

## COMMISSIONE X

TRASPORTI — POSTE E TELECOMUNICAZIONI  
MARINA MERCANTILE

## XXI.

## SEDUTA DI MERCOLEDÌ 16 DICEMBRE 1959

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MATTARELLA

INDICE		PAG.
<b>Congedi:</b>		
PRESIDENTE . . . . .	209	
<b>Disegni di legge (Discussione e approvazione):</b>		
Modificazione degli articoli 112 e 122 del Codice postale e delle telecomunicazioni. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (1716) .	209	
PRESIDENTE . . . . .	209, 210	
CANESTRARI, <i>Relatore</i> . . . . .	210	
ROMANO, <i>Sottosegretario di Stato per le poste e telecomunicazioni</i> . . . . .	210	
Risoluzione consensuale della concessione della ferrovia Novara-Biella ed inclusione della linea nella rete statale, nonché modificazioni alla legge 30 aprile 1959, n. 286. (Modificato dalla VII Commissione permanente del Senato). (476-B) . . . . .	211	
PRESIDENTE . . . . .	211, 212	
SAMMARTINO, <i>Relatore</i> . . . . .	211	
BOGONI . . . . .	211	
MARCHESI . . . . .	212	
FRUNZIO . . . . .	212	
FANELLI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i> . . . . .	212	
Aumento da 10 miliardi di lire a 15 miliardi di lire del contributo straordinario dell'Erario alle ferrovie dello Stato per il Fondo pensioni e sussidi di cui alla legge 10 ottobre 1950, n. 907. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (1745) . . . . .	214	
PRESIDENTE . . . . .	214, 215	
CANESTRARI, <i>Relatore</i> . . . . .	214	
		FANELLI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i> . . . . . 214
		TERRAGNI . . . . . 214, 215
		LOMBARDI RUGGERO . . . . . 215
		DEGLI ESPOSTI . . . . . 215
		POLANO . . . . . 215
		<b>Votazione segreta:</b>
		PRESIDENTE . . . . . 215
<hr/>		
		<b>La seduta comincia alle 9,45.</b>
		SAMMARTINO, <i>Segretario</i> , legge il processo verbale della seduta precedente.
		(È approvato).
		<b>Congedo.</b>
		PRESIDENTE. Comunico che è in congedo il deputato Troisi.
		<b>Discussione del disegno di legge: Modificazione degli articoli 112 e 122 del Codice postale e delle telecomunicazioni (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato) (1716).</b>
		PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modificazioni degli articoli 112 e 122 del Codice postale e delle telecomunicazioni », già approvato dal Senato.
		Comunico che la V Commissione (Bilancio) ha espresso parere favorevole e che la

## III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 16 DICEMBRE 1959

IV Commissione (Grazia e giustizia), investita dell'esame del disegno di legge per il parere alla nostra Commissione, ha lasciato decorrere i termini senza inviarlo. Si intende che non ha voluto avvalersi della facoltà concessale. Il relatore, onorevole Canestrari, ha facoltà di svolgere la sua relazione.

CANESTRARI, *Relatore*. Onorevoli colleghi, questo disegno di legge, che viene sottoposto al nostro esame, già approvato dal Senato, è molto semplice perché si limita a modificare gli articoli 112 e 122 dell'attuale codice postale, al solo scopo di concedere maggiori agevolazioni ai correntisti postali, agli utenti cioè di un servizio che si è imposto ed affermato nel nostro Paese, sia per numero di operazioni, sia per la qualità del servizio stesso, essendo snello, agile e semplice.

Come è noto, in base alle norme vigenti, mentre sono esenti da tassa i versamenti e i prelievi fatti dal correntista per alimentare il proprio conto o per rientrare in possesso diretto di somme, non ne sono esenti invece le operazioni di prelievo a favore di terzi. Si è riconosciuta perciò l'opportunità di esentare dalla tassa anche detta specie di prelevamenti, proponendo a tale scopo la modifica dell'articolo 112. In tal modo le operazioni di cui si è detto sopra vengono ad essere sottoposte al medesimo trattamento già praticato per i prelevamenti del risparmio postale e per gli assegni bancari, con notevole vantaggio per i correntisti in genere e per i pensionati in particolare.

La modifica dell'articolo 122, invece, riguarda le norme in materia di prescrizione di crediti. Attualmente i versamenti in conto corrente postale si prescrivono a favore dell'amministrazione quando nel conto non siano state eseguite operazioni o annotati altri atti interruttivi nel termine di cinque anni. La modifica proposta, invece, che in tal modo si riaccosta al regime generale vigente in materia di servizi di risparmio, stabilisce che, per i crediti superiori a cinque mila lire, la prescrizione avviene dopo dieci anni e non più dopo cinque anni (termine quest'ultimo indicato dal regime vigente), limitando a cinque anni soltanto i depositi che non superino le cinque mila lire.

Onorevoli colleghi, poiché il parere della V Commissione bilancio è favorevole e, come ha già detto il nostro Presidente, la Commissione IV ha rinunciato ad esprimere il suo parere lasciando trascorrere i termini regolamentari, il relatore invita senz'altro la Commissione ad approvare il provvedimento.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

ROMANO, *Sottosegretario di Stato per le poste e telecomunicazioni*. L'onorevole relatore, sia pure succintamente ma non per questo meno esaurientemente, ha precisato gli scopi di questo disegno di legge che mira in sostanza a favorire le operazioni dei correntisti e in modo particolare dei pensionati.

È perciò inutile che mi attardi ad entrare nel merito, preferendo piuttosto limitarmi a sottolineare che trattasi di un provvedimento inteso a conferire, a parte le considerazioni di fondo, una certa armonia legislativa alla materia, parificando i vari settori operativi.

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

Do lettura dell'articolo unico del disegno di legge:

« Gli articoli 112 e 122 del Codice postale e delle telecomunicazioni, approvato con regio decreto 27 febbraio 1936, n. 645, e successive modificazioni, sono sostituiti dai seguenti:

*Art. 112.* — « Le operazioni di versamento e di pagamento effettuate a mezzo del servizio dei conti correnti sono soggette a tassa ad eccezione delle seguenti:

- 1°) le operazioni di postagiorno;
- 2°) i versamenti rappresentanti la commutazione dei crediti dei correntisti verso le Amministrazioni statali e parastatali;
- 3°) i versamenti fatti dai correntisti sul proprio conto corrente;
- 4°) i prelevamenti disposti dai correntisti con assegni localizzati a proprio favore;
- 5°) le operazioni di versamento e di pagamento disposte dall'Amministrazione postale.

L'Amministrazione ha facoltà di concedere agli enti pubblici, correntisti postali, di effettuare il pagamento delle tasse sui prelevamenti da essi disposti, in una o più soluzioni durante la gestione annuale del conto, con le modalità stabilite dal regolamento ».

*Art. 122.* — « I crediti di conti correnti, sui quali non siano state eseguite operazioni, o per i quali non siano avvenuti altri atti interruttivi, si prescrivono a favore dell'Amministrazione:

- a) nel termine di cinque anni, a decorrere dal 1° gennaio successivo all'anno in cui è stata iscritta in conto corrente l'ultima operazione o annotato l'ultimo altro atto interruttivo, quando siano inferiori a lire 5.000;
- b) nel termine di dieci anni, per qualsiasi altro importo.

La prescrizione non è interrotta dall'accreditamento degli interessi e dall'addebitamento del prezzo dell'elenco dei correntisti».

Non essendo stati presentati emendamenti, né essendovi osservazioni, il disegno di legge, che consta di un articolo unico, sarà votato direttamente a scrutinio segreto al termine della seduta.

**Discussione del disegno di legge: Risoluzione consensuale della concessione della ferrovia Novara-Biella ed inclusione della linea nella rete statale, nonché modificazioni alla legge 30 aprile 1959, n. 286 (Modificato dalla VII Commissione permanente del Senato) (476-B).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Risoluzione consensuale della concessione della ferrovia Novara-Biella ed inclusione della linea nella rete statale, nonché modificazioni alla legge 30 aprile 1959, n. 286 », approvato dalla X Commissione della Camera nella seduta del 10 giugno 1959 e modificato dalla competente Commissione del Senato nella seduta del 19 novembre 1959.

Comunico che la V Commissione (Bilancio) ha espresso parere favorevole all'approvazione del provvedimento.

Sulle modifiche apportate dal Senato ha facoltà di riferire il relatore, onorevole Sammartino.

SAMMARTINO, *Relatore*. Onorevoli colleghi, come ha detto il nostro Presidente, questo disegno di legge viene sottoposto al nostro esame dopo essere stato approvato dalla competente Commissione del Senato che ha ritenuto di apportare talune modifiche al testo da noi a suo tempo approvato.

Queste modifiche trovano la loro ragion d'essere nel fatto che mentre la Commissione discuteva questo provvedimento, nell'altro ramo del Parlamento era stato presentato un disegno di legge per trasferire nei ruoli del personale delle ferrovie dello Stato il personale delle ferrovie in concessione della linea Novara-Biella.

Il rappresentante del Governo, in considerazione di questo fatto, chiese alla nostra Commissione di attendere che venisse approvato dal Senato quel provvedimento al fine di inserire la sistemazione giuridica del personale della linea Novara-Biella, in quella delle ferrovie dello Stato. Sicché soltanto nella seduta del 10 giugno 1959 fu possibile approvare da

parte nostra il provvedimento. Non appena però esso — da noi approvato — giunse al Senato, il personale interessato chiese alcune maggiori garanzie in ordine al proprio trattamento giuridico. Per definire tutta la questione concernente appunto l'inquadramento del personale, questione di un'importanza notevole ai fini della soluzione complessiva del problema, il Governo in sede di VII Commissione del Senato propose, di propria iniziativa, due emendamenti aggiuntivi intesi a concedere agli agenti ferroviari la facoltà di opzione e la conservazione dell'iscrizione al fondo per le ferrovie in concessione, gestito dall'Istituto nazionale di previdenza sociale, e il riconoscimento del diritto alla indennità di buona uscita da corrispondere da parte delle ferrovie dello Stato, tramite l'associazione, purché già maturato naturalmente presso le ferrovie in concessione. Inoltre, questo diritto veniva commisurato a sei mensilità anziché a cinque.

Come si vede siamo di fronte ad un migliore trattamento rispetto a quello previsto dal testo da noi a suo tempo approvato. È opportuno anche precisare che gli emendamenti proposti dal Governo hanno reso necessaria la modifica della legge 30 aprile 1959, n. 286, relativa al trasferimento nei ruoli del personale delle ferrovie dello Stato, per evitare che le più vantaggiose disposizioni previdenziali previste per il personale della ferrovia Novara-Biella non venissero estese anche ai casi precedenti, per i quali la legge n. 286 era apparsa insufficiente.

Queste, onorevoli colleghi, sono in sostanza le ragioni che hanno indotto il Senato a modificare il disegno di legge. E poiché sono convinto che con l'introduzione di queste modifiche si sono avute norme migliorative a favore del personale interessato, dato che l'*iter* del provvedimento è stato abbastanza laborioso e in considerazione, infine, dell'attesa esistente tra le categorie suddette, mi permetto di proporre ai colleghi di approvare senz'altro, nel testo pervenuto dal Senato, il presente disegno di legge.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

BOGONI. Credo che la Commissione non possa che prendere atto dei miglioramenti proposti dal Senato, anche perché questi miglioramenti sono in sostanza quelli stessi chiesti in Commissione a suo tempo da alcuni di noi. Effettivamente, come ha detto il relatore, questo disegno di legge ha già avuto un *iter* abbastanza lungo e laborioso sicché possiamo tranquillamente approvarlo.

## III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 16 DICEMBRE 1959

Nell'annunciare quindi il nostro voto favorevole, mi sia permesso cogliere l'occasione per mandare il nostro saluto cordiale al collega Moscatelli che tanto si è occupato di questo provvedimento e che attualmente si trova ammalato.

MARCHESI. Anch'io, a nome del mio Gruppo, dichiaro di votare a favore.

FRUNZIO. Il mio Gruppo si associa.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale.

FANELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Ho chiesto di parlare soltanto per aver modo di ringraziare i componenti la Commissione per lo spirito di comprensione dimostrato nell'accogliere le modifiche proposte dal Senato. Si tratta di modifiche, come bene ha precisato il relatore, scaturite dalla presentazione di emendamenti suggeriti dallo stesso Governo. Dico ciò perché ritengo doveroso che la Commissione sappia che per consentire questi miglioramenti al personale interessato, il mio Ministero ha dovuto sostenere uno sforzo economico non indifferente, dato che i fondi necessari non erano facilmente reperibili.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame delle modifiche apportate dal Senato.

Gli articoli 1 e 2 non sono stati modificati.

La nostra Commissione aveva approvato l'articolo 3 nel seguente testo:

« Nei confronti del personale e degli assuntori della ferrovia Novara-Biella, nonché della Cassa soccorso, si applicheranno, a decorrere dalla data di inclusione della predetta linea nella rete delle ferrovie dello Stato, le disposizioni previste dalla legge 30 aprile 1959, n. 286, rispettivamente per il personale, per gli assuntori e per la Cassa soccorso delle ferrovie indicate nella legge medesima ».

La VII Commissione del Senato lo ha così modificato:

« Nei confronti del personale e degli assuntori della ferrovia Novara-Biella, nonché della Cassa soccorso, si applicheranno, a decorrere dalla data di inclusione della predetta linea nella rete delle ferrovie dello Stato, le disposizioni previste dalla legge 30 aprile 1959, n. 286, rispettivamente per il personale, per gli assuntori e per la Cassa soccorso delle ferrovie indicate nella legge medesima, con le modificazioni di cui ai seguenti articoli 4 e 5 ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Dopo l'articolo 3 la Commissione del Senato ha inserito i seguenti articoli, che prendono rispettivamente i numeri 4 e 5, che porrò successivamente in votazione:

« L'articolo 4 della legge 30 aprile 1959, n. 286, è sostituito dal seguente:

« Il personale delle Società ex concessionarie di cui all'articolo 1 ha facoltà di optare, entro il termine di tre mesi dalla data di partecipazione della qualifica assegnata dalla Azienda delle ferrovie dello Stato, per l'iscrizione al Fondo pensioni del personale delle ferrovie dello Stato, di cui al decreto 22 aprile 1909, n. 229 e successive modificazioni, dalla data di inquadramento nei ruoli del personale delle ferrovie dello Stato.

In tal caso il servizio prestato anteriormente a tale data presso le Società ex concessionarie, con iscrizione allo speciale Fondo di previdenza per gli addetti ai pubblici servizi di trasporto gestito dall'Istituto nazionale della previdenza sociale, è utile ai fini della cessazione dal servizio sia d'ufficio che a domanda, ai sensi dello stato giuridico del personale delle ferrovie dello Stato, nonché ai fini del trattamento di pensione ai sensi del predetto decreto. Lo speciale Fondo del personale addetto ai pubblici servizi di trasporto trasferirà al Fondo pensioni delle ferrovie dello Stato la relativa riserva matematica corrispondente ai versamenti effettuati per ciascun dipendente.

Il personale di cui al presente articolo, il quale abbia già compiuto, o compirà entro 30 giorni dalla data di opzione per il Fondo pensioni delle ferrovie dello Stato, i limiti di età e di servizio stabiliti dalla Tabella (allegato n. 15) annessa al 1° comma dell'articolo 165 dello stato giuridico del personale delle ferrovie dello Stato, sarà collocato a riposo con decorrenza non posteriore al predetto termine di 30 giorni, salvo quanto previsto dai commi seguenti.

Entro lo stesso termine di 30 giorni dall'opzione è data facoltà di chiedere il mantenimento in impiego fino al compimento di un biennio oltre il limite di età, previsto dal 4° comma dell'articolo 165 del citato stato giuridico, al personale il cui limite di età è fissato in anni 58 e 60 e che abbia già compiuto tale limite o al quale manchino meno di sei mesi al compimento del limite stesso. Delle facoltà previste dal presente articolo può avvalersi anche il personale eventualmente già cessato dal servizio in applicazione dell'articolo 4 della legge 30 aprile 1959, n. 286.

Per il personale che sarà eventualmente riammesso in impiego ai sensi del comma precedente, il periodo di assenza dal servizio sarà utile a tutti gli effetti. La riammissione comporterà la corresponsione della differenza fra gli assegni fissi di attività di servizio, con esclusione delle competenze accessorie, e le somme eventualmente corrisposte al personale stesso a titolo di pensione.

Gli agenti, che non si siano avvalsi della facoltà di opzione per il Fondo pensioni delle ferrovie dello Stato, prevista dai precedenti commi, continueranno a rimanere iscritti allo speciale Fondo per il personale addetto ai pubblici servizi di trasporto, gestito dall'Istituto nazionale della previdenza sociale.

Al personale di cui al comma precedente dovranno applicarsi, ai fini della cessazione dal servizio, sia d'ufficio che a domanda, le norme contenute nello stato giuridico del personale delle ferrovie dello Stato.

L'articolo 12 del regio decreto 8 gennaio 1931, n. 148, potrà trovare applicazione solo nel caso di collocamento a riposo per limiti di età e di servizio, disposto d'ufficio dalla Azienda ferroviaria in base all'articolo 165 dello stato giuridico del personale ferroviario prima del raggiungimento dei limiti di età e di servizio fissati dalle norme che regolano il collocamento a riposo degli addetti ai pubblici servizi di trasporto iscritti al predetto Fondo dell'Istituto nazionale della previdenza sociale.

In tutti gli altri casi di cessazione dal servizio, sia d'ufficio che a domanda, il personale medesimo consegue il diritto al trattamento di quiescenza solo se abbia compiuto i limiti di età e di servizio previsti dalle norme che regolano il citato Fondo.

Si applicano, anche agli agenti di cui al comma sesto del presente articolo, le disposizioni di cui ai precedenti commi terzo, quarto e quinto ».

*(È approvato).*

#### ART. 5.

L'articolo 5 della legge 30 aprile 1959, n. 286, è sostituito dal seguente:

« Gli agenti di ruolo provenienti dalle ferrovie: « Santhià-Biella »; « Monza-Molteno-Oggiono »; « Siena-Buonconvento-Monte Antico » e « Poggibonsi-Colle Val d'Elsa » saranno iscritti, alla data del loro passaggio nei ruoli delle ferrovie dello Stato, all'Opera di previdenza per il personale delle ferrovie dello Stato, di cui alla legge 19 giugno 1913, n. 641, e successive modificazioni.

Il servizio di ruolo prestato a decorrere dalla data di costituzione dei conti individuali fino al detto passaggio verrà riconosciuto nella misura di un terzo agli effetti della liquidazione dell'indennità di buonuscita a carico dell'Opera di previdenza.

Con l'iscrizione nei ruoli delle ferrovie dello Stato del personale delle Società ex concessionarie verranno a cessare i rispettivi fondi di buonuscita previsti dall'articolo 12 dell'Accordo nazionale 19 febbraio 1948 e dall'articolo 2 dell'Accordo nazionale 12 gennaio 1956.

I singoli conti individuali, con i relativi interessi, saranno introitati dall'Opera di previdenza delle ferrovie dello Stato, la quale assicurerà al personale di cui sopra, eccettuate le esclusioni e riduzioni previste dalle norme di legge vigenti per il personale ferroviario, un trattamento di buonuscita di importo non inferiore a sei mensilità dell'ultimo stipendio ».

*(È approvato).*

L'articolo 4, approvato dalla nostra Commissione, era del seguente tenore:

« La spesa di lire 650.000.000 di cui all'articolo 1 sarà stanziata nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti.

All'onere di cui sopra verrà fatto fronte con quota parte delle maggiori entrate di cui al provvedimento legislativo di variazioni al bilancio per l'esercizio 1957-58.

Il Ministero per il tesoro è autorizzato ad apportare con propri decreti le variazioni di bilancio all'uopo occorrenti ».

Questo articolo, diventato articolo 6, è stato così modificato dal Senato:

« La spesa di lire 650.000.000 di cui all'articolo 1 sarà stanziata nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti.

All'onere di cui sopra verrà fatto fronte, in deroga alla legge 27 febbraio 1955, n. 64, con quota parte delle maggiori entrate di cui al provvedimento legislativo di variazioni al bilancio per l'esercizio 1957-58.

Il Ministro per il tesoro è autorizzato ad apportare con propri decreti le variazioni di bilancio all'uopo occorrenti ».

Lo pongo in votazione.

*(È approvato).*

In conseguenza delle modifiche apportate agli articoli, il titolo del disegno di legge, già da noi approvato nella dizione:

« Risoluzione consensuale della concessione della ferrovia Novara-Biella ed inclusione della linea nella rete statale »

è stato dal Senato modificato nel seguente:

« Risoluzione consensuale della concessione della ferrovia Novara-Biella ed inclusione della linea nella rete statale, nonché modificazioni alla legge 30 aprile 1959, n. 286 ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto al termine della seduta.

**Discussione del disegno di legge: Aumento da 10 miliardi di lire a 15 miliardi di lire del contributo straordinario dell'erario alle ferrovie dello Stato per il Fondo pensioni e sussidi di cui alla legge 10 ottobre 1950, n. 907 (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato) (1745).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Aumento da 10 miliardi di lire a 15 miliardi di lire del contributo straordinario dell'erario alle ferrovie dello Stato per il Fondo pensioni e sussidi di cui alla legge 10 ottobre 1950, n. 907 », già approvato dalla VII Commissione permanente del Senato. La V Commissione (Bilancio) ha espresso parere favorevole.

Il relatore, onorevole Canestrari ha facoltà di svolgere la sua relazione.

CANESTRARI, *Relatore*. Onorevoli colleghi, il disegno di legge sottoposto al vostro esame, tende ad aumentare il contributo straordinario dello Stato per il fondo pensioni e sussidi delle ferrovie. Il motivo è dato dal continuo numero delle pensioni dirette e indirette e dalla continua concessione di sussidi. In verità, mentre mi ritengo soddisfatto per le pensioni dirette ed indirette, vorrei pregare il rappresentante del Governo di fare in modo di poter concedere maggiori sussidi al personale delle ferrovie dello Stato. Ieri sera ho telefonato al Capo di Gabinetto e mentre mi ha fornito una dettagliata relazione sulla concessione delle pensioni dirette e indirette, in materia di sussidi mi ha detto che in verità il Ministero dei trasporti ne concede ben pochi. Vorrei pregare il Sottosegretario di rendersi interprete presso il Ministro perché cerchi di essere più largo in questa concessione, perché sappiamo il bisogno degli impiegati dello Stato, soprattutto dei più modesti.

Riteniamo perciò giustificato questo disegno di legge che aumenta da dieci a quindici miliardi di lire il contributo straordinario dell'erario alle Ferrovie dello Stato per il Fondo pensioni; rivolgiamo contemporanea-

mente un caldo appello al Ministro perché si cerchi di largheggiare in materia di sussidi.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

FANELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Da parte del Ministero si farà tutto il possibile per aumentare il gettito dei sussidi, però debbo dire che ne diamo molti. Tutti quelli richiesti, normalmente li passiamo con una certa larghezza. Il personale delle Ferrovie dello Stato è quello che meno si può lamentare.

Voglio piuttosto precisare, sul disegno di legge, che non è la risoluzione del problema l'aumento da dieci a quindici miliardi. Questo aumento rappresenta un palliativo, perché noi avremmo bisogno per lo meno di ottanta miliardi; però, è un piccolo passo avanti. Comunque, è un problema che si vedrà in sede di discussione del bilancio, dove il mio ministero chiederà che le pensioni passino alle dipendenze del Ministero. Io debbo smentire che il nostro bilancio è in stato fallimentare. Il nostro bilancio è sano, però è necessario che siano da esso tolte le spese che non lo riguardano direttamente. Per esempio, se la campagna dei pomodori è in crisi, il Ministero dell'Agricoltura ci chiede un certo numero di vagoni per trasportare rapidamente il prodotto; il Ministero della Difesa ci chiede convogli e noi glieli mettiamo a disposizione. Noi vogliamo dare una impostazione veramente realistica al nostro bilancio e dimostrare che l'Azienda delle Ferrovie dello Stato ha un bilancio sano.

Io chiedo di approvare questo disegno di legge, che non risolve il problema delle pensioni, ma che comunque, con questa disponibilità di cinque miliardi, ci permette di fare un passo avanti.

TERRAGNI. Mi permetto di dire che sarebbe tempo di far rientrare almeno le amministrazioni autonome, come quella di cui parliamo, nell'orbita di quei criteri amministrativi che reggono le più piccole e le più grandi aziende. Qui qualche volta ci si domanda se stiano discutendo con una mentalità e su un piano di criteri amministrativi, oppure se con qualcosa che ha tutta la sostanza, non solo l'apparenza, dei criteri con cui si reggono le congregazioni di carità.

Quando l'onorevole Sottosegretario dice che, per far trasportare le patate o i pomodori occorre cedere i vagoni delle Ferrovie dello Stato quasi gratis, bisognerebbe dire a quel tale Ministero che se vuole i vagoni, li paghi. Io dico: salvate almeno la sostanza con delle note di addebito. Il Ministero della Di-

fesa vuole trasportare dei soldati, mandategli almeno una nota di addebito. A ciascun ministero le proprie competenze, i propri debiti. Mi pare questo il sistema migliore.

LOMBARDI RUGGERO. Vorrei osservare all'onorevole Terragni che però bisogna rendersi conto di certe situazioni. Quando c'è una crisi di un prodotto agricolo, si deve fare la domanda per i vagoni gratuiti al Ministero dell'Agricoltura, il quale poi la passa al Ministero dei Trasporti, che la passa alla Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato, e intanto i pomodori vanno in malora. Il problema comunque è grosso e vasto.

Un'azienda industriale, quando fa i suoi calcoli sui redditi di profitti, di introiti, calcola anche gli oneri che derivano dalle pensioni che dà ai propri funzionari. Ecco perché, contrariamente ad ogni altra amministrazione dello Stato, l'Azienda delle Ferrovie nel suo bilancio deve avere la passività e l'obbligo delle pensioni ai suoi funzionari. È dello Stato, ma è una azienda che deve calcolare quella che è la spesa per le pensioni.

DEGLI ESPOSTI. C'è anche la gonfiatura dei pesi della guerra, dei pesi politici derivanti dal fascismo.

PRESIDENTE. Il Parlamento ha già approvato una legge, che è operante, in forza della quale le Ferrovie ricevono dal Tesoro annualmente una somma che si aggira sulla cifra non indifferente di 50-60 miliardi, per rimborso di oneri non aziendali, e tra questi oneri vi sono tutti quelli per servizi sociali di interessi cospicui. Tra questi anche il trasporto sottocosto dei pomodori o dei cavoli. Altra cosa è il problema dei conteggi. Comunque il principio è stato ammesso ed esso è attuato con un contributo annuo da parte del Tesoro piuttosto cospicuo.

Per quello che riguarda le pensioni, oggi ci occupiamo non di un provvedimento che mette a carico del Tesoro, e quindi dello Stato, le pensioni dei ferrovieri, ma che aumenta il contributo che lo Stato dà al Fondo pensioni. Il che significa che le pensioni sono a carico del bilancio dell'Azienda delle Ferrovie. Lo Stato vi interviene con un contributo, che è stato finora di dieci miliardi e che con il disegno di legge attuale viene elevato a quindici.

TERRAGNI. Sono perfettamente d'accordo con l'onorevole Sottosegretario e mi auguro che il Tesoro faccia una buona volta un sacrificio, impostando a suo carico quello che può essere un fondo per una cassa da creare fuori della stessa amministrazione e che a carico

dell'esercizio delle Ferrovie dello Stato ci sia solo il versamento dei contributi al Fondo pensioni, come per un'azienda privata.

POLANO. Credo, onorevole Presidente, che questa discussione potrebbe avvenire in modo più proficuo in sede di bilancio non tanto dell'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato quanto del Ministero del tesoro. Qui rischiamo di porre questioni, per così dire, un po' campate in aria.

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

Passiamo all'esame degli articoli che, se non vi sono emendamenti od obiezioni, porrò successivamente in votazione:

#### ART. 1.

Il contributo annuo del Tesoro a favore dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, autorizzato in lire 250 milioni con l'articolo 6 della legge 4 maggio 1936, n. 844, ed elevato a lire 10 miliardi con la legge 10 ottobre 1950, n. 907, a parziale copertura del disavanzo della gestione del Fondo pensioni e sussidi per il personale dell'Amministrazione stessa, viene stabilito, a partire dall'esercizio finanziario 1959-60, nella misura di 15 miliardi di lire.

(È approvato).

#### ART. 2.

Per l'esercizio 1959-60, alla spesa di 5 miliardi di lire derivanti dall'attuazione della presente legge sarà provveduto mediante prelievo dal Fondo speciale di cui al capitolo 381 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per lo stesso esercizio finanziario.

Il Ministro del tesoro è autorizzato a provvedere con proprio decreto alla variazione di bilancio occorrente per l'attuazione della presente legge.

(È approvato).

Il disegno di legge sarà subito votato a scrutinio segreto.

#### Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge esaminati nella seduta odierna.

(Segue la votazione).

## III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 16 DICEMBRE 1959

Comunico il risultato della votazione segreta dei disegni di legge:

« Modificazione degli articoli 112 e 122 del Codice postale e delle telecomunicazioni » (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato) (1716).

Presenti e votanti . . . . .	30
Maggioranza . . . . .	16
Voti favorevoli . . . . .	30
Voti contrari . . . . .	0

(La Commissione approva).

« Risoluzione consensuale della concessione della ferrovia Novara-Biella ed inclusione della linea nella rete statale nonché modificazioni alla legge 30 aprile 1959, n. 286 » (Modificato dalla VII Commissione permanente del Senato) (476-B).

Presenti e votanti . . . . .	30
Maggioranza . . . . .	16
Voti favorevoli . . . . .	30
Voti contrari . . . . .	0

(La Commissione approva).

« Aumento da 10 miliardi di lire a 15 miliardi di lire del contributo straordinario dell'erario alle ferrovie dello Stato per il Fondo pensioni e sussidi di cui alla legge 10 ottobre

1950, n. 907 » (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato) (1745).

Presenti e votanti . . . . .	30
Maggioranza . . . . .	16
Voti favorevoli . . . . .	30
Voti contrari . . . . .	0

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Ambrosini, Amodio, Armato, Bardanzellu, Bianchi Gerardo, Bogoni, Boidi, Calvaresi, Canestrari, Cappugi, Concas, Degli Esposti, Fabbri, Francavilla, Frunzio, Geffer Wondrich, Granati, Lombardi Ruggero, Macrelli, Marchesi, Mattarella, Petrucci, Polano, Ravagnan, Ricca, Sammartino, Schiano, Terragni, Tonetti, Vidali.

E in congedo:

Troisi.

**La seduta termina alle 10,15.**

IL DIRETTORE

DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI  
Dott. FRANCESCO COSENTINO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI