un'eccezione, del tutto superabile perchè, pur non essendo in grado, in questo momento, di parlare con conoscenza di causa, mi pare non vi siano interessati.

CROLLALANZA. Mi permetto di precisare, onorevole Fanelli, che di interessati ve n'è uno. Questa omissione, ripeto, costituisce una grave lacuna, senza dire che in fin dei conti è forse proprio l'Ispettorato che non desidera inquadrare questo funzio-

nario nei suoi ruoli, reputando invece forse opportuno restituirlo alle Ferrovie dello Stato da cui esso proviene, il giorno in cui questo provvedimento entrerà in vigore.

Non si può assolutamente non riconoscere a questa persona, come agli altri funzionari, la possibilità di essere sistemato nell'organico dell'Ispettorato, dove ha finora prestato servizio.

DE LUCA. Concordo col collega Crollanza e dichiaro che si deve inserire nel testo del disegno di legge, chiaramente, ciò che ora manca.

FANELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Onorevoli senatori, occorre tener conto della portata generale del provvedimento.

La questione particolare cui si è accennato si risolve nel senso che può rivelarsi opportuno, revisionando i ruoli organici dell'Ispettorato della motorizzazione, di restituire qualche elemento, temporaneamente e provvisoriamente utilizzato presso l'Ispettorato medesimo, agli enti di provenienza.

CROLLALANZA. Se si voleva restituirlo alle Ferrovie, bisognava farlo prima che questo provvedimento venisse presentato al Parlamento, per una questione di delicatezza ed anche perchè sono molti anni che il dipendente in parola presta servizio all'Ispettorato!

FANELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. In sostanza non dovrebbero sussistere preoccupazioni concernenti funzionari di altre Amministrazioni che potrebbero essere restituiti agli enti di provenienza. Si tratta di funzionari appartenenti ad altre Amministrazioni, ad altri ruoli e che potranno, pertanto, svolgere la propria regolare carriera nell'ambito della Amministrazione di provenienza. Nessun danno, quindi, potrà ad essi derivare.

CROLLALANZA. Il danno consiste nel fatto che in un momento in cui tutti gli altri funzionari hanno la possibilità di

essere inquadrati nell'Ispettorato, e di percorrere una determinata carriera, questo funzionario se la vede invece preclusa.

I M P E R I A L E. Onorevoli colleghi, lo articolo 1 dello stato giuridico dei ferrovieri, perchè è ad esso che, a mio avviso, dobbiamo riportarci, dice: « Il personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato si distingue in personale direttivo, personale di ufficio, personale di concetto e personale dell'esercizio ».

Ora, se nel presente disegno di legge si parlasse solo di personale delle carriere di concetto ed esecutiva, implicitamente si escluderebbe il personale della carriera direttiva, cioè i funzionari del gruppo A.

Questa è un'omissione, senza contare poi che non vedo come potrebbe essere inquadrato quel funzionario dell'Amministrazione delle ferrovie, che attualmente è distaccato presso la Motorizzazione, se qui si parla di funzionari del gruppo B.

Questo, mi pare, sia il nocciolo della questione.

F A N E L L I, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Desidero sottolineare la urgenza del provvedimento, manifestando, altresì, la mia preoccupazione per le conseguenze della mancata approvazione definitiva del testo di legge.

D E L U C A. Onorevole Fanelli, tale modifica non dovrebbe portare un notevole ritardo nell'approvazione del disegno di legge.

D E U N T E R R I C H T E R. È nostro compito, e requisito di buona tecnica legislativa, formulare dei provvedimenti validi su un piano generale, e non dei provvedimenti che favoriscano una persona o ne castigano un'altra.

F A N E L L I, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Per maggiore tranquillità, vorrei chiarirvi la situazione. Può darsi che il provvedimento presenti qualche lacuna, indipendentemente dalla buona volontà del Governo. Si tratta di una materia difficile da

disciplinarsi e sarà sempre possibile eliminare le eventuali imperfezioni in un secondo tempo, piuttosto che prolungare questa attesa.

C R O L L A L A N Z A. Malgrado quanto è stato finora sostenuto, l'interessato ha reclamato, con un esposto che, come è stato ricevuto da me, sarà stato ricevuto anche dagli altri colleghi. La Commissione, pertanto, non può ignorare la situazione; può valutarla a suo piacimento, ma non può ignorarla. Quindi, la discussione che si è fatta e si sta facendo, è una discussione perfettamente pertinente.

F A N E L L I, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. D'accordo, però devo fare una riserva: che, cioè, stiamo rientrando in un altro aspetto del problema. Qui subentra la competenza del Ministro riguardo ai meriti dei funzionari, competenza che può portarlo, in futuro, ad esaminare benevolmente il ricorso che è stato avanzato, ove la persona possieda i numeri richiesti.

A M I G O N I. L'articolo dice: « potranno essere trasferiti », non « dovranno essere trasferiti »!

P R E S I D E N T E, *relatore*. È evidente, pertanto, che c'è un giudizio di merito. Proporrò, però, di proseguire questa discussione quando esamineremo l'articolo 6.

G A I A N I. Io penso che, per gli effetti che ne potrebbero derivare, un rinvio all'altro ramo del Parlamento potrebbe essere pericoloso.

P R E S I D E N T E, *relatore*. Vorrei far rilevare agli onorevoli colleghi, che alla lettera a) del secondo comma dell'articolo 8 del testo presentato, nell'agosto del 1959, alla Camera dei deputati, si diceva:

« a) dagli articoli 1, 2 e 4 della predetta legge per le ferrovie pubbliche, le tranvie extraurbane ed urbane ... ».

Viceversa, alla lettera a) del secondo comma dell'articolo 13 del testo pervenuto al

Senato, la parola « urbane » non figura più. Questo non può essere considerato un errore meramente formale, perchè investe un problema di importanza essenziale. Quindi, il rinvio alla Camera dei deputati paventato dal collega Gaiani dovrà forse avvenire anche se il testo dell'articolo 6 non subirà modificazioni.

G E N C O . Desidero fare anch'io un piccolo rilievo. All'articolo 3 è detto: « Nel ruolo del personale amministrativo della carriera direttiva, i seguenti contingenti di posti saranno conferiti ad impiegati che risultino in possesso di uno dei titoli di studio indicati alla lettera b) del comma terzo del precedente articolo 2... ». Non si tratta della lettera b) del terzo, ma del quarto comma, e quindi bisogna modificare l'articolo in questo senso.

P R E S I D E N T E , *relatore.* Avevo rilevato anch'io tale inesattezza.

Ora, vi è un'altra questione: tra le categorie prese in considerazione nella penultima tabella, è stata dimenticata la categoria degli inservienti: anche tale omissione, se la Commissione crederà opportuno eliminarla, comporterà il rinvio del disegno di legge all'altro ramo del Parlamento.

F A N E L L I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Nel testo del Governo tale categoria figurava, quindi penso che si tratti di una dimenticanza. Proporrei di sospendere la seduta per alcuni minuti, onde chiarire queste piccole questioni.

P R E S I D E N T E , *relatore.* Se non si fanno osservazioni, aderendo alla richiesta del Sottosegretario di Stato Fanelli, sospendo la seduta per alcuni minuti.

(La seduta, sospesa alle ore 10,50, è ripresa alle ore 11,35).

P R E S I D E N T E , *relatore.* Poichè le questioni che sono state sollevate si riferiscono a determinati articoli del disegno di legge, potranno essere riprese in sede di discussione degli articoli stessi.

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.

I ruoli organici del personale direttivo, del personale di concetto, del personale esecutivo e del personale ausiliario del Ministero dei trasporti (Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione) previsti dalle tabelle I, II, III e IV allegate al decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 557, ratificato con legge 5 luglio 1951, n. 519, e modificate con l'articolo 16, comma quarto, della legge 14 giugno 1949, n. 410, sono rispettivamente sostituiti dai ruoli organici stabiliti dalle tabelle annesse alla presente legge.

(È approvato).

Art. 2.

Le assunzioni alle qualifiche iniziali dei ruoli del personale direttivo, del personale di concetto e del personale esecutivo, di cui alle annesse tabelle I, II, III sono effettuate mediante pubblico concorso per esami.

Le assunzioni alla qualifica iniziale del ruolo del personale ausiliario, di cui all'annessa tabella IV, sono effettuate mediante pubblico concorso per titoli, integrato da una prova pratica di scrittura sotto dettato.

Per l'ammissione ai concorsi per il ruolo del personale tecnico di vigilanza della carriera direttiva, gli aspiranti devono aver conseguito, presso una Università od un Istituto superiore dello Stato, il diploma di laurea in ingegneria e la relativa abilitazione professionale.

Per l'ammissione ai concorsi per il ruolo del personale amministrativo della carriera direttiva, gli aspiranti devono aver conseguito, presso una Università od un Istituto superiore dello Stato, uno dei seguenti titoli di studio:

a) diploma di laurea in giurisprudenza oppure in scienze politiche e sociali;

b) diploma di laurea in economia e commercio o titolo equipollente.

Per l'ammissione ai concorsi per il ruolo del personale di vigilanza della carriera di concetto, gli aspiranti debbono essere in possesso di uno dei seguenti titoli di studio:

a) diploma di abilitazione alla professione di geometra o di abilitazione tecnica in agrimensura o di perito agrimensore; diploma di perito industriale, diploma di maturità scientifica o titolo equipollente secondo il vecchio ordinamento scolastico (sezione fisico-matematica);

b) diploma di abilitazione del corso superiore dell'Istituto tecnico (sezione commercio e ragioneria), diploma di licenza dell'Istituto commerciale (perito o ragioniere commerciale), diploma dell'Istituto tecnico (sezione ragioneria) o titolo equipollente;

c) diploma di maturità artistica conseguito presso i licei artistici o diploma di abilitazione all'insegnamento del disegno nelle scuole statali.

Per l'ammissione ai concorsi per il ruolo del personale della carriera esecutiva, gli aspiranti debbono essere in possesso di diploma di istituto di istruzione secondaria di primo grado.

Per l'ammissione ai concorsi per il ruolo del personale ausiliario, gli aspiranti debbono essere in possesso della licenza di quinta classe elementare.

(È approvato).

Art. 3.

Nel ruolo del personale amministrativo della carriera direttiva, i seguenti contingenti di posti saranno conferiti ad impiegati che risultino in possesso di uno dei titoli di studio indicati alla lettera b) del comma terzo del precedente articolo 2 ovvero che siano stati a suo tempo inquadrati ai sensi dell'articolo 3 del decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 557;

Ispettore generale	posti n.	2
Ispettore capo	» »	5
Ispettore principale	» »	7
Ispettore di 1 ^a , 2 ^a e 3 ^a classe	» »	26

Propongo un emendamento tendente a sostituire, alla quinta riga di questo articolo, le parole: « indicati alla lettera b) del comma terzo del precedente articolo 2 », le altre: « indicati alla lettera b) del comma quarto del precedente articolo 2 ».

Metto ai voti l'emendamento sostitutivo da me presentato.

(È approvato).

Metto in votazione l'articolo 3, quale risulta con l'emendamento testè approvato.

(È approvato).

Art. 4.

Gli impiegati appartenenti al ruolo del personale esecutivo dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione che provengano dai ruoli della Amministrazione dei lavori pubblici — Corpo del Genio civile — e che abbiano conservato, all'atto dell'inquadramento nel ruolo dell'Ispettorato generale predetto, le qualifiche proprie della categoria dei disegnatori rivestite nel ruolo di provenienza, possono essere collocati a loro domanda, anche in soprannumero, nella qualifica iniziale del ruolo del personale di concetto, di cui alla annessa tabella II, con decorrenza agli effetti giuridici dalla data di entrata in vigore della legge 31 ottobre 1955, n. 1053.

La domanda prevista dal comma precedente deve essere presentata, a pena di decadenza, non oltre sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

(È approvato).

Art. 5.

Gli impiegati provenienti dai ruoli del soppresso Ministero dell'Africa italiana inquadrati nei ruoli aggiunti o posti aggiunti istituiti ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 30 novembre 1954, n. 1496, presso il Ministero dei trasporti — Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione — sono collocati

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 33^a SEDUTA (22 gennaio 1960)

nelle corrispondenti qualifiche dei ruoli ordinari di cui alle tabelle annesse alla presente legge, conservando a tutti gli effetti l'anzianità di qualifica e di carriera.

(È approvato).

Art. 6.

Nella prima applicazione della presente legge, gli impiegati appartenenti ai ruoli delle carriere di concetto ed esecutiva della Amministrazione autonoma delle ferrovie dello Stato, i quali alla data di entrata in vigore della presente legge si trovino da almeno un anno distaccati a prestare servizio presso l'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione e presentino apposita domanda entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge stessa, potranno essere rispettivamente trasferiti nei ruoli organici di cui alle annesse tabelle II e III, con le modalità previste dai commi secondo e terzo dell'articolo 200 del testo unico 10 gennaio 1957, n. 3.

È stato proposto dai senatori Buizza ed altri di aggiungere, dopo le parole: «gli impiegati appartenenti ai ruoli delle carriere», l'altra: «direttiva».

FANELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Vorrei dare un chiarimento. Il provvedimento è preordinato a soddisfare essenziali esigenze dell'Amministrazione, esigenze che si riferiscono particolarmente a talune categorie di personale: a queste medesime esigenze sono ispirate le tabelle allegate al disegno di legge.

SACCHETTI. Le spiegazioni tecniche forniteci dall'onorevole Sottosegretario, ci hanno convinti che, effettivamente, di personale direttivo, all'interno, ce n'è a sufficienza. Per questa ragione accettiamo l'attuale dizione dell'articolo 6.

FOCACCIÀ. Se le cose stanno effettivamente in questi termini, sono d'accordo

anch'io nel lasciare l'articolo 6 così come si trova. Se però vi sarà qualche elemento appartenente alla carriera direttiva che non serve più, lo si dovrà rimandare alla sua Amministrazione d'origine, perchè, altrimenti, le disposizioni contenute nell'articolo non hanno più senso.

PRESIDENTE, *relatore*. Noi facciamo questa raccomandazione al Governo: se vi sono degli elementi, appartenenti alle carriere direttive, distaccati presso l'Ispettorato e non ad esso necessari, essi devono essere restituiti alla destinazione d'origine.

DE LUCA. Il Governo si dovrebbe impegnare in questo senso.

FANELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Voglio nuovamente precisare che dal disegno di legge non deriveranno conseguenze negative per alcuno; eventualmente il Governo si impegna a normalizzare la situazione. Mi pare che questa sia la soluzione migliore.

PRESIDENTE, *relatore*. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'articolo 6.

(È approvato).

Art. 7.

È istituito un ruolo del personale salariato del Ministero dei trasporti — Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione — secondo la pianta organica fissata dalla tabella V annessa alla presente legge.

Nella categoria degli operai specializzati possono essere effettuate assunzioni anche oltre i posti previsti dalla pianta organica per detta categoria, purchè siano lasciati vacanti altrettanti posti di capi operai.

Nella prima attuazione della presente legge, in deroga a quanto disposto dall'articolo 8, n. 2 della legge 26 febbraio 1952, n. 67, i capi operai previsti dalla annessa tabella V saranno nominati a scelta tra gli

operai specializzati, di cui alla tabella stessa, che abbiano prestato effettivo servizio in detta categoria almeno per un anno, riportando la qualifica di « ottimo ».

(È approvato).

Art. 8.

I posti disponibili nelle qualifiche iniziali dei singoli ruoli potranno essere conferiti soltanto per il numero eccedente quello complessivo degli impiegati dei relativi ruoli aggiunti di cui all'articolo 344 del testo unico 10 gennaio 1957, n. 3, e degli impiegati non di ruolo di categoria corrispondente in servizio alla data del bando di concorso.

Nella prima applicazione della presente legge, i posti disponibili nelle qualifiche iniziali dei singoli ruoli di cui alle annesse tabelle I, II e III potranno essere conferiti, in misura non superiore alla metà, e per quanto riguarda il solo ruolo del personale di vigilanza della carriera di concetto anche in deroga alla disposizione contenuta nel comma precedente, mediante concorsi per titoli ed esami per i posti delle carriere direttive e mediante concorsi per titoli per i posti delle carriere di concetto ed esecutiva, riservati agli impiegati che alla data di entrata in vigore della legge 16 novembre 1957, n. 1122, già appartenevano al personale di ruolo e non di ruolo di carriere inferiori dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione e che risultino in possesso di uno dei titoli di studio rispettivamente prescritti per i singoli ruoli dal precedente articolo 2, salvo quanto disposto dal successivo comma quinto del presente articolo.

I vincitori dei concorsi di cui al comma precedente prenderanno posto nei rispettivi ruoli dopo coloro che saranno inquadrati nei ruoli stessi in applicazione dei primi due commi del successivo articolo 10.

Nei concorsi pubblici che verranno banditi entro un quinquennio dalla data di entrata in vigore della presente legge, per il conferimento dei posti disponibili nelle qualifiche iniziali dei singoli ruoli di cui alle allegate

tabelle, la metà dei posti a concorso sarà riservata al personale che, alla data di entrata in vigore della presente legge, si trovi in servizio per legittimo atto di nomina o di assunzione presso l'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione e che, per quanto riguarda i ruoli previsti dalle tabelle I, II, III e IV, risulti in possesso del titolo di studio rispettivamente prescritto dal precedente articolo 2, ovvero si trovi nelle condizioni previste dall'articolo 161, comma quarto, del testo unico 10 gennaio 1957, n. 3, relativamente al concorso per il ruolo del personale amministrativo della carriera direttiva, o nelle condizioni previste dall'articolo 173, comma quarto, del predetto testo unico, relativamente al concorso per il ruolo del personale di vigilanza della carriera di concetto.

Ai concorsi per il ruolo del personale di vigilanza della carriera di concetto da bandirsi ai sensi dei precedenti commi secondo e quarto, e limitatamente ad un terzo dei posti riservati, potrà essere ammesso anche il personale indicato nei commi stessi, il quale, in luogo di uno degli specifici titoli di studio previsti dal comma quinto del precedente articolo 2, risulti in possesso di uno degli altri diplomi di istituto di istruzione secondaria di secondo grado, che normalmente consentono la ammissione ai concorsi delle carriere amministrative e tecniche del personale di concetto.

Per la partecipazione ai concorsi previsti dal presente articolo, nei riguardi del personale contemplato dai precedenti commi secondo, quarto e quinto, si prescinde dal limite massimo di età.

(È approvato).

Art. 9.

Nella prima applicazione della presente legge potranno essere nominati alla qualifica iniziale dei ruoli del personale della carriera direttiva tecnica ed amministrativa di cui alla annessa tabella I i candidati riusciti idonei nell'ultimo concorso bandito per ciascuno dei due predetti ruoli.

I suddetti candidati saranno collocati nei ruoli secondo l'ordine delle graduatorie dei concorsi, dopo l'ultimo candidato dichiarato vincitore dei concorsi stessi.

(È approvato).

Art. 10.

Dopo l'effettuazione delle possibili promozioni, nonché dopo l'applicazione dei precedenti articoli 4, 5 e 6, dei commi secondo e quinto dell'articolo 8 e del precedente articolo 9, gli impiegati dei ruoli aggiunti istituiti in corrispondenza dei ruoli organici dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, che presentino apposita domanda entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge, potranno essere inquadrati nei ruoli organici di cui alle annesse tabelle I, II, III e IV, in corrispondenza della qualifica rivestita alla data della domanda, dopo l'ultimo impiegato della qualifica stessa, nell'ordine in cui si trovano collocati nei predetti ruoli aggiunti, conservando l'anzianità di carriera e di qualifica a tutti gli effetti, salvo quanto disposto dal successivo comma quinto. Gli inquadramenti di cui sopra, che risultino eccedenti il numero dei posti conferibili ai sensi del primo comma del precedente articolo 8, saranno disposti in soprannumero da riassorbirsi in ragione della metà delle successive vacanze.

Gli impiegati già appartenenti ai ruoli speciali transitori o ai ruoli aggiunti della carriera esecutiva e della carriera del personale ausiliario, i quali siano transitati nei corrispondenti ruoli organici in applicazione dell'articolo 6 del decreto legislativo 7 aprile 1948, n. 262, ovvero a seguito di concorso, potranno conseguire a domanda, da presentarsi entro il termine indicato al comma precedente, l'inquadramento eventualmente più favorevole cui avrebbero avuto diritto ai sensi del comma anzidetto ove fossero rimasti nei predetti ruoli speciali transitori o ruoli aggiunti.

Gli impiegati non di ruolo che alla data di entrata in vigore della presente legge si

trovino in servizio per legittimo atto di nomina presso l'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione e che successivamente alla data stessa conseguano l'inquadramento nei predetti ruoli aggiunti, potranno essere inquadrati nelle corrispondenti qualifiche dei ruoli organici, con le modalità stabilite al primo comma del presente articolo, decorrendo il termine per la presentazione delle domande dalla data di compimento dell'anzianità utile per il collocamento nei ruoli aggiunti.

Nei riguardi degli impiegati a suo tempo inquadrati nelle varie categorie di personale non di ruolo dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione in applicazione delle leggi 28 ottobre 1957, n. 970; 16 novembre 1957, numero 1122 e 2 gennaio 1958, n. 3, i quali sei mesi dopo l'entrata in vigore della presente legge non abbiano ancora maturato l'anzianità necessaria per il collocamento nei rispettivi ruoli aggiunti, il periodo di servizio prescritto dal primo comma dell'articolo 1 del decreto legislativo 7 aprile 1948, n. 262 è ridotto alla metà. Il collocamento dei predetti impiegati nei ruoli aggiunti non potrà in ogni caso avere decorrenza anteriore alla scadenza dei sei mesi sopra indicati.

Il personale collocato nei ruoli organici della carriera di concetto e della carriera esecutiva ai sensi del primo comma del presente articolo potrà conseguire la promozione alle qualifiche rispettivamente di sotto Ispettore di 1ª classe e di Archivistica o equiparata soltanto per la parte dei posti disponibili nelle qualifiche stesse che risulti eccedente il numero degli impiegati di qualifiche inferiori che alla data del 1º gennaio 1959 già appartenevano ai rispettivi ruoli organici dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

Al quarto comma vi è un errore di stampa, poichè vi si parla della legge 28 ottobre 1957, n. 970, invece che della legge 8 ottobre 1957, n. 970.

Non trattandosi di una modifica sostanziale, poichè nessuno chiede di parlare in

argomento, apporteremo questa correzione in sede di coordinamento.

Metto ai voti l'articolo 10.

(È approvato).

Art. 11.

L'ultimo comma dell'articolo 5 della legge 16 novembre 1957, n. 1122, è soppresso.

(È approvato).

Art. 12.

Alla copertura dell'onere derivante dalla attuazione della presente legge sarà provveduto con prelevamento dalle maggiori entrate conseguenti all'applicazione del successivo articolo 13.

(È approvato).

Art. 13.

A decorrere dal 1° gennaio 1960 i contributi nelle spese di sorveglianza dovuti a norma della legge 9 marzo 1949, n. 106, per l'esercizio di pubblici servizi di trasporto soggetti a concessione o autorizzazione sono moltiplicati per 3,5.

Tale maggiorazione si applica indistintamente a tutti i contributi chilometrici ed ai minimi fissati:

a) dagli articoli 1, 2 e 4 della predetta legge per le ferrovie pubbliche, le tranvie extraurbane, i servizi di navigazione interna, le funicolari terrestri ed aeree (funivie), le slittovie, sciovie, seggiovie e simili, gli ascensori in servizio pubblico, le ferrovie private di seconda categoria ed i binari di raccordo, ferme restando, per questi ultimi, le esclusioni di cui al secondo comma dell'articolo 4 della citata legge;

b) dagli articoli 5 e 6 della legge stessa per i pubblici servizi automobilistici per trasporto di persone, bagagli e pacchi agricoli

(autolinee) e per i servizi pubblici di linea per trasporto merci con autoveicoli.

I contributi come sopra maggiorati sono raddoppiati durante la costruzione degli impianti fissi e sono triplicati, durante il periodo dei lavori, nei casi in cui sia accordata la sovvenzione od altro concorso dello Stato, nei casi di ricostruzione di linee o tratti di linee distrutti o danneggiati dalla guerra e nei casi di ammodernamento o potenziamento degli impianti in applicazione della legge 2 agosto 1952, n. 1221.

Alla lettera a) del secondo comma, dopo le parole: « le tranvie », sono state omesse le altre: « urbane ed », poichè il testo esatto dovrebbe essere il seguente: « le tranvie urbane ed extraurbane ».

DE UNTERRICHTER. Non vorrei che questa omissione non fosse dovuta ad errore, ma fosse stata voluta espressamente, dato che le ferrovie urbane sono notoriamente passive.

PRESIDENTE, *relatore*. Era venuto anche a me tale dubbio, e quindi mi sono informato: si tratta delle ferrovie urbane che pagano il canone. Ci sono anche delle ferrovie urbane che hanno interessi extraurbani e che pagano il canone.

FANELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. La dizione esatta deve essere: « le tranvie urbane ed extraurbane ».

PRESIDENTE, *relatore*. Propongo pertanto, alla lettera a) del secondo comma, un emendamento tendente ad aggiungere, dopo le parole: « le tranvie », le altre: « urbane ed ».

Metto ai voti l'emendamento da me presentato.

(È approvato).

Metto ai voti l'articolo 13 con la modifica testè approvata.

(È approvato).

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 33^a SEDUTA (22 gennaio 1960)

Art. 14.

La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione

nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

(È approvato).

Passiamo ora all'esame e alla votazione delle tabelle allegate:

TABELLA I

RUOLI ORGANICI DEL PERSONALE DELLA CARRIERA DIRETTIVA DEL MINISTERO DEI TRASPORTI - ISPETTORATO GENERALE DELLA MOTORIZZAZIONE CIVILE E DEI TRASPORTI IN CONCESSIONE

Qualifica	Numero dei posti
Direttore generale	1 (a)

RUOLO DEL PERSONALE DELLA CARRIERA DIRETTIVA TECNICA

Qualifica	Numero dei posti
Ispettori generali	22
Ispettori capi	45
Ispettori principali	60
Ispettori di 1 ^a classe }	200
Ispettori di 2 ^a classe }	
Totale	327

RUOLO DEL PERSONALE DELLA CARRIERA DIRETTIVA AMMINISTRATIVA

Qualifica	Numero dei posti
Ispettori generali	15
Ispettori capi	24
Ispettori principali	30
Ispettori di 1 ^a classe }	100
Ispettori di 2 ^a classe }	
Ispettori di 3 ^a classe }	
Totale	169

(a) In luogo dei posti in soprannumero, con qualifica di Ispettore generale superiore, previsti dal decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 557, sono istituiti sei posti con qualifica di « direttore centrale », che rimangono in soprannumero fino alla revisione delle attribuzioni del Ministero dei trasporti.

(È approvata).

TABELLA II

RUOLO ORGANICO DEL PERSONALE DI VIGILANZA DELLA CARRIERA DI CONCETTO DEL MINISTERO DEI TRASPORTI - ISPETTORATO GENERALE DELLA MOTORIZZAZIONE CIVILE E DEI TRASPORTI IN CONCESSIONE

	Qualifica	Numero dei posti
Ispettore aggiunto capo		7
Ispettore aggiunto superiore		32
Ispettore aggiunto		54
Sotto ispettore di 1 ^a classe		102
Sotto ispettore di 2 ^a classe	{	145
Aiuto ispettore		
Totale		<u>340</u>

(È approvata).

TABELLA III

Coefficiente	Gruppo o categoria	Numero dei posti
193	Capi operai	10
167	Specializzati	25
157	Qualificati	45
151	Comuni	15
148	Manovali	5
Totale		<u>100</u>

(È approvata).

TABELLA IV

RUOLO ORGANICO DEL PERSONALE DELLA CARRIERA AUSILIARIA DEL MINISTERO DEI TRASPORTI - ISPETTORATO GENERALE DELLA MOTORIZZAZIONE CIVILE E DEI TRASPORTI IN CONCESSIONE

	Qualifica	Numero dei posti
Commessi		9
Uscieri capi		65
Uscieri		183
Totale		<u>257</u>

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 33^a SEDUTA (22 gennaio 1960)

Vorrei richiamare l'attenzione degli onorevoli colleghi sul fatto che tra queste categorie è stata omessa quella degli « inserienti » che dovrebbe seguire, nell'ordine, quella degli « uscieri ». Queste due voci dovrebbero essere raccolte da una graffa, in modo da risultare ambedue riferentisi al numero 183.

F A N E L L I, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. I posti sono 183, cumulativi per le due categorie.

P R E S I D E N T E, *relatore*. Metto ai voti l'emendamento aggiuntivo da me presentato alla tabella IV.

(È approvato).

Metto ora ai voti la tabella IV, con l'emendamento testè approvato.

(È approvata).

TABELLA V

RUOLO DEL PERSONALE SALARIATO DEL MINISTERO DEI TRASPORTI - ISPETTORATO GENERALE DELLA MOTORIZZAZIONE CIVILE E DEI TRASPORTI IN CONCESSIONE

Coefficiente	Gruppo o Categoria	Numero dei posti
193	Capi operai	10
167	Specializzati	25
157	Qualificati	45
151	Comuni	15
148	Manovali	5
	Totale	100

(È approvata).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Modifica all'articolo 201 dello stato giuridico del personale ferroviario, approvato con legge 26 marzo 1958, n. 425 » (812) (Approvato dalla Camera dei deputati)

P R E S I D E N T E. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modifica all'articolo 201 dello stato giuridico del personale ferroviario, approvato con legge 26 marzo 1958, n. 425 », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione sul disegno di legge, di cui do lettura:

Articolo unico.

Con effetto dal 1º maggio 1958, il testo dell'articolo 201 della legge 26 marzo 1958, n. 425, concernente lo stato giuridico del personale delle ferrovie dello Stato, è sostituito dal seguente:

« Il personale fisicamente inidoneo, conservato in servizio anteriormente al 1º maggio 1958, in base all'articolo 75, terzo comma, del regolamento del personale delle ferrovie dello Stato, approvato con regio decreto-legge 7 aprile 1925, n. 405, con cambio di qualifica in altra per la quale sia previsto un più elevato limite di età, viene collocato a riposo al compimento del 60º anno di età e del limite di servizio utile stabilito per la qualifica rivestita, salvo l'applicazione del secondo e terzo comma dell'articolo 165.

La presente norma non si applica al personale fisicamente inidoneo che, anteriormente al 1º maggio 1958, sia passato da una qualifica dell'esercizio ad altra degli uffici ed abbia superato le prove pratiche di dattilografia indette allo scopo di coprire il fabbisogno di personale addetto alla scrittura a macchina.

Quest'ultimo personale viene collocato a riposo al compimento dei normali limiti di età e di servizio previsti per la qualifica rivestita ».

Comunico che la 5ª Commissione ha espresso su questo disegno di legge il seguente parere:

« La Commissione finanze e tesoro, pur non avendo nulla da osservare per quanto riguarda la copertura finanziaria, esprime ancora una volta il suo avviso contrario a norme di carattere straordinario destinate a mutare lo stato giuridico di alcuni dipendenti, provocando, per sistemare la situazione di pochi, il malcontento di molti altri ».

D E U N T E R R I C H T E R, *relatore.* L'articolo 49 dello stato giuridico del personale ferroviario consente la conservazione in impiego con cambio di qualifica del personale che per infermità sia divenuto fisicamente inidoneo all'espletamento delle mansioni della qualifica rivestita.

Il quinto comma dell'articolo 165 dello stato giuridico stabilisce poi che i dipendenti mantenuti in servizio con cambio di qualifica, ai sensi del suddetto articolo 49, sono collocati a riposo al compimento dei limiti di età previsti per la qualifica di provenienza.

Trattasi di norma innovativa, non contenuta nel precedente regolamento del personale.

Una disposizione di carattere transitorio infine, quella contenuta nell'articolo 201, stabilisce che « la disposizione di cui al quinto comma dell'articolo 165, relativa al collocamento a riposo del personale inidoneo, conservato in impiego con cambio di qualifica, si applica anche nei confronti del personale ammesso alla conservazione in impiego con cambio di qualifica prima dell'entrata in vigore della presente legge ».

Ora, mentre la disposizione contenuta nel succitato articolo 165 non crea alcuna perplessità, trattandosi di una norma che disciplina la materia per il futuro, nei confronti quindi di dipendenti che non avevano aspettative diverse, talune perplessità e taluni inconvenienti sono sorti per la pratica attuazione della disposizione di cui al successivo articolo 201.

Infatti, prima dell'entrata in vigore del nuovo stato giuridico, il personale conser-

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 33^a SEDUTA (22 gennaio 1960)

vato in impiego per inidoneità fisica, con cambio di qualifica, veniva collocato a riposo al compimento del limite di età (anni 60) e del limite di servizio stabiliti dall'articolo 83, lettera a), del regolamento del personale del 1925 per la qualifica ultima conseguita, essendo allora previsto un limite minimo ed uno massimo per il collocamento a riposo d'ufficio.

Ora invece, se dovesse rimanere fermo il disposto del predetto articolo 201, anche quest'ultimo personale dovrebbe essere collocato a riposo al compimento del solo limite di età della qualifica di provenienza (anni 58 nella quasi totalità dei casi), indipendentemente dagli anni di servizio utili a pensione maturati.

Il personale di cui trattasi fruiva pertanto, col soppresso regolamento, di un trattamento più favorevole di quello derivante dall'articolo 201 del nuovo stato giuridico.

È evidente che tale nuova norma ha creato un vivo senso di disagio tra il personale interessato.

E non si può parlare di diritto precostituito; è chiaro che chi aveva servito l'Azienda, inquadrato secondo il vecchio regolamento, aveva fatto dei programmi per la sua carriera ed aveva delle aspettative dal punto di vista economico. Tali aspettative vengono frustrate con l'emanazione di questo provvedimento.

Per ovviare a tale inconveniente l'Amministrazione ferroviaria, con una circolare, aveva già disposto la conservazione in servizio fino ai 60 anni del personale che si era venuto a trovare nelle condizioni cui ho sopra accennato.

Ora, la modifica proposta all'articolo 201 serve, praticamente, a sanzionare con legge questo provvedimento transitorio e a concedere ad una limitata categoria un particolare favore, quello cioè di essere collocata a riposo a 62 anni.

Il nuovo articolo, infatti, stabilisce che:

« Il personale fisicamente inidoneo, conservato in servizio anteriormente al 1° maggio 1958, in base all'articolo 75, terzo comma, del regolamento del personale delle ferrovie dello Stato, approvato con regio decreto-

legge 7 aprile 1925, n. 405, con cambio di qualifica in altra, per la quale sia previsto un più elevato limite di età, viene collocato a riposo al compimento del 60° anno di età e del limite di servizio utile stabilito per la qualifica rivestita, salvo l'applicazione del secondo e terzo comma dell'articolo 165.

La presente norma non si applica al personale fisicamente inidoneo che, anteriormente al 1° maggio 1958, sia passato da una qualifica dell'esercizio ad altra degli uffici ed abbia superato le prove pratiche di dattilografia indette allo scopo di coprire il fabbisogno di personale addetto alla scrittura a macchina.

Quest'ultimo personale viene collocato a riposo al compimento dei normali limiti di età e di servizio previsti per la qualifica rivestita ».

Con i suddetti limiti quest'ultimo personale viene collocato a riposo a 62 anni.

Ora, non vi è dubbio che questo articolo presenta un lato che potrebbe anche essere suscettibile di critica, nel senso che stabilisce un favore particolare per quei dipendenti che hanno espletato l'esame cui si fa cenno nel disegno di legge e che hanno superato le prove pratiche di dattilografia.

Si tratta, praticamente, di uscieri, che non fanno i dattilografi, nè quelli che hanno superato l'esame, nè quelli che non l'hanno superato, quindi il numero degli interessati è molto ristretto, forse non si arriva neppure a 150 unità. Ora, nel personale che non ha sostenuto l'esame di dattilografia (perchè non si è trovato probabilmente nella condizione di farlo) si è determinato un certo malcontento perchè è evidente un certo squilibrio. Praticamente, sono uscieri sia gli uni che gli altri: alcuni hanno avuto la fortuna di sostenere l'esame in questione, altri invece no.

Bisogna, tuttavia, convenire che si tratta di una disposizione tendente a mitigare gli inconvenienti determinatisi in seguito all'entrata in vigore del nuovo stato giuridico. Vi è del personale che è stato particolarmente favorito, in quanto gode del privilegio di restare in servizio dai 60 ai 62 anni; hanno fatto l'esame di dattilografia anche

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 33^a SEDUTA (22 gennaio 1960)

elementi che dovevano essere collocati a riposo all'età di 58 anni. Costoro hanno già avuto un vantaggio per il fatto che sono stati, o saranno, collocati a riposo al raggiungimento dei 60 anni di età.

Se noi volessimo, quindi, regolare la situazione con perfetta giustizia, dovremmo dire che non è giusto concedere al personale che ha superato l'esame di dattilografia un ulteriore privilegio. Non mi sembra però opportuno raggiungere la giustizia danneggiando della gente che ha già delle aspettative che sono maturate; non possiamo, d'altra parte, imporre al Ministero un onere maggiore, derivante dal mantenimento in servizio, fino all'età dei 62 anni, di tutti coloro che hanno avuto il cambio di categoria per inabilità al servizio. Se questi fossero rimasti nella categoria alla quale erano assegnati sarebbero stati collocati a riposo a 58 anni, quindi già godono del vantaggio di andarvi a 60 anni.

Concludendo questa mia breve relazione, posso dire che mi sembra che il disegno di legge sottoposto al nostro esame sia meritevole di approvazione.

PRESIDENTE. Il relatore conosce le modifiche proposte dai senatori Imperiale e Sacchetti?

DE UNTERRICHTER, relatore. Si tratta di emendamenti agli articoli 91, 173 e 196 dello stato giuridico del personale ferroviario; ci troveremmo, pertanto, di fronte ad un nuovo disegno di legge, che non ha nulla a che vedere con quello di cui ci stiamo occupando.

DE LUCA. Il Ministro dei trasporti ed il Ministro del tesoro si sono trovati d'accordo sull'opportunità di modificare l'articolo 201 della legge 26 marzo 1958, n. 425; questo significa che il Governo, a un certo momento, si è accorto che questo articolo, allo stato dei fatti, non risponde più alla realtà e che quindi va modificato.

Ora, il relatore ha voluto, come si suol dire, mettere le mani avanti, dicendo che oggi si deve soltanto discutere sulla oppor-

tunità o meno di modificare l'articolo 201 in questione, precludendo in tal modo la possibilità di modificare altri articoli della stessa legge n. 425. Questo probabilmente egli ha detto proprio perchè ha saputo che alcuni colleghi della mia parte hanno presentato emendamenti tendenti a modificare altri articoli.

Ora, a me pare che l'assunto del senatore De Unterrichter non sia sostenibile, perchè il Parlamento è sempre sovrano; quindi la 7^a Commissione ha tutto il diritto e, vorrei dire, il dovere, a un dato momento, di rivedere, dovendosi riaprire la discussione su una determinata legge, altri articoli della stessa legge, se dalla discussione emerga la constatazione che tali articoli portano a sicuri inconvenienti.

Riaprendosi la discussione sulla legge 26 marzo 1958, n. 425, i rappresentanti delle sinistre, d'accordo con le organizzazioni sindacali di categoria, si sono ritenuti in dovere di presentare delle proposte di modifica ad altri articoli dello stato giuridico dei ferrovieri.

Noi abbiamo anche il diritto, inoltre, di modificare lo stesso titolo del disegno di legge; pertanto l'assunto del relatore è tale da non poter essere accettato dalla Commissione.

La Commissione, piuttosto, potrà discutere sulla opportunità o meno di approvare i nostri emendamenti, e su questo siamo d'accordo, perchè essa è sovrana; ma non si pongano delle pregiudiziali perchè si creerebbe un precedente che respingo in maniera assoluta.

PRESIDENTE. Purtroppo, come Presidente della Commissione, devo ripetere quello che ho già detto in altre occasioni: abbiamo adempiuto all'obbligo, prima di procedere alla discussione e all'eventuale approvazione di questo provvedimento, di sentire il parere della Commissione finanze e tesoro, che si è espressa nel senso che ho prima comunicato.

Ora, siccome gli emendamenti proposti dalle sinistre riguardano un disegno di legge che ha avuto formalmente il parere favore-

vole della 5^a Commissione e sono tali che toccano la parte finanziaria della legge stessa, devo ancora ricordare quello che ho detto ieri e cioè che emendamenti che comportino un aumento di spese od una diminuzione di entrate devono essere comunicati alla Commissione finanze e tesoro appena presentati, per il prescritto parere di competenza.

Gli emendamenti presentati porterebbero ad una modificazione dell'onere a carico dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ed è necessario, ripeto, che la 5^a Commissione esprima il suo parere in proposito.

Il Parlamento è sovrano, come ha detto il senatore De Luca, ma la procedura regolamentare va seguita.

S A C C H E T T I. Veramente, all'inizio mi sembrava che ci fosse una preclusiva, e su questa si poteva anche discutere; se ora la cosa è chiarita non ci sono difficoltà.

Il relatore ha detto che gli emendamenti da noi presentati non riguardano il disegno di legge all'ordine del giorno e che quindi noi potremmo presentare le nostre modifiche solo attraverso un nuovo disegno di legge. Rispondo a questa obiezione che, discutendosi oggi di una modifica ad un articolo della legge concernente lo stato giuridico del personale ferroviario, altri emendamenti sono perfettamente proponibili.

Vi è poi l'altra questione, che noi avevamo già previsto perchè anche ieri è stata sollevata dal nostro Presidente, e cioè che prima di entrare nel merito degli emendamenti questi devono essere sottoposti al parere della Commissione finanze e tesoro. La nostra parte è a conoscenza di questa necessità procedurale e pertanto siamo d'accordo nel sospendere la discussione di questo disegno di legge in attesa di conoscere il parere della 5^a Commissione sugli emendamenti che abbiamo presentato.

Pur essendo noi d'accordo sull'opportunità di approvare il provvedimento all'ordine del giorno, concernente la modifica dell'articolo 201, desideriamo rilevare che vi sono altre questioni mature ed urgenti, di uguale e, forse, di maggiore importanza; per questo ci sembra utile ed opportuno attendere, pri-

ma di approvare questo disegno di legge, e ci auguriamo che i nostri emendamenti siano attentamente esaminati ed accettati. In tal modo avremo sanato, per un buon periodo di tempo, alcune grosse questioni che concernono il personale ferroviario e che sono in discussione tra questo e la Direzione generale.

Il nostro atteggiamento non tende certamente a rinviare di molto la discussione di tali questioni, e neppure si deve pensare che per questo siamo contrari al disegno di legge in esame; vogliamo solo che dalla nostra discussione e dalle nostre decisioni vengano fuori delle disposizioni che siano le migliori possibili.

F A N E L L I, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo non ha nulla da obiettare circa questa procedura della richiesta del parere alla Commissione finanze e tesoro in merito agli emendamenti proposti. Vorrei solo pregare la Commissione di volere, frattanto, approvare separatamente il disegno di legge ora in esame. I membri della Commissione sono al corrente che tutta la materia è allo studio e quindi sarebbe preferibile rinviare la discussione di questi emendamenti, onde poterli esaminare nell'ambito del piano organico delle modificazioni che il Governo intenderebbe apportare allo stato giuridico del personale. In quella sede si potranno discutere, e se è il caso approvare, quegli emendamenti che ora vengono proposti dai senatori della sinistra.

G A I A N I. Allora occorrerebbe presentare un altro disegno di legge, perchè se diamo la nostra approvazione a quello ora in esame non sono più proponibili gli emendamenti che noi riteniamo opportuni; se si lasciasse invece aperta la discussione sul provvedimento ora in esame vi sarebbe sempre la possibilità di discutere anche le modifiche ad altri articoli della legge n. 425.

F A N E L L I, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Ripeto che il Ministero ha allo studio, ed in avanzata fase di esame, un insieme di emendamenti tendenti a regolare

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 33^a SEDUTA (22 gennaio 1960)

in maniera organica tutta la materia dello stato giuridico del personale delle Ferrovie dello Stato; mi sembra quindi preferibile discutere questi nuovi emendamenti in quella sede. Se la Commissione vuole invece inserirne l'esame nella discussione di questo disegno di legge, allora devo dire che tale discussione, per forza di cose, andrà veramente per le lunghe.

Inserendo questi emendamenti in tutto il complesso di modifiche che il Ministero sta studiando si potrà invece realizzare qualcosa di organico e di ben fatto.

Per quanto mi concerne, posso dare assicurazione che questo studio verrà fatto il più sollecitamente possibile.

I M P E R I A L E . Potremmo anche accedere alla proposta del Sottosegretario di Stato, ma per noi è importante sapere quanto tempo bisognerebbe poi attendere perchè le modifiche da noi proposte giungessero alla discussione e all'approvazione. Infatti, tali modifiche riguardano del personale che sta per essere collocato in quiescenza: così l'articolo 196 riguarda gli straordinari, per i quali non è stato riconosciuto il periodo di avventiziato o, per lo meno, solo nella misura del 50 per cento e l'articolo 173 riguarda del personale avventizio che ha molti anni di servizio nella Amministrazione ferroviaria e che sta per essere collocato a riposo: il periodo di avventiziato, agli effetti della pensione, non è stato riconosciuto a tale categoria.

Il problema, quindi, presenta un carattere di urgenza e per questo dicevo che potremmo accettare la proposta del rappresentante del Governo, se essa non portasse ad un eccessivo ritardo nell'accoglimento delle nostre richieste.

Comunque, noi presentiamo i nostri emendamenti alla legge n. 425, affinché essi vengano esaminati dalla 5^a Commissione; se il Ministero nel frattempo avrà terminato il suo esame della materia, sarà tanto di guadagnato e potremmo allora discutere anche il disegno di legge che presenterà il Governo. Nel frattempo, non avremo perduto del tempo e sarà già stato impostato il problema di queste rivendicazioni, giuste e uma-

ne, del personale interessato, che è in viva attesa.

F A N E L L I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Desidero dare assoluta garanzia che il Ministero farà tutto il possibile perchè il personale interessato non subisca alcun danno, e sarà tenuto presente il fatto che vi sono alcuni elementi prossimi ad andare in quiescenza.

Crelo che la procedura che intendono seguire i colleghi, e che risolve parzialmente il problema, non possa dare ad essi una garanzia maggiore di quella che possono avere dal fatto che il Ministero prenda in esame gli emendamenti da loro presentati e li inquadri nel complesso delle modifiche da apportare allo stato giuridico del personale ferroviario.

Assicuro, comunque, che si terrà conto del personale che andrà in quiescenza nelle more della discussione. Non dobbiamo dimenticare che lo studio che il Ministero sta compiendo è destinato ad aiutare questo personale!

Il concetto da chiarire è questo: il problema deve essere affrontato nella sua organicità.

I M P E R I A L E . Siamo d'accordo, ma è questione di tempo!

F A N E L L I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Mi sembra però inopportuno complicare le cose, rivolgendoci alla Commissione finanze e tesoro per ottenere un parere parziale, quando dobbiamo invece riesaminare tutto lo stato giuridico.

Se noi approvassimo oggi il disegno di legge all'ordine del giorno le cose risulterebbero molto più semplici. I colleghi della sinistra potrebbero presentare oggi i loro emendamenti e la prossima volta, in Commissione, potrei riferire se vi sono difficoltà perchè tali emendamenti possano essere accolti nel disegno di legge di modifica generale che, come ho detto, si sta elaborando.

P R E S I D E N T E . Pregherei gli onorevoli colleghi di approvare questo disegno

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 33^a SEDUTA (22 gennaio 1960)

di legge che sana una situazione che non è legittima; il resto verrà poi regolarizzato con la massima celerità. Abbiamo una dichiarazione del Governo che s'impegna a tener presente la posizione di coloro che potrebbero, eventualmente, essere danneggiati. Oggi, però, approviamo questo disegno di legge e saniamo una situazione che è veramente irregolare in funzione della legge esistente!

I M P E R I A L E . La questione è che i problemi posti con i nostri emendamenti sono da tempo conosciuti dal Ministero e dalla Direzione generale. Molti agenti, purtroppo, sono collocati in quiescenza, ma il Ministero non si è ancora deciso a trovare una soluzione. Ecco perchè, in un primo momento, si sono fatti dei passi per cercare di risolvere sindacalmente i problemi più urgenti; ma poichè in tal modo non siamo riusciti nel nostro intento, si è manifestata la necessità di presentare questi emendamenti. Noi non vogliamo, peraltro, interstardirci, e quindi, se il Sottosegretario dichiara che nella prossima riunione (e speriamo che sia a breve scadenza) il Ministro ci farà delle dichiarazioni su questi problemi, e contemporaneamente ci assicura che presenterà subito un disegno di legge per regolarizzare la posizione di questi agen-

ti, non insistiamo nella presentazione dei nostri emendamenti.

F A N E L L I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Non ho difficoltà a fare una dichiarazione di questo genere, e terrei a precisare che tutti gli impegni che sono stati presi dal Governo di fronte alla Commissione sono stati sempre mantenuti. Ero stato pregato di discutere questa questione in via generale, per non fare mille problemi di un problema, ma vi assicuro che la prossima volta sarò in grado di darvi gli elementi necessari per chiarire in quale fase si trova questo studio e quando potrà essere presentato un disegno di legge che modifichi il quadro generale dello stato giuridico del personale delle Ferrovie dello Stato.

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

Metto ai voti il disegno di legge di cui ho già dato lettura.

(È approvato).

La seduta termina alle ore 12,15.

Dott. MARIO CARONI

Direttore dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari