

COMMISSIONE X

TRASPORTI — POSTE E TELECOMUNICAZIONI
MARINA MERCANTILE

XXXIV.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 12 OTTOBRE 1960

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MATTARELLA

INDICE

	PAG.		PAG.
Proposta di legge (<i>Seguito della discussione e rimessione in Assemblea</i>):		Modifica delle disposizioni sulle competenze accessorie del personale delle ferrovie dello Stato approvate con legge 31 luglio 1957, n. 685. (<i>Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato</i>). (2490)	332
SANNICOLÒ ed altri: Estensione delle facilitazioni di viaggio previste per le elezioni politiche a favore degli elettori dei Consigli provinciali e comunali (2104)	326	PRESIDENTE	332, 333, 334, 352
PRESIDENTE	326, 327, 328, 329	SAMMARTINO, <i>Relatore</i>	332, 334
RICCA	326	FRUNZIO	332, 333, 352
ANGELINI CESARE, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	326, 327, 328	BARDANZELLU	333
BOGONI	327	BOGONI	333, 334, 352
COLASANTO	327	DEGLI ESPOSTI	333, 335, 352
ADAMOLI	327	ANGELINI CESARE, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	334, 335, 352
FRUNZIO, <i>Relatore</i>	328	CAPPUGI	352
POLANO	328, 329	PETRUCCI	352
BARDANZELLU	328	Proroga della tassa sulle merci imbarcate e in transito nel porto di Venezia. (<i>Modificato dalla VII Commissione permanente del Senato</i>). (1334-B)	352
PETRUCCI	329	PRESIDENTE	352, 353
Disegni di legge (<i>Discussione e approvazione</i>):		LOMBARDI RUGGERO, <i>Relatore</i>	352
Modifica all'articolo 36 della legge 7 luglio 1907, n. 429, relativo ai servizi finanziari dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato. (<i>Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato</i>). (2264)	329	MANNIRONI, <i>Sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i>	353
PRESIDENTE	329	Disegno di legge (<i>Rinvio della discussione</i>):	
LOMBARDI RUGGERO, <i>Relatore</i>	329	Sicurezza della navigazione e della vita umana in mare. (<i>Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato</i>). (2082)	353
ANGELINI CESARE, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	329	PRESIDENTE	353, 354
Modificazioni agli articoli 2, 3 e 19 delle disposizioni sulle competenze accessorie del personale delle ferrovie dello Stato. (<i>Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato</i>). (2265)	330	DURAND DE LA PENNE, <i>Relatore</i>	353, 354
PRESIDENTE	330, 331	MANNIRONI, <i>Sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i>	353
SAMMARTINO, <i>Relatore</i>	330		

	PAG.
Proposta di legge (Rinvio della discussione):	
GIOIA ed altri: Costituzione dell'Ente autonomo del porto di Palermo e provvedimenti per l'esecuzione del piano regolatore delle opere portuali. (1466)	354
PRESIDENTE	354
Disegno di legge (Discussione e rinvio):	
Modifiche ed integrazioni alla legge 17 luglio 1954, n. 522, concernente provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento. (2395)	354
PRESIDENTE	354, 356, 364
BOIDI, <i>Relatore</i>	354, 356
SCHIANO	356, 359
PETRUCCI	356, 361
ADAMOLI	357, 363
COLASANTO	360, 361
DURAND DE LA PENNE	360
BOGONI	361, 364
JERVOLINO, <i>Ministro della marina mercantile</i>	361, 363
Votazione segreta:	
PRESIDENTE	364

La seduta comincia alle 9,45.

BOGONI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

Seguito della discussione della proposta di legge d'iniziativa dei deputati Sannicolò ed altri: Estensione delle facilitazioni di viaggio previste per le elezioni politiche a favore degli elettori dei Consigli provinciali e comunali (2104).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione della proposta di legge d'iniziativa dei deputati Sannicolò, D'Onofrio, Santarelli Enzo, Mazzoni, Sulotto, Lajolo, Viviani Luciana, Magno, Speciale: « Estensione delle facilitazioni di viaggio previste per le elezioni politiche a favore degli elettori dei Consigli provinciali e comunali » (2104).

Ha chiesto di parlare l'onorevole Ricca. Ne ha facoltà.

RICCA. Desidero soltanto far rilevare questo: all'indomani stesso che questa Commissione è stata investita del problema abbiamo visto che il Ministro dei trasporti ha diramato un comunicato alla stampa dandolo, questo problema, come ormai liquidato! Proprio il giorno dopo che noi avevamo iniziato la discussione abbiamo visto il Ministero prendere un atteggiamento che ci sembra quanto meno tenga poco conto delle funzioni di noi parlamentari e del rispetto che sia oltretutto dovuto alla Commissione. Perché tutto ciò?

L'onorevole Sottosegretario di Stato ci deve anche dire se il Governo intende chiuso il problema nei termini di cui al comunicato o se riconosce che il Parlamento, com'è suo diritto, può ancora arrivare a modificazioni che la maggioranza della Commissione concordi di apportare.

Noi riteniamo che non possa ritenersi chiuso in quanto si tratta di un problema che è all'esame della Commissione e sul quale i pareri erano già convergenti o, comunque, si era manifestata una certa comunanza di vedute, almeno quanto agli scopi.

Chiediamo, pertanto, che la Commissione abbia ad approvare la proposta Sannicolò così come essa è stata formulata e presentata, non sussistendo problemi di oneri o copertura od altro e, questo, indipendentemente da quello che è stato il comunicato governativo!

ANGELINI CESARE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Già nella precedente seduta di questa Commissione io ho avuto ad esprimere il parere del Governo a questo proposito. Ancora oggi si insiste in questa sede, come ha testé fatto l'onorevole collega, nell'affermare che non si tratta di problema di copertura. Ma, invece, è proprio così. E, a confermarcelo è stata proprio la competente Commissione del Bilancio che ha dato parere sfavorevole. Nel caso concreto, d'altra parte, stando alla legge vigente, questa copertura dovrebbe essere a carico degli enti locali, in quanto gli oneri inerenti a queste facilitazioni gravano, appunto, sui comuni e sulle provincie. Ad ogni modo, il Governo, in difetto di questa copertura, non può dichiararsi favorevole all'accoglimento di questo provvedimento.

Per quanto riguarda il comunicato, il Ministero ha ritenuto suo dovere comunicare che l'Amministrazione ferroviaria (contrariamente a certe affermazioni apparse sui giornali, specie dell'opposizione, affermazioni secondo le quali il Governo non intende concedere nessuna facilitazione) ha deciso di portare la riduzione, concessa in via ammini-

strativa per i viaggi in occasione delle elezioni comunali e provinciali, dal 40 al 50 per cento sulla intera rete ferroviaria, sia per gli elettori che risiedono all'interno, sia per gli emigrati (dal confine al luogo di votazione). È, quindi, del tutto legittimo da parte del Governo il comunicato in questione, visto che da parte di certa stampa si insisteva nell'affermare che si trattava di una presa di posizione negativa da parte governativa.

BOGONI. Credo che l'onorevole rappresentante del Governo non abbia compreso bene il significato dell'intervento del collega Ricca. La questione è questa: il Governo scavalca il potere legislativo e dirama un comunicato affermando in esso che il Governo concede una riduzione del 50 per cento! Questo ci sembra essere il punto della questione.

Ora, è vero che si parla di giornali, di stampa d'opposizione e così via, ma è pur vero che c'è il preciso dovere, da parte del Governo, di rispettare il Parlamento nel suo potere e in quelle che sono le sue prerogative. Ciò significa che vi doveva essere la discussione, ci si doveva ascoltare, prima di emettere il provvedimento. Io comprendo come fosse già pronto questo provvedimento, ma da ciò a diramare la notizia di una decisione, di una determinata aliquota di riduzione, sulla quale non siamo ancora tutti d'accordo, ne corre! Il Governo è, sì, già determinato per questa entità della riduzione da concedere, ma non altrettanto la Camera. Questo è l'errore che noi qui rimproveriamo al Governo.

ANGELINI CESARE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Nessuno qui contesta i diritti della stampa, ma non è un diritto dire cose che non rispondono alla verità e noi abbiamo semplicemente cercato di correggere, con il comunicato, queste cattive informazioni date dalla stampa. Il Parlamento, per parte sua, è naturalmente libero di fare quello che crede.

BOGONI. No, è qui che ci si sbaglia! È diritto del Governo emettere un comunicato smentendo la stampa, ma non già quello di superare il Parlamento. Siamo dei parlamentari, non siamo mica dei ferrovieri, obbedienti e dipendenti dall'Amministrazione! È, semmai, il Governo che deve obbedire al Parlamento e, in questo caso, alla nostra Commissione. Questo è il punto: lo spostamento del concetto di parlamento e democrazia!

PRESIDENTE. Vorrei chiarire un pò i termini della questione.

La verità è che, dopo il voto espresso dalla Commissione Bilancio, l'iter della proposta

di legge in discussione è tale — diciamolo francamente — da non consentire l'eventuale adozione del provvedimento in oggetto. È tale, qualunque possa essere l'orientamento di questa nostra Commissione, da non consentire che la proposta di legge arrivi in porto in tempo utile per essere applicata. E questo perché una decisione della nostra Commissione, anche se si giungesse ad un accordo, non potrebbe che essere di massima, di principio, in quanto dovrebbe tornare, per essere esaminata, davanti alla Commissione Bilancio.

Se poi la Commissione Bilancio insiste nella sua precedente determinazione negativa, andrebbe applicato l'articolo 40, VIII comma, per il quale « a giudizio del Presidente della Camera o si procederà a Commissioni riunite per l'esame degli articoli concernenti le « conseguenze finanziarie », ovvero sarà deferito all'esame dell'Assemblea l'intero disegno di legge ». Il che significa che, in ogni caso, tenendo presente che le Camere, per accordo intervenuto tra tutti i gruppi, chiudono i battenti fra due giorni, non si potrebbe arrivare in tempo. Ed ecco, allora, che il Governo, in vista di questa impossibilità di avvalersi di nuove norme di legge in tempo utile, ha utilizzato uno strumento amministrativo che gli viene offerto dalla legislazione vigente in materia ed offre il massimo di quanto è consentito, appunto, dalla legislazione esistente.

Questi, in sostanza, mi sembrano essere, obiettivamente, i termini della questione.

COLASANTO. Devo semplicemente ripetere, a mia volta, quanto ha detto l'onorevole Presidente. Per una situazione di fatto, oggi non ci è consentito di raggiungere questa estensione da più parti auspicata e richiesta e, quindi, per il momento conviene rinunziarvi.

ADAMOLI. La dichiarazione dell'onorevole Presidente indubbiamente risponde ad una situazione di fatto che qui, sul piano procedurale, ha un suo fondamento. Ma, perché siamo giunti a questa situazione? Perché oggi non siamo in condizioni di poter procedere secondo un iter parlamentare che possa portare ad una giusta conclusione questa proposta? Non è che questa proposta di legge d'iniziativa del collega onorevole Sannicolò ed altri colleghi sia stata presentata oggi soltanto; è stata presentata in tempo utile, addirittura il 23 marzo 1960, e però si è giunti alla discussione soltanto quando oramai i margini di tempo erano diventati ristretti. Tempo prezioso è andato perduto nell'altalena fra la nostra e la Commissione Bilancio. E quando noi diciamo che tutto questo ha un sapore

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 12 OTTOBRE 1960

politico, che i punti di vista di certa provenienza non vengono, per principio, accolti, crediamo di dire cosa esatta. A nostro giudizio da parte del Governo non si aveva l'interesse politico di approvare una legge di questo genere. E quando noi vediamo che persino all'estero, al parlamento francese, è stata avanzata la proposta, da parte di un parlamentare, affinché le ferrovie locali concedano facilitazioni agli emigrati italiani in quel paese, e che quindi si è avuta una manifestazione di sensibilità in altro paese, sensibilità che da noi viene a mancare, non possiamo non constatare e sottolineare la palese insensibilità da parte del Governo italiano. Perché, lo si deve dire chiaramente, in tutti i paesi democratici è valutata l'importanza che riveste il diritto di voto. Tutto questo noi lo dobbiamo dire, aggiungendo che la cosa poi ha assunto, nel caso, un aspetto in certo modo del tutto particolare con l'iniziativa presa dal Governo. Noi non possiamo ammettere che il prestigio del Parlamento e l'esercizio dell'attività parlamentare abbiano ad essere in ogni caso accantonati. Se la stampa, i giornali hanno sbagliato nell'informare l'opinione pubblica, il Governo aveva a sua disposizione tutti gli strumenti per correggere queste informazioni. Ma, nel caso, non si è trattato di una rettifica, bensì di una decisione che ha posto il Parlamento davanti al fatto compiuto. Noi oggi siamo qui convocati per discutere su questa proposta di legge ma il Governo ha già comunicato al paese che è stata già presa una decisione! Ebbene, da parte nostra, noi confermiamo tutti i motivi posti a fondamento di questa proposta di legge. Noi riteniamo che vi erano tutte le condizioni, sulla base delle attuali possibilità finanziarie e dei principi costituzionali, per approvare il progetto di legge del nostro collega, onorevole Sannicolò.

A questo punto, ci si dice, non c'è più il tempo per farlo. Noi non possiamo, comunque, non sottolineare questa conclusione non giusta. Dobbiamo anche mettere in evidenza, per quanto ci riguarda, il fatto che l'iniziativa presa, a suo tempo, dal nostro gruppo politico, è servita almeno a spostare l'indice dal 40 al 50 per cento. Non vogliamo attribuirci meriti, ma abbiamo ragione di ritenere che, se non avessimo presentato questa proposta di legge, anche questo margine non sarebbe stato preso in considerazione. Qualcosa quindi è stato ottenuto.

Ma, secondo noi, non è sufficiente, perché noi sappiamo quali sono le condizioni in cui si trovano i nostri emigrati e sappiamo

anche che questo 50 per cento limiterà molto il numero di coloro che potranno avvalersi del diritto di voto e che, quindi, questo diritto non eserciteranno.

Conseguentemente, per tutti questi motivi, il nostro gruppo chiede che si addivenga egualmente alla votazione su questa proposta di legge, pur riconoscendo, ripeto, che, la concessione decisa sul piano amministrativo rappresenta qualcosa.

FRUNZIO, *Relatore*. Abbiamo avuto modo di discutere il provvedimento nel merito e dalla discussione che si è sviluppata mi è sembrato di capire che sarebbe stato necessario rivedere tutta quella parte della legge elettorale che riguarda le facilitazioni di viaggio agli elettori. Arrivati a questo punto, non essendovi più né il tempo né la possibilità di esaminare il provvedimento e di approvarlo rapidamente a causa della mancanza della relativa copertura dell'onere finanziario, propongo alla Commissione di rinviare l'esame ad un momento più opportuno.

POLANO. Apprezziamo la proposta avanzata dall'onorevole Relatore ma pensiamo che per noi è impossibile rinviare il provvedimento. Si è svolta la discussione generale, l'onorevole Rappresentante del Governo ha espresso la sua opinione e perciò noi chiediamo che ora si passi alla discussione dell'articolo unico.

ANGELINI CESARE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Visto che non si vuol tenere conto dei reiterati sforzi compiuti dall'Amministrazione ferroviaria per venire incontro alle esigenze degli elettori; visto che non si vuol tener conto del parere negativo espresso sul provvedimento dalla Commissione Bilancio, non mi resta altro da fare che chiedere la rimessione della proposta di legge alla Camera, a nome del penultimo comma dell'articolo 40 del Regolamento.

PRESIDENTE. A seguito della richiesta dell'onorevole Rappresentante del Governo la discussione si intende sospesa ed il provvedimento resta al nostro esame in sede referente.

BARDANZELLU. Chiedo che la concessione della riduzione del 50 per cento accordata dall'Amministrazione ferroviaria per le prossime elezioni comunali e provinciali venga estesa anche ai trasporti marittimi.

ANGELINI CESARE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Onorevole Bardanzellu, non sono in grado in questo momento di dire se la cosa è possibile anche perché essa è di competenza del Ministero della marina mercantile. Non v'è dubbio, però, che, se sarà

possibile, sarà senz'altro provveduto in questo senso.

POLANO. Mi associo alla richiesta del collega Bardanzellu. Del resto questo problema formava oggetto di un emendamento che intendevo presentare. Propongo che venga votato un apposito ordine del giorno.

PETRUCCI. Mi associo anch'io perché il problema riguarda anche la Sicilia.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Bardanzellu, Polano, Petrucci e Bogoni hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Commissione,

preso atto che per le elezioni provinciali e comunali le ferrovie hanno accordato la riduzione del 50 per cento sulle vigenti tariffe per il trasporto di persone fa voti che dette riduzioni vengano estese ai servizi marittimi delle linee sovvenzionate per la Sardegna e per la Sicilia ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato all'unanimità).

Discussione del disegno di legge: Modifica dell'articolo 36 della legge 7 luglio 1907, n. 429, relativo ai servizi finanziari dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato (2264).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modifica dell'articolo 36 della legge 7 luglio 1907, numero 429, relativo ai servizi finanziari dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato », che è stato approvato dalla VII Commissione permanente del Senato nella seduta del 14 giugno 1960.

Comunico che la Commissione Bilancio ha espresso su questo provvedimento parere favorevole.

L'onorevole Lombardi Ruggero ha facoltà di svolgere la relazione.

LOMBARDI RUGGERO, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il provvedimento mira a snellire e a rendere più funzionali i servizi dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato. Come si sa, l'Amministrazione ferroviaria una volta gestiva direttamente i servizi di cassa: gli introiti venivano riscossi dalle stazioni ferroviarie che, materialmente, li versavano, poi, al compartimento competente, il quale a sua volta prov-

vedeva con mandati di pagamento. Il sistema, arretrato e dispendioso, fu in seguito migliorato, sicché le stazioni ferroviarie versavano gli incassi ricavati dalla vendita dei biglietti, non più al compartimento competente, ma ad alcuni istituti di credito, i quali provvedevano ad accreditarne i relativi importi in conti correnti bancari.

Questo esperimento ha dato risultati felici ed ha spinto l'Azienda delle ferrovie dello Stato ad esaminare la possibilità di un più largo ricorso all'organizzazione bancaria nel senso di affidare alle banche, oltre la raccolta presso le stazioni dei prodotti di traffico, anche la riscossione di particolari introiti estranei al traffico, nonché il servizio dei pagamenti.

Si è giunti così ad una situazione di fatto che ha modificato la legge del 1907. E da aggiungere che ciò ha permesso di snellire parecchie operazioni di cassa, con notevole risparmio di personale e con rilevante vantaggio per tutti coloro che sono in rapporto con l'Amministrazione ferroviaria.

Il Senato ha provveduto a codificare le modifiche alla vecchia legge.

Durante la discussione nell'altro ramo del Parlamento è stata sollevata la questione dell'Istituto nazionale di previdenza e di credito delle comunicazioni. Si è fatto rimarcare che tale istituto non avrebbe potuto esercitare i servizi di cassa per la mancanza di alcuni requisiti di capitale di cui difetta. Ma, onorevoli colleghi, sarebbe stata veramente cosa strana se si fosse impedito all'Istituto, che è connaturato con l'Azienda ferroviaria medesima, di esercitare questi servizi. Cosicché è stato presentato un emendamento la cui approvazione permette all'Istituto di esercitare questi servizi.

Non mi rimane che concludere, invitando gli onorevoli colleghi a voler esprimere il loro voto favorevole.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale. Poiché nessuno chiede di parlare, la dichiaro chiusa.

ANGELINI CESARE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo è favorevole all'approvazione del provvedimento.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo unico. Ne do lettura:

« L'articolo 36 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato con regio decreto 28 giugno 1912, n. 728, è sostituito dal seguente:

« Per provvedere alla riscossione delle entrate ed al pagamento delle spese, l'Ammi-

nistrazione delle ferrovie dello Stato si avvale delle proprie casse ed, in quanto occorra, dei servizi dell'Amministrazione postale.

« Con l'osservanza dei limiti complessivi di giacenza che verranno determinati di concerto dai Ministri dei trasporti e del tesoro, l'Amministrazione ferroviaria può essere autorizzata, con decreti degli stessi Ministri e sentito il proprio Consiglio d'amministrazione, ad avvalersi di aziende di credito che abbiano un patrimonio (capitale e riserve) non inferiore a quello che sarà stabilito dal Comitato interministeriale del credito e del risparmio, nonché ad avvalersi dell'Istituto nazionale di previdenza e credito delle comunicazioni. I rapporti con le aziende di credito saranno regolati da apposite convenzioni da approvarsi con i decreti medesimi.

« Il pagamento delle spese viene effettuato in base a ruoli paga ed ordini di pagamento emessi dal Servizio ragioneria.

« Le somme eccedenti l'ordinario fabbisogno ricorrente di cassa sono versate dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato in apposito conto fruttifero, al tasso di interesse stabilito dal Ministro del tesoro, presso la Tesoreria dello Stato.

« Le norme per il servizio di cassa e quelle per raccogliere, custodire e versare i fondi, sono stabilite dal regolamento ».

Trattandosi di articolo unico e non essendovi emendamenti, il disegno di legge sarà votato, direttamente a scrutinio segreto, in fine di seduta.

Discussione del disegno di legge: Modificazioni agli articoli 2, 3 e 19 delle disposizioni sulle competenze accessorie del personale delle ferrovie dello Stato (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato) (2265).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modificazioni agli articoli 2, 3 e 19 delle disposizioni sulle competenze accessorie del personale delle ferrovie dello Stato », approvato dalla VII Commissione permanente del Senato nella seduta del 14 giugno 1960.

Comunico che la Commissione Bilancio ha espresso parere favorevole.

L'onorevole Sammartino ha facoltà di svolgere la relazione.

SAMMARTINO, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il trattamento eco-

nomico e di missione dei dipendenti delle ferrovie dello Stato è regolato dalla legge 31 luglio 1957, n. 685. Questa legge si differenzia parzialmente da quella relativa a tutti gli altri dipendenti dello Stato, 29 giugno 1951, n. 489.

Si pone la necessità di operare dei ritocchi alle misure delle indennità previste per il personale ferroviario, onde adeguarle a quelle stabilite per il rimanente personale statale di qualifica equiparata. È necessario, inoltre, che le misure delle indennità di cui trattasi, tengano conto, per le singole qualifiche, della preminenza delle fusioni in relazione a quanto già sancito dalle nuove disposizioni contenute nello statuto degli impiegati civili dello Stato, di cui al decreto del Presidente della Repubblica del 10 gennaio 1957, n. 3.

Il presente disegno di legge, approvato dal Senato nella seduta del 14 giugno 1960, provvede a questo adeguamento, il quale, mentre lascia immutata la disciplina del trattamento di missione e di trasferimento del personale ferroviario, aggiorna le misure delle rispettive indennità.

L'articolo 2 viene modificato per allineare le misure dell'indennità di missione del personale ferroviario a quelle previste dal disegno di legge riguardante gli altri dipendenti dello Stato.

L'articolo 3 prevede, attualmente la riduzione a metà delle indennità di trasferta dopo i primi novanta giorni di missione e la sua cessazione dopo 240 giorni di missione continuativa nella medesima località. La nuova norma, seguendo il medesimo criterio di una maggiore gradualità nella riduzione della diaria proposta per gli altri statali, fissa la riduzione del 10 per cento dopo trenta giorni, e del 20 per cento dopo 90 giorni di missione continuativa, lasciando peraltro, inalterata la riduzione del 50 per cento dopo 180 giorni e fino ai 240, come previsto dalle disposizioni vigenti.

Per quanto si riferisce, poi, all'articolo 19 è previsto l'adeguamento delle misure dell'indennità di prima sistemazione a quelle stabilite per gli altri dipendenti dello Stato, avendo presenti i criteri di equiparazione delle qualifiche delle ferrovie dello Stato.

Quanto all'onere conseguente all'applicazione di queste disposizioni è da considerarsi che, poiché si tratta di spese non fisse, l'onere stesso può trovare copertura negli attuali stanziamenti di bilancio attraverso l'adozione di criteri di massima economia nella utilizzazione del personale fuori residenza.

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 12 OTTOBRE 1960

Ciò premesso, sono del parere che, nell'interesse della famiglia dei ferrovieri, debba essere approvato subito il presente disegno di legge.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

Poiché nessuno chiede di parlare, la dichiarazione è chiusa.

Passiamo agli articoli che, se non vi sono emendamenti, porrò successivamente in votazione.

ART. 1.

Gli articoli 2, 3 e 19 delle disposizioni sulle competenze accessorie del personale delle ferrovie dello Stato approvate con legge 31 luglio 1957, n. 685, sono modificati come segue:

Il primo comma dell'articolo 2 è sostituito dal seguente:

« Al personale comandato in missione in località distanti almeno 10 chilometri dall'ordinaria residenza compete l'indennità di trasferta nelle misure orarie indicate come appresso:

1°) Direttore centrale di 1ª classe, Direttore compartimentale di 1ª classe, Direttore centrale, Direttore compartimentale	L.	225
2°) Ispettore capo superiore, Ispettore capo, Cassiere principale <i>ad personam</i>	»	190
3°) Ispettore principale, Cassiere di 1ª classe <i>ad personam</i> , Ispettore di 1ª classe, Cassiere di 2ª classe <i>ad personam</i>	»	170
4°) Ispettore	»	150
5°) Segretario superiore di 1ª classe e qualifiche equiparate, Segretario superiore e qualifiche equiparate, Capo stazione sovrintendente e qualifiche equiparate, Capo stazione superiore e qualifiche equiparate	»	160
6°) Rimanente personale di concetto degli uffici e dirigenti dell'esercizio; Applicato capo e qualifiche equiparate, Applicato principale e qualifiche equiparate; Assistente principale di stazione, Alunno <i>ad personam</i> , Aiutante <i>ad per-</i>		

<i>sonam</i> , Capo treno di 1ª classe, Capo treno, Macchinista di 1ª classe, Macchinista, Macchinista T. M., Sottocapotecnico <i>ad personam</i> , Capo verificatori <i>ad personam</i> , Primo nostromo, Capo motorista, Capo elettricista	L.	130
--	----	-----

7°) Aiuto applicato e qualifiche equiparate; Assistente di stazione, Manovratore capo, Deviatore capo, Conduttore principale <i>ad personam</i> , Conduttore, Aiuto macchinista, Verificatore, Operaio specializzato, Secondo nostromo, Motorista di 1ª classe, Elettricista di 1ª classe	»	110
---	---	-----

8°) Aiutante e qualifiche equiparate, Commesso <i>ad personam</i> , Usciere capo e qualifiche equiparate; Capo squadra manovratori, Capo squadra deviatori, Assistente viaggiante, Aiuto macchinista T. M.; Capo squadra della linea, Operaio dell'armamento, Operaio qualificato di 1ª classe, Operaio qualificato, Capo squadra manovali, Marinaio scelto, Carpentiere di 1ª classe, Motorista, Fuochista <i>ad personam</i> , Elettricista, Carpentiere	»	100
--	---	-----

9°) Restante personale	»	90 ».
----------------------------------	---	-------

Il primo comma dell'articolo 3 è sostituito dal seguente:

« L'indennità di trasferta è ridotta del 10 per cento dopo i primi 30 giorni di missione continuativa in una medesima località. Se la durata della missione continuativa nella stessa località eccede i 90 giorni, la misura dell'indennità di trasferta, per il tempo successivo, è ridotta del 20 per cento. Qualora la missione continuativa si protragga, sempre nella medesima località, oltre i 180 giorni, l'indennità di trasferta, per il tempo successivo, è ridotta del 50 per cento e cessa dopo 240 giorni ».

Il primo comma dell'articolo 19 è sostituito dal seguente:

« Al personale traslocato spetta una indennità di prima sistemazione nella seguente misura:

Direttore centrale di 1ª classe, Direttore compartimentale di 1ª classe, Direttore centrale, Direttore compartimentale	L.	100.000
--	----	---------

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 12 OTTOBRE 1960

Ispettore capo superiore, Ispettore capo, Cassiere principale *ad personam*, Ispettore principale, Cassiere di 1^a classe *ad personam*, Segretario superiore di 1^a classe e qualifiche equiparate, Capo stazione sovrintendente e qualifiche equiparate L. 85.000

Rimanente personale direttivo, di concetto degli uffici e dirigente dell'esercizio; Applicato capo e qualifiche equiparate, Applicato principale e qualifiche equiparate, Applicato e qualifiche equiparate; Assistenti principale di stazione, Assistente di stazione, Alunno *ad personam*, Aiutante *ad personam*, Capo treno di 1^a classe, Capo treno, Macchinista di 1^a classe, Macchinista, Macchinista T. M., Sottocapotecnico *ad personam*, Capo verificatori *ad personam*, Primo nostromo, Capo motorista, Capo elettricista » 70.000

Rimanente personale . . » 60.000».

(È approvato).

ART. 2.

La presente legge entra in vigore il primo giorno del mese successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica Italiana.

(È approvato).

Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto in fine di seduta.

Discussione del disegno di legge: Modifica delle disposizioni sulle competenze accessorie del personale delle ferrovie dello Stato, approvate con legge 31 luglio 1957, n. 685 (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato) (2490).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge n. 2490: Modifica delle disposizioni sulle competenze accessorie del personale delle ferrovie dello Stato, approvate con legge 31 luglio 1957, n. 685.

Sul provvedimento, già approvato dalla competente Commissione del Senato, vi è il parere favorevole della Commissione Bilancio.

L'onorevole Sammartino ha facoltà di riferire.

SAMMARTINO, *Relatore*. Quanto ho detto poc'anzi circa il disegno di legge n. 2265 può valere, come indirizzo, anche per questo disegno di legge che modifica sostanzialmente, o meglio ancora, integralmente, le norme contenute nei diversi articoli dei Capi, V, VIII, IX e XIII della legge 31 luglio 1957, n. 685, contenente le disposizioni sulle competenze accessorie del personale delle ferrovie dello Stato. Infatti, mentre il precedente disegno di legge da noi testè esaminato, modifica gli articoli 2, 3 e 19 delle disposizioni di cui alla legge 31 luglio 1957, n. 685, quest'altro disegno di legge predisposto dal Governo modifica, a sua volta, tutta una serie di altri articoli della medesima legge. E sono in particolare gli articoli che riguardano il premio per ora di lavoro, il premio di percorrenza, l'indennità di pernottamento, il compenso per assenza dalla residenza, il premio di maggior produzione, il premio di operosità.

Quanto alla decorrenza dei benefici previsti, la legge in esame li fa decorrere dal 1° gennaio 1960, tenendo presente il fatto che i lavori relativi alla revisione delle disposizioni di cui si tratta, iniziati al principio del 1959 su pressante richiesta del personale interessato, sono stati portati a termine nel corso del secondo semestre dello stesso anno e, quindi, praticamente da oltre un anno.

Quanto poi al maggior onere derivante dall'applicazione di questi benefici, lo si fa risalire a 4 miliardi e mezzo circa e si pensa di potervi far fronte, nell'esercizio 1960-61, mediante riduzioni da apportare ad alcuni capitoli della spesa, per miliardi 2 e 150 milioni, e, con le disponibilità delle dotazioni di altri capitoli, per i rimanenti 3 miliardi e 250 milioni.

L'urgenza e la utilità di questa legge, anch'essa già approvata dal Senato della Repubblica nella seduta del 29 settembre 1960, sono affidate alla sensibilità di questa Commissione.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

FRUNZIO. Ringrazio l'onorevole collega Relatore e ringrazio gli onorevoli colleghi tutti per aver ascoltato la mia sollecitazione fatta in Aula il 15 luglio scorso quando formulavo questa richiesta: « Sollecito l'approvazione del disegno di legge che modifica

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 12 OTTOBRE 1960

l'attuale disciplina delle disposizioni sulle competenze accessorie del personale delle ferrovie dello Stato ».

Devo far presente che ieri sono rimasto un pò sorpreso quando ho visto questo provvedimento all'ordine del giorno e devo aggiungere, anche dispiaciuto, di non aver avuto il tempo necessario per poter esaminare un pò a fondo il disegno di legge che certamente per i ferrovieri rappresenta qualcosa di molto importante. Per certo noi dovremo approvare questo provvedimento tanto atteso e da così lungo tempo, e dobbiamo anche dire, approviamolo presto. Anzi, un elogio va all'onorevole Relatore che si è sobbarcato l'onere di fare la relazione.

Ma, ciò premesso, il problema è questo: possiamo dirci soddisfatti? Certamente no! E questo io lo dico con tutta sincerità dichiarandomi disposto a presentare tutta una serie di emendamenti che io vorrei illustrare brevemente. Gli emendamenti si riferiscono principalmente agli articoli seguenti della legge 31 luglio 1957, n. 685: articolo 26 (soprassoldo di località); articolo 33 (alloggi e compensi per alloggi); articolo 41 (soprassoldo per servizio notturno); articolo 42 (premio per ora di lavoro); articolo 43 (premio di percorrenza); articolo 49 (premio per ora di lavoro); articolo 57 (premio di maggiore produzione); articolo 58 (premio di operosità); articolo 64 (compensi per l'effettuazione delle paghe).

Chiedo all'onorevole Presidente di poterli sia pure rapidamente illustrare.

PRESIDENTE. Se lei è d'accordo, onorevole Frunzio, io la pregherei invece, di non volerli illustrare, e ciò per arrivare subito all'approvazione del disegno di legge e render, quindi, possibile anche la sua sollecita promulgazione.

FRUNZIO. Non li illustrerò allora; però, mi permetto di presentare, anche a nome di altri onorevoli colleghi, un ordine del giorno che vorrei trovasse l'unanimità di questa Commissione e venisse anche accolto dal Governo. L'ordine del giorno è questo:

« La Commissione,

nel prendere in esame il testo del disegno di legge recante modifiche alle disposizioni sulle competenze accessorie del personale delle ferrovie dello Stato, approvate con legge 31 luglio 1957, n. 685;

considerato che le modifiche contenute in detto testo, pur migliorando la situazione in atto, non compensano sufficientemente i disagi, le responsabilità e le prestazioni del

personale in rapporto all'incremento del traffico e non accolgono, quindi, le minime istanze delle categorie interessate;

consapevole, tuttavia, che apportare emendamenti al disegno di legge governativo causerebbe il ritorno del provvedimento al Senato, con conseguente ulteriore ritardo nella sua approvazione;

nel fermo convincimento della necessità di un riesame della materia relativa alle competenze accessorie,

impegna il Governo

a provvedere in merito con l'urgenza che la situazione richiede ».

BARDANZELLU. Prendo la parola semplicemente per informare la Commissione e il Governo di aver ricevuto proprio nei giorni scorsi una ennesima lettera che mi pare indicativa della critica situazione di un determinato settore, e precisamente quello degli assuntori delle ferrovie dello Stato.

Come è noto, il problema è sempre di attualità anche se nel corso degli ultimi anni se ne è parlato e in ogni occasione.

Vi è un disegno di legge, n. 544, mi sembra, che si protrae da ben tre legislature e che non ha mai potuto essere approvato. Chiedo, quindi, che venga preso in considerazione questo provvedimento e venga finalmente attuato per dare finalmente la dovuta soddisfazione a questa categoria.

PRESIDENTE. Lo avevamo preso a suo tempo in considerazione e lo si stava esaminando. Poi, in un secondo momento, l'esame è stato sospeso, anche su parere pressoché unanime della Commissione, in quanto si attendeva la definizione di un disegno di legge più completo. Comunque, vedrò quale è esattamente la situazione, oggi, se il nuovo schema di legge è stato, o meno, predisposto; ci regoleremo quindi in conseguenza.

BOGONI. Mi permetto di fare osservare che, a mio parere, il problema sollevato dall'onorevole collega esula dal caso in esame oggi. Indubbiamente riveste la sua grande importanza, ma, ripeto, esula dal merito della discussione in atto.

DEGLI ESPOSTI. Condivido lo spirito dell'ordine del giorno preannunciato dall'onorevole Frunzio, richiamando l'attenzione del Governo su una situazione di fatto che occorre fare in modo che non si ripeta più. C'è invero l'andazzo, nell'Azienda, nel Ministero competente in materia, ogni qualvolta si arriva a conclusioni positive e concrete dopo lunghe e travagliate discussioni in sede sin-

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 12 OTTOBRE 1960

dacale, di lasciar passare mesi e mesi o, addirittura anni interi, prima che queste conclusioni trovino esecuzione concreta in termini legislativi.

Questo provvedimento di legge, onorevoli colleghi, è del settembre 1959, epoca in cui i termini vennero concordati con l'Azienda. Era, pertanto, logico pensare che occorressero soltanto due o tre mesi per tradurre in termini legislativi le varie proposte cui si riferisce. Questo, invece, non è avvenuto.

Ed io trovo più che giustificate le argomentazioni addotte dall'onorevole Frunzio per sollecitare l'Azienda a rivedere il provvedimento, in quanto da allora ad oggi molte cose sono indubbiamente mutate.

D'altra parte, io dichiaro che sono anche d'accordo con l'ordine del giorno preannunciato dal collega onorevole Frunzio, tanto più che il Governo questa realtà l'ha già riconosciuta attraverso lo stesso Ministro dei trasporti quando ha affermato di accogliere le istanze dei sindacati e di riprendere, una volta approvato questo progetto di legge, le trattative con i sindacati stessi per vedere dove sia possibile e necessario migliorare. Chiedo anche all'onorevole Sottosegretario di Stato di voler riconfermare, in questa sede e in questa occasione, gli impegni già assunti al Senato, per i quali il Ministero è intenzionato, in sede di applicazione delle disposizioni interpretative di queste norme, a considerare paganti anche i tempi medi per il personale di macchina. Aggiungo che quando si è saputo che il Ministero intendeva provvedere in questa sede la cosa ha un po' tranquillizzato il personale interessato.

BOGONI. Ritengo che ormai il provvedimento sia stato discusso ampiamente. Il Senato lo ha già approvato e quindi noi non possiamo rinviare l'approvazione definitiva con la presentazione di emendamenti, anche perché in questo caso si arrecherebbe un danno rilevante e alle categorie interessate e all'amministrazione.

Con la speranza che i rilievi emersi dalla odierna discussione possano essere presi in considerazione in un immediato futuro, il nostro Gruppo darà voto favorevole al provvedimento.

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

SAMMARTINO, *Relatore*. Condivido le osservazioni fatte dai colleghi Frunzio e Degli Esposti, tuttavia devo dire che noi renderemo un grande servizio alla categoria dei ferrovieri se oggi approveremo il provvedimento.

Spetterà, poi, al Governo di tenere in considerazione i rilievi avanzati, così come spetterà all'iniziativa parlamentare riproporli sotto forma di una proposta di legge.

ANGELINI CESARE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Innanzi tutto devo dire che questo disegno di legge, se le informazioni non sono errate, è stato concordato con i sindacati. La lunga discussione svoltasi sul provvedimento è stata presieduta, come si ricorderà, dall'onorevole Colasanto, che a quell'epoca era Sottosegretario. Quindi le modifiche agli articoli, ripeto, sono state concordate con tutti i sindacati.

Devo ancora dire — a proposito dei tre articoli riguardanti il personale viaggiante di macchina, i capotreni e i frenatori — che nel disegno di legge erano state incluse delle norme non conformi agli accordi presi: per questo motivo al Senato sono stati presentati tre emendamenti sostitutivi, accolti dal Governo, e che figurano ora nel nuovo testo.

Per quanto ha detto l'onorevole Degli Esposti circa un mio presunto impegno al Senato, devo dire che questa affermazione non è rispondente a verità. Ripeto, al Senato sono stati presentati tre emendamenti sui punti riguardanti il personale viaggiante ed il Governo in quella occasione non ha mosso alcuna eccezione. Altri impegni non ci sono stati. Tuttavia il Governo, in riferimento agli articoli accennati, si impegna ad assicurarne l'applicazione più estensiva.

Circa il fatto che le intese con i sindacati sul provvedimento risalgono al settembre 1959 e che solo oggi il provvedimento viene discusso, devo dire che ciò non ha provocato nessun documento in quanto gli effetti del disegno di legge decorrono dal 1° gennaio 1960.

Il provvedimento importa un onere di circa 6 miliardi, il che rappresenta uno sforzo oltre il quale non è stato possibile andare. I colleghi sanno che le condizioni del bilancio dell'Amministrazione ferroviaria si presentano anche quest'anno precarie con un *deficit* di 22 miliardi. Si è fatta molta fatica ad ottenere l'approvazione di questo provvedimento in quanto si voleva che i 6 miliardi fossero utilizzati, non per andare incontro alle necessità dei ferrovieri, ma per colmare il *deficit* di bilancio.

Per ciò che si riferisce al contenuto dell'ordine del giorno, l'Amministrazione ha già detto ai rappresentanti dei sindacati che non ha nessuna difficoltà, dopo l'approvazione del presente provvedimento, ad aprire una nuova discussione (credo che l'onorevole Degli Espo-

sti abbia avuto assicurazioni in proposito quando è stato ricevuto dall'onorevole Ministro). Se vi saranno successivamente nuove richieste, posso assicurare che saranno esaminate con la massima benevolenza da parte dell'Amministrazione ferroviaria.

Concludo, rivolgendo viva preghiera ai colleghi di voler approvare il disegno di legge così come è, rinviando a tempo più opportuno la discussione sulle richieste successive.

DEGLI ESPOSTI. Vorrei precisare, onorevole Sottosegretario, i termini della discussione avvenuta in quella sede. I sindacati avevano presentato un emendamento con cui si rivendicava il pagamento dei tempi medi al personale viaggiante di macchina.

L'Azienda (e per essa il vice capo Gabinetto del Ministro dei trasporti, il quale evidentemente non parlava a titolo privato) rispose che non sarebbe stato necessario apportare delle modifiche al provvedimento in quanto l'interpretazione da dare è che il personale viaggiante deve avere il pagamento dei tempi medi. Aggiunse anche che, dovendosi fare delle norme interpretative del presente provvedimento, in quella occasione si sarebbe precisato che i tempi medi sarebbero stati retribuiti.

La mia attuale richiesta ha lo scopo di avere la sua autorevole conferma in proposito.

ANGELINI CESARE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Se questo è l'impegno preso dall'Amministrazione ferroviaria con i sindacati, devo dire che esso sarà mantenuto.

PRESIDENTE. Passiamo agli articoli, che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò successivamente in votazione:

ART. 1.

Agli articoli delle disposizioni sulle competenze accessorie del personale delle ferrovie dello Stato approvate con la legge 31

luglio 1957, n. 685, sono apportate le modificazioni risultanti dall'allegato alla presente legge.

(È approvato).

ART. 2.

All'onere derivante dall'applicazione della presente legge per l'esercizio 1959-60, valutato in lire 2.200 milioni, si provvede con una corrispondente aliquota del maggior gettito dei prodotti della rete principale per l'esercizio medesimo.

All'onere relativo all'esercizio 1960-61, valutato in lire 5.400 milioni, si provvede: per milioni 2.150 con riduzioni da apportare ai capitoli della spesa n. 4 per milioni 100, n. 10 per milioni 400, n. 15 per milioni 500, n. 16 per milioni 1.000, n. 19 per milioni 30, n. 20 per milioni 70 e n. 21 per milioni 50; e per la restante quota con le disponibilità delle dotazioni dei capitoli della spesa n. 1, 3, 6, 9, 11, 13, 18, 22, 102, 104.

Il Ministro per il tesoro è autorizzato a provvedere, con propri decreti, alle occorrenti variazioni di bilancio.

(È approvato).

ART. 3.

La presente legge ha effetto dal 1° gennaio 1960.

(È approvato).

Passiamo all'allegato al disegno di legge, ossia alle modificazioni alle disposizioni sulle competenze accessorie del personale delle ferrovie dello Stato, approvate con la legge 31 luglio 1957, n. 685.

Do lettura delle singole modificazioni e le pongo successivamente in votazione:

Art. 4.

Il primo comma è soppresso.

(È approvato).

Art. 5.

Il penultimo comma è sostituito dal seguente:

« Al personale comandato in missione in località distanti dalla residenza più di 800 chilometri, per raggiungere le quali occorranza almeno 12 ore di viaggio, sono consentite, con titolo alle indennità di trasferta, una sosta intermedia di durata non superiore a 24 ore, ed altre analoghe soste, con pari trattamento, per ogni ulteriore tratto di 600 chilometri ».

(È approvato).

Art. 10.

Il punto *e*) è sostituito dal seguente:

« *e*) per prendere parte ad esami o subire visite mediche per le abilitazioni di servizio che è obbligato a conseguire; è concessa anche in occasione di esami di promozione o di passaggio di qualifica, semprechè risulti conseguita l'idoneità, e per le prescritte visite mediche ».

(È approvato).

Art. 13.

Il secondo comma è sostituito dal seguente:

« È pure concessa l'indennità di trasferta, ma non le indennità ed i premi previsti dai Capi VIII e IX, ad eccezione del premio giornaliero di cui agli articoli 42 e 49, al personale di macchina e dei treni:

a) quando presta servizio sulle locomotive come pilota o viaggia su di esse per istruzione;

b) quando accompagna locomotive spente da un deposito ad un altro o da un deposito ad un'officina e viceversa;

c) quando rientra in residenza fuori servizio a seguito di un viaggio di andata, pure fuori servizio, senza aver prestato, fra l'uno o l'altro, alcun servizio di scorta;

d) quando è adibito alla condotta di mezzi di trazione attivi o trainanti se stessi, nei trasferimenti dei mezzi medesimi da un deposito ad un altro o tra depositi ed officine, quando uno dei due impianti interessati al movimento viene a cadere fuori delle linee sulle quali presta normalmente servizio, con mezzi dello stesso genere (locomotive a vapore, locomotive elettriche e termiche, ecc.), il personale del deposito cui è assegnato il dipendente ».

(È approvato).

Art. 18.

Il quarto comma è sostituito dal seguente:

« Nei viaggi per trasferimento in località distanti più di 800 chilometri, per raggiungere le quali occorranno almeno 12 ore di viaggio, sono consentite, alle persone di famiglia del dipendente traslocato, con titolo all'indennità di trasferta, una sosta intermedia di durata non superiore a 24 ore, ed altre analoghe soste, con pari trattamento, per ogni ulteriore tratto di 600 chilometri ».

(È approvato).

CAPO V.

Il titolo è sostituito dal seguente:

« COMPENSO PER REPERIBILITA' »

Art. 33.

È sostituito dal seguente:

« I dipendenti che svolgono in via continuativa le mansioni proprie delle qualifiche indicate nella tabella appresso riportata hanno l'obbligo della reperibilità nei giorni di lavoro

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 12 OTTOBRE 1960

ed in quelli di assenza per riposo settimanale o godimento delle festività infrasettimanali quando:

1) siano assegnatari di alloggi dell'Azienda loro espressamente riservati nell'impianto in cui prestano servizio o nelle vicinanze del medesimo. I dipendenti stessi sono tenuti ad abitare in tali alloggi salvo che l'Azienda, per giustificati motivi, ne autorizzi la rinuncia;

2) occupino un alloggio dell'Azienda diverso da quelli di cui al precedente punto, ubicato a non più di cinque chilometri dall'impianto presso il quale prestano servizio. Tale distanza si computa tra l'abitazione del dipendente ed il più vicino ingresso dell'impianto, lungo un itinerario normale.

Per le zone servite da mezzi di comunicazione idonei a stabilire frequenti e rapidi collegamenti fra la dimora ed il posto di lavoro, i Comitati di Esercizio possono stabilire un limite di distanza superiore;

3) occupino un alloggio privato nelle stesse condizioni di ubicazione, rispetto all'impianto, di cui al punto 2).

Nei casi di cui ai punti 1) e 2) il personale interessato ha titolo alla riduzione percentuale sul canone mensile, stabilito dall'Azienda in relazione alla categoria dell'alloggio occupato, nella misura indicata rispettivamente nelle colonne A e B della tabella.

Nel caso di cui al punto 3) compete il compenso mensile indicato nella colonna C della tabella stessa.

Fermo restando il disposto di cui al 6° comma dell'articolo 34 dello stato giuridico del personale delle Ferrovie dello Stato approvato con legge 26 marzo 1958, n. 425, l'obbligo della reperibilità può richiedersi a settimane alterne.

L'obbligo della reperibilità consiste nell'impegno da parte dei dipendenti di lasciare indicazioni atte a consentire loro di ricevere le eventuali chiamate di servizio fuori dell'orario normale di lavoro, ponendosi in condizione di soddisfarle.

In casi di impedimento o necessità di particolare rilievo preclusivi della reperibilità, gli interessati dovranno darne tempestiva comunicazione ai superiori diretti.

La reperibilità può essere richiesta anche per impianto diverso da quello di appartenenza. In tal caso le condizioni di cui ai punti 1), 2) e 3) si riferiscono all'impianto presso cui viene soddisfatto l'obbligo della reperibilità.

QUALIFICHE	A	B	C
	%	%	lire
1) Stazioni:	—	—	—
Capo stazione sovrintendente, superiore, principale e di 1 ^a classe <i>ad personam</i>	35	20	3.500
Capo stazione di 1 ^a classe e di 3 ^a classe <i>ad personam</i>	40	25	2.500
Capo stazione	45	30	2.000
Deviatore capo e Capo squadra deviatori	50	35	1.700
Deviatore	55	40	1.400
Manovali addetti ai bivi ed ai posti di blocco intermedi	60	45	1.000
2) Depositi locomotive:			
Capo deposito sovrintendente, superiore, principale e di 1 ^a classe <i>ad personam</i>	35	20	3.500
Capo deposito di 1 ^a classe, Capo deposito, Macchinista di 1 ^a classe e Macchinista assegnati permanentemente alle funzioni di capo deposito	40	25	2.500
Consegnatario carri soccorso di 1 ^a categoria e suo sostituto	50	35	1.700

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 12 OTTOBRE 1960

QUALIFICHE	A %	B %	C lire
3) Squadre rialzo e posti di verifica :			
Capo tecnico sovrintendente, superiore, principale, di 1 ^a classe <i>ad personam</i> , di 1 ^a classe e Capo tecnico, titolari di squadra rialzo in sede compartimentale o in località di particolare intensità di traffico	35	20	3.500
Dirigente titolare di verifica in sede compartimentale	50	35	1.700
4) Linea :			
Sorvegliante principale della linea, Sorvegliante della linea e Capo squadra della linea	55	40	1.400
Operaio dell'armamento, Guardiano <i>ad personam</i> e Cantoniere	60	45	1.000
5) Impianti elettrici e di segnalamento :			
Capo tecnico sovrintendente, superiore, principale e di 1 ^a classe <i>ad personam</i> addetti alle sottostazioni di trasformazione, alla manutenzione degli apparati centrali, di segnalamento e di blocco, nonché delle linee elettriche e di quelle di segnalamento, telegrafiche, telefoniche e di illuminazione ed alle centrali idroelettriche	35	20	3.500
Capo tecnico di 1 ^a classe, Capo tecnico e Sottocapotecnico <i>ad personam</i> addetti come sopra	40	25	2.500
Operaio specializzato, Operaio qualificato di 1 ^a classe, Operaio qualificato e Aiutante operaio <i>ad personam</i> addetti come sopra	50	35	1.700
Manovali delle squadre di pronto intervento	60	45	1.000
6) Capi reparto di esercizio :			
Capi reparto Movimento, Trazione, Lavori, Impianti elettrici	35	20	3.500
7) Navi traghetto :			
Dirigente nautico e dirigente tecnico delle navi traghetto; Capo tecnico titolare dell'Officina del Reparto Navigazione di Messina	35	20	3.500

(È approvato).

Art. 34.

È sostituito dal seguente:

« Per esigenze di servizio l'obbligo della reperibilità alle condizioni di cui all'articolo 33, e con il trattamento previsto per i dipendenti di pari livello gerarchico, può essere richiesto, a giudizio del Direttore del Servizio, anche ai dirigenti delle centrali e sottocentrali termiche che alimentano stazioni di particolare importanza, ai sostituti dei Capi reparto di esercizio, ai Manovratori capi, ai Capi squadra manovratori ed ai Manovratori ».

(È approvato).

Art. 35.

È sostituito dal seguente:

« Il trattamento previsto dall'articolo 33 va corrisposto quando spettano le competenze fisse.

Il trattamento stesso viene conservato nei casi:

- a) di trasferimento per servizio ad altro impianto dove il dipendente continui a soddisfare all'obbligo della reperibilità allorchè, per mancanza di alloggio nella nuova residenza o nel nuovo posto di lavoro, non abbia la possibilità di procurarsi un nuovo alloggio;
- b) di congedo straordinario;
- c) di passaggio ad altre funzioni per le quali non sia ammesso il trattamento stesso, limitatamente, però, ai primi tre mesi successivi al cambiamento di funzioni e semprechè il dipendente non abbia nell'occasione conseguito un aumento di stipendio, nel qual caso la concessione deve subito cessare ».

(È approvato).

Art. 37.

L'ultimo comma è sostituito dal seguente:

« Al personale di macchina, dei treni e delle navi traghetto il compenso per lavoro straordinario viene corrisposto per le ore che eccedono in ciascun mese quelle di orario ordinario inerenti alle giornate di presenza per le quali, nel mese stesso, si percepisce il premio di cui agli articoli 42, 49 e 77. La corresponsione nel compenso per lavoro straordinario al personale suddetto va effettuata nella misura feriale diurna prevista dal successivo articolo 39 ».

(È approvato).

CAPO VIII.

Il titolo è sostituito dal seguente:

«COMPETENZE DEL PERSONALE DI MACCHINA»

Art. 42.

È sostituito dal seguente:

«Premi di lavoro

A - Premio giornaliero

In luogo del premio di operosità previsto dall'articolo 58, al personale di macchina viene corrisposto un premio nelle misure appresso indicate per ogni giornata di presenza in servizio:

Macchinista	L.	500
Aiuto macchinista	»	330
Macchinista T. M.	»	360
Aiuto macchinista T. M.	»	240

Il numero dei premi giornalieri spettanti in ciascun mese è dato dalla differenza fra il numero delle giornate solari cadenti nel mese stesso e quello relativo ai riposi settimanali, alle assenze dovute ad altre cause (festività infrasettimanale, congedo, malattia,

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 12 OTTOBRE 1960

infortunio, aspettativa, sospensione, ecc. nonchè ad utilizzazioni diverse da quelle proprie delle qualifiche suddette.

Nelle giornate di congedo annuale o speciale, compete, in luogo del premio giornaliero, il trattamento di competenze accessorie fissato con decreto ministeriale in applicazione dell'articolo 86, comma sesto, dello stato giuridico del personale approvato con legge 26 marzo 1958, n. 425, salvo che per i dipendenti utilizzati esclusivamente in mansioni che danno titolo al solo premio giornaliero, ai quali è da corrisponderci quest'ultimo premio.

Al personale di macchina utilizzato in mansioni proprie di altre categorie di personale compete, in luogo del premio giornaliero, tanto per le giornate di servizio che per quelle di congedo, il premio di operosità di cui agli articoli 58 e 59 ».

B - *Premio orario*

Per ogni ora di condotta viene corrisposto un premio nelle seguenti misure:

Macchinista	L. 40
Aiuto macchinista	» 27

Il premio orario va corrisposto per ciascun treno dall'ora di orario di partenza all'ora reale di arrivo. Gli eventuali ritardi in arrivo vanno tuttavia considerati solo se non imputabili al personale interessato.

Per il servizio di condotta ai treni materiali l'integrazione va liquidata per tutto il tempo impiegato nella loro esecuzione e cioè dall'ora di partenza con la prima corsa, alla andata, all'ora di arrivo con l'ultima corsa, al ritorno.

Per i dipendenti utilizzati ai treni locali od alle manovre permanenti il premio orario va corrisposto per tutta la durata del servizio, calcolata come per i treni materiali ».

(E approvato).

Art. 43.

È sostituito dal seguente:

« *Premio di percorrenza* »

Al personale di macchina addetto alla condotta dei mezzi di trazione in viaggio od in servizio alle tradotte o alle manovre, viene corrisposto per ogni chilometro virtuale, o reale per le manovre, un premio di percorrenza nelle seguenti misure:

	Macchinista	A. Macchinista
Locomotive a vapore alimentate a carbone	L. 3,20	L. 2,60
Locomotive a vapore alimentate a nafta e mista	» 3 —	» 2,25
Locomotive elettriche a corrente alternata e locomotive diesel	» 1,70	» 1,35
Locomotive elettriche a corrente continua	» 1,55	» 1,20
Elettromotrici ed elettrotreni automotrici ed autotreni	» 1,50	» 1,15 »

(E approvato).

Art. 44.

È sostituito dal seguente:

« *Indennità di pernottazione* »

Al personale che per tutto o parte del periodo dalle 22 alle 6, queste ore comprese, resta assente dalla residenza per servizio di macchina, viene corrisposta una indennità di pernottazione di lire 187.

Al personale medesimo viene inoltre corrisposto un supplemento di lire 70 per ogni ora di condotta fuori residenza effettuata nello stesso periodo.

Agli effetti della liquidazione dell'indennità di pernottazione e del relativo supplemento orario, si tiene conto, se effettuate, anche delle eventuali operazioni accessorie e del tempo medio a disposizione del Movimento nelle misure stabilite dal Direttore generale, e dei ritardi in arrivo, non imputabili al personale interessato, considerando anticipata l'ora di partenza, secondo l'orario dei treni, e posticipata quella reale di arrivo dei tempi relativi.

L'indennità di pernottazione ed il supplemento orario non competono quando il dipendente ha titolo all'indennità di trasferta ».

(È approvato).

Art. 45.

È sostituito dal seguente:

« Compenso per assenza dalla residenza »

Al Macchinista ed all'Aiuto macchinista viene corrisposto un compenso di lire 40 e di lire 36, rispettivamente, per ogni ora di assenza dalla residenza quando effettuano, per conto del deposito o della Stazione cui sono stabilmente addetti, servizi che comportino complessivamente, per ciascuna giornata di turno, e cioè fra due successivi riposi giornalieri in residenza, una assenza di durata non inferiore a cinque ore.

Per servizi interessanti il periodo compreso tra le ore 22 e le 6, queste ore comprese, il compenso va corrisposto anche se nella giornata di turno la durata complessiva dell'assenza dalla residenza sia inferiore a cinque ore.

Detto compenso è cumulabile con l'indennità di pernottazione prevista dal precedente articolo.

Il periodo di assenza è calcolato dall'ora di partenza del treno, secondo l'orario stabilito, all'ora reale di arrivo in residenza.

Il compenso di cui al presente articolo non compete quando il dipendente ha titolo all'indennità di trasferta ».

(È approvato).

CAPO IX

Il titolo è sostituito dal seguente:

« COMPETENZE DEL PERSONALE DEI TRENI »

Art. 49.

È sostituito dal seguente:

« Premi di lavoro »

In luogo del premio di operosità previsto dall'articolo 58, al personale dei treni viene corrisposto un premio nelle misure appresso indicate per ogni giornata di presenza in servizio:

Capo treno	L.	380
Conduttore	»	300
Assistente Viaggiante	»	270
Frenatore	»	240

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 12 OTTOBRE 1960

Ai dipendenti rivestiti della qualifica di Conduttore principale *ad personam* il premio è corrisposto nella misura stabilita per il Conduttore.

Il numero dei premi giornalieri spettanti in ciascun mese è dato dalla differenza fra il numero delle giornate solari cadenti nel mese stesso e quello relativo ai riposi settimanali, ed alle assenze dovute ad altre cause (festività infrasettimanale, congedo, malattia, infortunio, aspettativa, sospensione ecc.), nonchè ad utilizzazioni diverse da quelle proprie delle qualifiche suddette.

Nelle giornate di congedo annuale o speciale, in luogo del premio giornaliero, compete il trattamento di competenze accessorie fissato con decreto ministeriale in applicazione dello articolo 86, comma sesto, dello stato giuridico del personale ferroviario, salvo che per i Capi treno utilizzati esclusivamente alle scritturazioni presso i Depositi personale viaggiante, ai quali è da corrispondere, in sua vece, il premio giornaliero.

Al personale dei treni utilizzati in mansioni proprie di un diverso gruppo di personale, in luogo del premio giornaliero, compete, tanto per le giornate di servizio che per quelle di congedo, il premio di operosità di cui agli articoli 58 e 59 ».

B - Premio orario

Per ogni ora di scorta ai treni viene corrisposto un premio nelle seguenti misure:

Capo treno	L. 12
Conduttore	» 9
Assistente viaggiante e Frenatore	» 7

Per la scorta dei treni sulle linee esercitate con servizio a dirigenza unica, detto premio orario va aumentato come segue:

Capo treno	L. 15
Conduttore	» 10
Assistente viaggiante e Frenatore	» 5

Il premio orario va corrisposto per ciascun treno dall'ora di orario di partenza alla ora reale di arrivo. Gli eventuali ritardi in arrivo vanno però considerati solo se non imputabili al personale interessato.

Per il servizio di scorta ai treni materiali, il premio orario va liquidato per tutto il tempo impiegato nella loro esecuzione e cioè dall'ora di partenza con la prima corsa, alla andata, all'ora di arrivo con l'ultima corsa, al ritorno.

Per i dipendenti utilizzati esclusivamente ai treni locali il premio orario va corrisposto per tutta la durata del servizio, calcolata come per i treni materiali. »

(È approvato).

Art. 50.

È sostituito dal seguente:

« Premio di percorrenza

Al personale adibito alla scorta dei treni viene corrisposto, per ogni chilometro reale di percorso, un premio nelle seguenti misure:

	Treni viaggiatori e merci (esclusi omnibus e raccoglitori)	Treni merci, omnibus e raccoglitori
Capo treno	L. 1,00	L. 1,50
Conduttore, Assistente viaggiante, Frenatore	» 0,60	» 1,00. »

(È approvato).

Art. 51.

È sostituito dal seguente:

« *Indennità di pernottazione*

Al personale che per tutto o parte del periodo dalle 22 alle 6, queste ore comprese, resta assente dalla residenza per servizio di scorta ai treni, viene corrisposta una indennità di pernottazione di lire 187.

Al personale medesimo viene inoltre corrisposto un supplemento di lire 70 per ogni ora di scorta ai treni fuori residenza effettuata nello stesso periodo.

Agli effetti della liquidazione dell'indennità di pernottazione e del relativo supplemento orario, si tiene conto, se effettuate, anche delle eventuali operazioni accessorie, nelle misure stabilite dal Direttore generale, e dei ritardi in arrivo, non imputabili al personale interessato, considerando anticipata l'ora di partenza, secondo l'orario dei treni, e posticipata quella reale di arrivo dei tempi relativi.

L'indennità di pernottazione ed il supplemento orario non competono quando il dipendente ha titolo all'indennità di trasferta.»

(È approvato).

Art. 52.

È sostituito dal seguente:

« *Compenso per assenza dalla residenza*

Al personale addetto alla scorta dei treni viene corrisposto un compenso nelle misure di cui appresso per ogni ora di assenza dalla residenza, quando effettua servizi per conto del Deposito o della Stazione cui è stabilmente addetto, che comportino complessivamente, per ciascuna giornata di turno e cioè fra due successivi riposi giornalieri in residenza una assenza di durata non inferiore a 5 ore:

Capo treno	L. 40
Conduttore - Assistente viaggiante -	
Frenatore	» 32

Per gli agenti rivestiti della qualifica di Conduttore principale *ad personam* il compenso suddetto è fissato nella misura di lire 36.

Per i servizi interessanti il periodo compreso fra le ore 22 e le 6, queste ore comprese, il compenso va corrisposto anche se nella giornata di turno, la durata complessiva dell'assenza dalla residenza sia inferiore a cinque ore.

Detto compenso è cumulabile con l'indennità di pernottazione prevista dal precedente articolo.

Il periodo di assenza è calcolato dall'ora di partenza del treno, secondo l'orario stabilito, all'ora reale di arrivo in residenza.

Il compenso di cui al presente articolo non compete quando il dipendente ha titolo all'indennità di trasferta.»

(È approvato).

Art. 53.

Al primo comma sono soppresse le seguenti parole tra parentesi:

« (Computandosi le ore di lavoro a norma dei commi primo e secondo dell'articolo 49) ».

(È approvato).

Art. 57.

È sostituito dal seguente:

« Premio di maggior produzione »

Gli agenti dell'esercizio, incaricati di compiere lavori che si prestano ad una preventiva determinazione dei tempi da assegnare per la loro esecuzione, possono essere ammessi a concorrere, individualmente o collettivamente per gruppi, ad un premio di maggior produzione, da corrispondere in sostituzione del premio di operosità previsto dal successivo articolo 58, il cui importo giornaliero in nessun caso può essere superiore al 40 per cento della duecentottantesima parte dello stipendio annuo iniziale.

Qualora, a parità di presenza in servizio nel mese solare, l'importo liquidabile per premio di maggior produzione risulti inferiore alla seconda misura del premio di operosità prevista per la qualifica rivestita, si corrisponde agli interessati quest'ultimo premio nella predetta seconda misura.

Le norme in base alle quali è da effettuarsi la liquidazione del premio di maggior produzione sono approvate dal Direttore generale ».

(È approvato).

Art. 58.

È sostituito dal seguente:

« Premio di operosità »

Al personale delle qualifiche comprese nella tabella appresso riportata è corrisposto, per ogni giornata di presenza in servizio e di congedo annuale o speciale, un premio di operosità, al fine di interessarlo alla regolarità ed alla economia del servizio, nonchè per aumentarne la produttività.

Il premio viene attribuito per ciascuna qualifica sulla base delle misure appresso indicate e con le modalità di cui al successivo articolo 59.

QUALIFICHE

PERSONALE DIRETTIVO	Lire	
	—	
Direttore centrale di 1 ^a classe; Direttore compartimentale di 1 ^a cl.	3.450	
Direttore centrale; Direttore compartimentale	2.800	
	1 ^a misura	2 ^a misura
	Lire	Lire
	—	
Ispettore capo superiore	2.250	2.500
Ispettore capo; Cassiere principale <i>ad personam</i>	1.820	2.000
Ispettore principale; Cassiere di 1 ^a classe <i>ad personam</i>	1.500	1.650
Ispettore di 1 ^a classe; Cassiere di 2 ^a classe <i>ad personam</i>	1.160	1.350
Ispettore	1.000	

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 12 OTTOBRE 1960

QUALIFICHE

PERSONALE DEGLI UFFICI	1 ^a misura Lire	2 ^a misura Lire	3 ^a misura Lire
<i>Personale di concetto:</i>			
Segretario superiore di 1 ^a classe; Segretario tecnico superiore di 1 ^a classe; Revisore superiore di 1 ^a classe; Cassiere di 1 ^a classe	750	850	950
Segretario superiore; Segretario tecnico superiore; Revisore superiore; Cassiere	600	675	750
Segretario capo; Coadiutore capo; Segretario tecnico capo; Coadiutore tecnico capo; Revisore capo; Sottocassiere	500	550	600
Segretario principale; Coadiutore principale; Segretario tecnico principale; Coadiutore tecnico principale; Revisore principale . . .	370	420	470
Segretario; Coadiutore; Segretario tecnico; Coadiutore tecnico . .	300	350	400
	1 ^a misura Lire	2 ^a misura Lire	3 ^a misura Lire
<i>Personale esecutivo:</i>			
Applicato capo; Applicato tecnico capo	300	375	450
Applicato principale; Applicato tecnico principale	250	310	360
Applicato; Applicato tecnico; Applicato stenodattilografo	210	265	310
Aiuto applicato; Aiuto applicato tecnico; Aiuto applicato stenodatt.	180	225	265
<i>Personale ausiliario:</i>			
Aiutante	175	220	260
Commesso <i>ad personam</i> ; Usciere capo	150	190	220
Usciere di 1 ^a classe <i>ad personam</i> ; Usciere	125	160	190
Inserviente	100	130	160
Infermiere di 1 ^a classe	175	220	260
Infermiere	150	190	220
PERSONALE DELL'ESERCIZIO			
<i>Dirigenti delle stazioni</i>			
<i>Movimentisti:</i>			
Capo stazione sovrintendente	900	1.000	1.160
Capo stazione superiore	750	830	950
Capo stazione principale	600	700	800
Capo stazione di 1 ^a classe <i>ad personam</i> ; Capo stazione di 1 ^a classe	500	590	650
Capo stazione di 3 ^a classe <i>ad personam</i> ; Capo stazione	420	500	550
<i>Gestionisti:</i>			
Capo gestione sovrintendente	750	850	1.000
Capo gestione superiore	600	700	800
Capo gestione principale	480	550	600
Capo gestione di 1 ^a classe <i>ad personam</i> ; Capo gestione di 1 ^a classe .	400	470	520
Capo gestione di 3 ^a classe <i>ad personam</i> ; Capo gestione	350	400	450

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 12 OTTOBRE 1960

QUALIFICHE	1 ^a	2 ^a	3 ^a
	misura Lire	misura Lire	misura Lire
<i>Telegrafisti:</i>			
Capo telegrafista principale	480	550	600
Capo telegrafista di 1 ^a classe <i>ad personam</i> ; Capo telegrafista di 1 ^a classe	400	470	520
Capo telegrafista	350	400	450
<i>Interpreti:</i>			
Interprete principale	480	550	600
Interprete di 1 ^a classe <i>ad personam</i> ; Interprete di 1 ^a classe	400	470	520
Interprete	350	400	450
<i>Personale esecutivo delle stazioni:</i>			
Assistente principale di stazione; Aiutante <i>ad personam</i> ; Alunno d'ordine <i>ad personam</i>	300	350	400
Assistente di stazione	240	290	330
Ausiliario di stazione	200	240	280
<i>Manovratori:</i>			
Manovratore capo	350	470	530
Capo squadra manovratori	300	400	460
Manovratore	260	340	400
<i>Deviatori:</i>			
Deviatore capo	350	470	530
Capo squadra deviatori	270	350	420
Deviatore	200	270	350
<i>Dirigenti dei depositi personale viaggiante:</i>			
Capo personale viaggiante superiore	750	800	850
Capo personale viaggiante principale	650	700	750
Capo personale viaggiante di 1 ^a classe	550	600	650
Capo personale viaggiante	450	500	550
<i>Controllori viaggianti:</i>			
Controllore viaggiante principale	400	450	550
Controllore viaggiante di 1 ^a classe	300	360	450
Controllore viaggiante	250	300	380
<i>Dirigenti dei depositi locomotive:</i>			
Capo deposito sovrintendente	900	1.000	1.160
Capo deposito superiore	810	900	1.050
Capo deposito principale	765	850	1.000
Capo deposito di 1 ^a classe <i>ad personam</i> ; Capo deposito di 1 ^a classe	695	770	905
Capo deposito	630	700	820

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 12 OTTOBRE 1960

QUALIFICHE	1 ^a	2 ^a	3 ^a
	misura Lire	misura Lire	misura Lire
<i>Dirigenti della linea:</i>			
Sorvegliante principale della linea	400	485	570
Sorvegliante della linea	350	420	490
<i>Personale esecutivo della linea:</i>			
Capo squadra della linea	300	360	410
Operaio dell'armamento	250	300	350
Cantoniere; Guardiano <i>ad personam</i>	200	240	280
<i>Dirigenti tecnici:</i>			
Capo tecnico sovrintendente	900	1.000	1.160
Capo tecnico superiore	810	900	1.050
Capo tecnico principale	730	815	950
Capo tecnico di 1 ^a classe <i>ad personam</i> ; Capo tecnico di 1 ^a classe	660	740	860
Capo tecnico	600	670	780
<i>Operai e verificatori:</i>			
Sottocapotecnico <i>ad personam</i> ; Capo verificatori <i>ad personam</i>	550	650	750
Verificatore	400	550	680
Operaio specializzato	400	475	550
Operaio qualificato di 1 ^a classe	310	390	470
Operaio qualificato	250	320	390
Aiutante operaio <i>ad personam</i>	200	250	300
<i>Manovali:</i>			
Capo squadra manovali	300	350	400
Manovale	150	200	250

Nei casi che di seguito si elencano il premio di operosità a ciascuno attribuito è aumentato delle percentuali a fianco indicate:

- a) Direttori centrali di 1^a classe e Direttori centrali, titolari di Servizio; Direttori compartimentali di 1^a classe e Direttori compartimentali capi dei Compartimenti più importanti, indicati con provvedimento del Ministro; Ispettori capi superiori capi di Divisione di esercizio, di Officine e di Uffici di particolare importanza, indicati, questi ultimi, con provvedimenti del Ministro; Ispettori capi, capi di Officine, di Divisioni o Sezioni di esercizio o di Sezioni degli uffici di particolare importanza, indicate, queste ultime, con provvedimento del Ministro; Ispettori principali e Ispettori di 1^a classe capi di Officine o di reparti d'esercizio 10%
- b) Personale di concetto degli uffici con qualifica di Segretario superiore di 1^a cl., Segretario superiore o Segretario capo o qualifiche corrispondenti addetto in via continuativa alla dirigenza di reparti d'esercizio 25%
- c) Disegnatori progettisti di rotabili 10%
- d) Operatori dirigenti centrali o dirigenti unici oppure dirigenti regolatori delle manovre 25%

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 12 OTTOBRE 1960

- e) Movimentisti che prestano servizio nelle cabine apparati centrali; Controllori viaggianti principali con funzioni continuative di Capi gruppo controlleria divisionali; Assistenti principali di stazione e Assistenti di stazione che prestano servizio sui piazzali in mansioni di veicolista o addetti alla rilevazione delle rimanenze; Capi squadra deviatori se addetti a « posto di apposito incaricato » senza deviatore; Dirigenti dei depositi locomotive dove si lavora a premio di maggior produzione o a premio di rendimento globale; Dirigenti tecnici e Sottocapi tecnici *ad personam* addetti ad impianti dove si lavora a premio di maggior produzione od a premio di rendimento globale, addetti ai posti di verifica e ai posti di sorveglianza presso l'industria privata o addetti ai collaudi in via normale e prevalente con l'obbligo di osservare l'orario di servizio previsto per il personale dell'esercizio 20%
- f) Capi squadra manovali e manovali in servizio presso impianti dove si lavora a premio di maggior produzione od a premio di rendimento globale ovvero addetti ai servizi di pulizia del materiale viaggiatori 20%
- g) Manovali adibiti a mansioni per le quali siano prescritte dalle leggi e dai regolamenti specifiche abilitazioni che non siano proprie di determinate qualifiche 50%
- h) Dirigenti tecnici, dirigenti della linea, operai, personale esecutivo della linea e manovali addetti a Zone ed a Tronchi comprendenti un grande piazzale di stazione, nonchè personale di manovra del servizio Movimento utilizzato presso i grandi piazzali predetti 15%
- i) Segretari tecnici superiori di 1^a classe e qualifiche equiparate, nonchè Segretari tecnici superiori e qualifiche equiparate dei Servizi Lavori e Costruzioni ed Impianti Elettrici, dirigenti di reparto armamento e di reparto di esercizio divisionale o di reparto degli Uffici Centrali preposti alla sovrintendenza dello esercizio 25%
- l) personale ausiliario degli uffici utilizzato alla guida di automezzi 50%

La maggiorazione di cui al punto g) non è cumulabile con quella di cui al punto f). »

(È approvato).

Art. 59.

È sostituito dal seguente:

« L'assegnazione delle misure di premio di operosità stabilite per ciascuna qualifica dall'articolo precedente va fatta in relazione all'importanza, alle responsabilità, ai rischi e ai disagi inerenti al posto occupato.

Dette misure vanno aumentate del 10 per cento qualora il rendimento dimostrato dal dipendente nell'esercizio delle proprie attribuzioni sia particolarmente elevato; le misure vanno invece diminuite della stessa percentuale nei casi di insufficiente rendimento.

Durante il periodo di prova il premio di operosità è attribuito nella prima misura.

Al personale dell'esercizio eventualmente utilizzato in mansioni proprie del personale degli uffici il premio di operosità compete nelle misure previste per il personale degli uffici di qualifica equiparata.

Al personale di macchina, dei treni e delle navi traghetto, utilizzato in mansioni proprie di altri gruppi del personale dell'esercizio, compete il premio di operosità previsto per il personale di tali gruppi e di qualifica equiparata.

Le norme concernenti i criteri per l'attribuzione del premio di operosità sono approvate dal Direttore generale.

Sui ricorsi contro l'assegnazione del premio di operosità è competente a decidere in via definitiva l'Autorità immediatamente superiore a quella designata dal Direttore generale per l'assegnazione medesima. »

(È approvato).

Art. 60.

È da aggiungere il seguente punto D):

« D) PERSONALE DEL SERVIZIO MOVIMENTO

Ai dipendenti che prestano servizio nei posti di blocco intermedi ubicati in galleria nonchè nella stazione delle Precedenze della grande galleria dell'Appennino è corrisposto un soprassoldo giornaliero nelle seguenti misure:

Movimentisti	L. 200
altro personale	» 110. »

(È approvato).

Art. 74.

Il 3° e il 5° comma sono sostituiti dai seguenti:

« Quelli dei suddetti compensi che sono stabiliti in misura fissa mensile non vengono ridotti per le giornate di assenza per riposo settimanale e per festività infrasettimanale.

I dipendenti incaricati formalmente di disimpegnare le funzioni proprie della qualifica superiore hanno titolo ai compensi di servizio di cui ai Capi VIII e seguenti inerenti alla qualifica della quale disimpegnano le funzioni per le giornate in cui sono espletate le funzioni stesse. »

(È approvato).

CAPO XIII

Il titolo è sostituito dal seguente:

« COMPETENZE DEL PERSONALE DELLE NAVI TRAGHETTO »

Art. 77.

È sostituito dal seguente:

Premi di lavoro

A - Premio giornaliero

In luogo del premio di operosità previsto dall'articolo 58 al personale di equipaggio delle navi traghetti viene corrisposto un premio nelle misure appresso indicate per ogni giornata di presenza in servizio:

Comandante di I classe Direttore di macchina di I classe	L. 1.000
Comandante, Direttore di macchina	» 900
Ufficiale navale di I classe <i>ad personam</i> , Ufficiale navale di I classe, Ufficiale macchinista di I classe <i>ad personam</i> , Ufficiale macchinista di I classe	» 680
Ufficiale navale, Ufficiale macchinista	» 550
Primo nostromo, Capo motorista, Capo elettricista	» 430
Secondo nostromo, Motorista di I classe, Elettricista di I classe	» 380
Carpentiere di I classe, Motorista, Elettricista	» 350
Marinaio scelto, Carpentiere, Fuochista <i>ad personam</i>	» 310
Marinaio	» 280
Carbonaio	» 250

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 12 OTTOBRE 1960

Il numero dei premi orari spettanti in ciascun mese è dato dalla differenza fra il numero delle giornate solari cadenti nel mese stesso e quello relativo ai riposi settimanali, alle assenze dovute ad altre cause (festività infrasettimanale, congedo malattia, infortunio, aspettativa, sospensione, ecc. nonchè ad utilizzazioni diverse da quelle proprie delle qualifiche suddette.

Al personale di equipaggio delle navi traghetto, utilizzato all'Ufficio nautico o in mansioni proprie del personale degli Uffici, in luogo del premio giornaliero compete, tanto per le giornate di servizio che per quelle di congedo, il premio di operosità di cui agli articoli 58 e 59 previsto per le qualifiche equiparate del personale in servizio presso i Depositi locomotive e gli uffici.

B - Premio orario

Per ogni ora di navigazione o di lavori di riparazione a bordo viene corrisposto un premio nelle seguenti misure:

Comandante di 1 ^a classe, Direttore di macchina di 1 ^a classe . . .	L.	95
Comandante, Direttore di macchina	»	95
Ufficiale navale di 1 ^a classe <i>ad personam</i> , Ufficiale navale di 1 ^a classe, Ufficiale macchinista di 1 ^a classe <i>ad personam</i> , Ufficiale macchinista di 1 ^a classe	»	45
Ufficiale navale, Ufficiale macchinista	»	45
Primo nostromo, Capo motorista, Capo elettricista	»	40
Secondo nostromo, Motorista di 1 ^a classe, Elettricista di 1 ^a classe	»	35
Carpentiere di 1 ^a classe, Motorista, Elettricista	»	30
Marinaio scelto, Carpentiere, Fuochista <i>ad personam</i>	»	25
Marinaio	»	20
Carbonaio	»	15. »

(È approvato).

Art. 78.

È sostituito dal seguente:

« Premio di percorrenza

Alle persone di equipaggio delle navi traghetto si corrisponde, quando navigano, per ogni chilometro reale, un premio di percorrenza nella seguente misura:

Comandante di I ^a classe, Direttore di macchina di I ^a classe	L.	4,00
Comandante, Direttore di macchina	»	4,00
Ufficiale navale di I ^a classe <i>ad personam</i> , Ufficiale navale di I ^a classe, Ufficiale macchinista di I ^a classe <i>ad personam</i> , Ufficiale macchinista di I ^a classe	»	2,00
Ufficiale navale, Ufficiale macchinista	»	2,00
Primo nostromo, Capo motorista, Capo elettricista	»	1,60
Secondo nostromo, Motorista di I ^a classe, Elettricista di I ^a classe	»	1,60
Carpentiere di I ^a classe, Motorista, Elettricista	»	1,40
Marinaio scelto, Carpentiere, Fuochista <i>ad personam</i>	»	1,20
Marinaio	»	1,00
Carbonaio	»	0,80. »

(È approvato).

Art. 79.

È sostituito dal seguente:

« Indennità di pernottazione »

Alle persone di equipaggio delle navi traghetto in servizio nello Stretto di Messina che partano ed arrivino fra le 22 e le 6, queste ore comprese, o che rimangano fuori residenza per tutto o parte del periodo stesso, viene corrisposta una indennità di pernottazione di lire 187.

Al personale medesimo viene inoltre corrisposto un supplemento di lire 70 per ogni ora di navigazione effettuata nello stesso periodo.

Agli effetti della liquidazione dell'indennità di pernottazione e del relativo supplemento orario si computa l'assenza considerando anticipata l'ora di partenza delle corse, secondo l'orario, e posticipata quella reale di arrivo del tempo occorrente per le operazioni accessorie, calcolate in 45 minuti prima dell'inizio ed in 30 minuti dopo il termine del servizio compiuto da ciascun turno di personale.

L'indennità di pernottazione di cui al presente articolo non compete quando il dipendente ha titolo all'indennità di trasferta. »

(È approvato).

Art. 80.

È sostituito dal seguente:

« Al personale addetto al servizio delle navi traghetto, che per le prestazioni rese tra le 22 e le 6, queste ore comprese, non abbia titolo all'indennità di pernottazione di cui all'articolo 79, compete il soprassoldo per servizio notturno di cui all'articolo 41, con le modalità ivi previste. »

(È approvato).

Art. 83.

L'ultimo comma è sostituito dal seguente:

« Al personale suddetto è però fatto obbligo di prendere i pasti alla mensa di bordo cui ciascuno appartiene e perciò verrà ad esso praticata sui ruoli paga una ritenuta in ragione della presenza alla mensa ed in base ai prezzi stabiliti nel contratto di appalto. »

(È approvato).

Art. 85.

È sostituito dal seguente:

« Durante i periodi di permanenza delle navi traghetto nei porti fuori dello Stretto, alle persone di equipaggio spetta, in aggiunta al trattamento previsto dall'articolo 77, l'indennità giornaliera a rimborso delle spese di vitto ed accessorie nella misura di cui all'articolo 83. »

(È approvato).

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 12 OTTOBRE 1960

Do, ora, nuovamente lettura dell'ordine del giorno già letto dall'onorevole Frunzio nel suo intervento, ordine del giorno che porta la firma anche dei deputati Cappugi e Colasanto:

« La Commissione,

nel prendere in esame il testo del disegno di legge recante modifiche alle disposizioni sulle competenze accessorie del personale delle ferrovie dello Stato, approvate con legge 31 luglio 1957, n. 685;

considerato che le modifiche contenute in detto testo, pur migliorando la situazione in atto, non compensano sufficientemente i disagi, le responsabilità e le prestazioni del personale in rapporto all'incremento del traffico e non accolgono quindi le "minime" istanze delle categorie interessate;

consapevole tuttavia che apportare emendamenti al disegno di legge governativo causerebbe il ritorno del provvedimento al Senato, con conseguente ulteriore ritardo nella sua approvazione;

nel fermo convincimento della necessità di un riesame della materia relativa alle competenze accessorie,

impegna il Governo

a provvedere in merito con l'urgenza che la situazione richiede ».

ANGELINI CESARE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo si rimette alla Commissione con la esclusione però dell'aggettivo « minime » accanto alle parole: « istanze delle categorie interessate »; e ciò per evidenti motivi.

PRESIDENTE. Chiedo agli onorevoli presentatori se accedono alla richiesta dell'onorevole Sottosegretario.

FRUNZIO. D'accordo.

PRESIDENTE. Procediamo allora alla votazione dell'ordine del giorno.

DEGLI ESPOSTI. Per dichiarazione di voto. Come ho già avuto occasione di dire prima, condivido in pieno contenuto, sostanza e forma dell'ordine del giorno. Per dare maggiore solennità, o maggiore importanza se si vuole, a questo ordine del giorno, propongo un'estensione quanto al numero dei presentatori. Chiedo pertanto agli onorevoli Cappugi, Frunzio e Colasanto di voler accogliere la proposta ch'io formulo di inserire, con le loro, la mia firma in rappresentanza del gruppo che rappresento. Credo che questo rafforzerebbe lo spirito e il contenuto dell'ordine del giorno.

BOGONI. Formulo analoga proposta quanto al mio gruppo.

CAPPUGI. Nulla in contrario da parte nostra.

PETRUCCI. Dopo la dichiarazione dell'onorevole rappresentante del Governo proporrei, a mia volta, che l'intera Commissione, all'unanimità, facesse proprio l'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Questo la Commissione può farlo, vale a dire i membri della Commissione lo possono fare, votando tutti l'ordine del giorno!

Pongo quindi senz'altro in votazione l'ordine del giorno per il quale il Governo si è rimesso alla Commissione.

(È approvato).

Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto in fine di seduta.

Discussione del disegno di legge: Proroga della tassa sulle merci imbarcate, sbarcate e in transito nel porto di Venezia (Modificato dalla VII Commissione permanente del Senato) (1334-B).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Proroga della tassa sulle merci imbarcate, sbarcate e in transito nel porto di Venezia » (1334-B), già approvato da questa Commissione della Camera nella seduta del 18 novembre 1959 e modificato dalla VII Commissione permanente del Senato nella seduta del 14 luglio 1960.

Sulla modifica apportata dal Senato al testo dell'articolo unico ha facoltà di riferire l'onorevole Lombardi.

LOMBARDI RUGGERO, *Relatore*. Il disegno di legge ha per oggetto l'ulteriore proroga della tassa sulle merci imbarcate, sbarcate e in transito nel porto di Venezia, già prevista, con legge 21 marzo 1926, n. 597, fino al 31 dicembre 1950 e poi prorogata, con legge 2 giugno 1939, n. 739, fino al 31 dicembre 1962 e modificata, per quanto attiene alla misura, con legge 27 marzo 1952, n. 198, e che viene ulteriormente prorogata fino al 31 dicembre 1984. Nel testo approvato dalla Camera era previsto, all'ultimo comma dell'articolo unico, che il provento della tassa stessa, a decorrere dal 1° gennaio 1963, veniva devoluto, in parti eguali, allo Stato ed al Provveditorato al porto di Venezia.

Successivamente si è potuto constatare che i lavori da eseguire per migliorare, ingran-

dire gli scali locali, le attrezzature insomma, del porto commerciale di Venezia, implicavano spese notevoli anche da parte dell'amministrazione comunale.

Il Senato pertanto, su concorde parere del Governo, ha deciso di modificare il disposto, attribuendo i proventi di detta tassa, per metà al Provveditorato al porto di Venezia e per metà all'amministrazione comunale di Venezia.

Ciò sta a significare che, per quanto concerne i fondi occorrenti per i lavori che si rendono necessari, provvederà il Ministero con altri capitali, con altri fondi.

Propongo senz'altro l'approvazione delle modificazioni introdotte dal Senato, tanto più che tutto è stato concordato tra amministrazione comunale di Venezia, Provveditorato al porto e Governo.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Il Governo si associa a quanto detto dall'onorevole Relatore.

PRESIDENTE. Do lettura innanzitutto del testo dell'articolo unico così come è stato approvato, a suo tempo, dalla nostra Commissione:

« La tassa portuale per ogni tonnellata di merce imbarcata e sbarcata nel porto di Venezia, imposta fino al 31 dicembre 1950 con l'articolo 1 del regio decreto-legge 28 dicembre 1924, n. 2101, convertito nella legge 21 marzo 1926, n. 597, prorogata fino al 31 dicembre 1962 con il regio decreto-legge 8 dicembre 1938, n. 2073, convertito nella legge 2 giugno 1939, n. 739, e modificata, per quanto attiene alla misura, con la legge 27 marzo 1952, n. 198, è ulteriormente prorogata fino al 31 dicembre 1984.

Il provento della tassa, a decorrere dal 1° gennaio 1963, è devoluto in parti uguali allo Stato ed al Provveditorato al porto di Venezia ».

Il testo approvato dalla VII Commissione permanente del Senato, invece, è il seguente:

« La tassa portuale per ogni tonnellata di merce imbarcata e sbarcata nel porto di Venezia, imposta fino al 31 dicembre 1950 con l'articolo 1 del regio decreto-legge 28 dicembre 1924, n. 2101, convertito nella legge 21 marzo 1926, n. 597, prorogata fino al 31 dicembre 1962 con il regio decreto-legge 8 dicembre 1938, n. 2073, convertito nella legge 2 giugno 1939, n. 739, e modificata, per quanto attiene alla misura, con la legge 27 marzo 1952, n. 198, è ulteriormente prorogata fino al 31 dicembre 1984.

Il provento della tassa, a decorrere dal 1° gennaio 1963, è devoluto in parti uguali al Provveditorato al porto di Venezia ed alla Amministrazione comunale di Venezia ».

Come si vede le modificazioni riguardano solo il secondo comma.

Metto in votazione, pertanto, il testo del secondo comma approvato dal Senato.

(È approvato).

La VII Commissione permanente del Senato ha modificato anche il titolo, il quale — invece di dire: « Proroga della tassa sulle merci imbarcate, sbarcate e in transito nel porto di Venezia » — è ora del seguente tenore: « Proroga della tassa sulle merci imbarcate e in transito nel porto di Venezia ».

Lo metto in votazione.

(È approvato).

Avverto che il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto in fine di seduta.

Discussione del disegno di legge: Sicurezza della navigazione e della vita umana in mare (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato) (2082).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Sicurezza della navigazione e della vita umana in mare ». Sul provvedimento, già approvato dalla VII Commissione permanente del Senato, vi è il parere della III Commissione (Affari esteri), della IV Commissione (Giustizia) e della V Commissione (Bilancio).

L'onorevole Durand de la Penne, Relatore, ha facoltà di riferire.

DURAND DE LA PENNE, *Relatore*. Chiedo all'onorevole Presidente di considerare la opportunità di un rinvio della discussione in quanto sono in attesa di ricevere da Londra, ove si è svolta un'interessante conferenza internazionale attinente a questa materia, materiale interessante che ritengo utile conoscere ai fini di un più approfondito esame delle norme contenute in questa legge, al fine anche di adeguarle, eventualmente, ed aggiornarle nel modo più consono.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Non mi oppongo alla richiesta di un rinvio avanzata dall'onorevole Relatore. Non vorrei, però, che l'eventuale rinvio fosse motivato da quanto prospettato dall'onorevole Durand de la Penne, in quanto ritengo che questo disegno di legge

possa procedere nel suo *iter*, anche indipendentemente dalla conoscenza della nuova convenzione internazionale che è stata stipulata recentemente a Londra e alla quale egli ha fatto allusione. Purtroppo, per esperienza da tempo acquisita, sappiamo infatti che queste convenzioni internazionali arrivano nei testi ufficiali agli Stati aderenti molto in ritardo. A volte passano persino anni.

PRESIDENTE. La motivazione potrebbe essere allora la necessità da parte del Relatore di procedere ad un più approfondito studio della materia!

DURAND DE LA PENNE, *Relatore*. Se si vuole. Comunque, nel caso specifico il rinvio non sarà lungo: seppure in via privata, posso entrare in possesso del materiale che mi necessita in breve volger di tempo.

PRESIDENTE. Allora, se non vi sono obiezioni, può rimanere stabilito che la discussione è rinviata ad una prossima seduta.

(Così rimane stabilito).

Discussione della proposta di legge d'iniziativa dei deputati Gioia ed altri: Costituzione dell'Ente autonomo del porto di Palermo e provvedimenti per l'esecuzione del piano regolatore delle opere portuali (1466).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge d'iniziativa dei deputati Gioia, Petrucci, Aldisio, Romano Bartolomeo, Giglia, Mattarella, Bonfante Margherita: « Costituzione dell'Ente autonomo del porto di Palermo e provvedimenti per l'esecuzione del piano regolatore delle opere portuali » (1466).

Il provvedimento ha già figurato all'ordine del giorno di una precedente riunione della nostra Commissione ed allora la discussione è stata rinviata per la mancanza del richiesto parere della Commissione Bilancio sugli emendamenti, con conseguenze finanziarie, proposti dagli stessi proponenti. Questo parere, purtroppo, a tutt'oggi non è ancora pervenuto. Sicché la discussione è da rinviare ulteriormente.

Discussione del disegno di legge: Modifiche ed integrazioni alla legge 17 luglio 1954, n. 522, concernente provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento (2395).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modifiche ed integrazioni alla legge 17 luglio 1954,

n. 522, concernente provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento ».

L'onorevole Boidi ha facoltà di svolgere la relazione.

BOIDI, *Relatore*. Il disegno di legge n. 2395, che ci apprestiamo ad esaminare, apporta modifiche ai criteri stabiliti dalla legge 17 luglio 1954, n. 522, in materia di contributi integrativi di costruzioni ai cantieri, allo scopo di rendere le misure previste più aderenti alle mutate condizioni di mercato.

Il provvedimento legislativo prevede una ulteriore assegnazione di 24 miliardi di lire per l'esiguo periodo di ulteriore efficacia della legge n. 522, che scade con l'esercizio 1963-64.

Il disegno inoltre rientra, come è detto nella relazione ministeriale, nel quadro dei provvedimenti legislativi volti ad attenuare gli effetti della grave crisi in cui versa attualmente l'industria cantieristica italiana, in conseguenza della posizione di marginalità che essa tende ad occupare sul piano internazionale e che la rende particolarmente esposta alle fluttuazioni congiunturali che caratterizzano la domanda mondiale di naviglio. A tale riguardo giova ricordare che i nostri cantieri nel 1960 hanno registrato una sensibile riduzione delle commesse. Tale riduzione riguarda quasi esclusivamente le ordinazioni all'estero, poiché quelle poste dall'armamento nazionale si sono pressoché mantenute sul livello quantitativo del 1958-59. Nel corso del 1959, infatti, sono state impostate 34 unità da 100 tonnellate di stazza lorda e oltre, per 352.999 tonnellate di stazza lorda, contro 50 navi, per una stazza complessiva di 543.070, nell'anno precedente. Nei primi sei mesi del 1960, poi, le navi impostate sono state 17 per 165.893 tonnellate di stazza lorda.

Le navi varate, sempre relativamente al naviglio da 100 tonnellate di stazza lorda e oltre, sono ammontate, nel 1959, a 48, per 490.497 tonnellate di stazza lorda, con una riduzione di 32.167 tonnellate di stazza lorda sul tonnellaggio complessivo. Per quanto concerne i vari del 1960, nel primo semestre sono stati 27, per 273.980 tonnellate di stazza lorda.

La non rilevante entità di detta riduzione è dovuta al fatto che i vari ora effettuati si riferiscono in gran parte a commesse assunte dai cantieri nel periodo di normalità dei traffici o nella fase in cui la crisi non aveva ancora raggiunto uno sviluppo tale da determinare una sensibile contrazione nel ritmo delle nuove costruzioni.

La flessione verificatasi nel volume delle impostazioni si è risolta in un minore carico di lavoro per i nostri cantieri, nei quali, alla fine del giugno 1960, risultavano in corso di costruzione, prescindendo dal piccolo naviglio, 33 unità per 536.930 tonnellate di stazza lorda, comprese le navi in allestimento, contro 652.400 e 817.531 tonnellate di stazza lorda, rispettivamente al 31 dicembre 1959 e al 31 dicembre 1958.

Nell'ambito del naviglio impostato nel corso del 1959, sempre considerando il naviglio da 100 tonnellate, 302.885 tonnellate si riferiscono a commesse nazionali e 50.113 a commesse estere; nel primo semestre del 1960 le cifre sono state, rispettivamente, 146.668 e 19.225.

Il disegno di legge in esame si propone, comunque, di favorire il processo di rinnovamento del naviglio italiano, di incrementare le costruzioni navali onde superare o, quanto meno, attenuare la crisi in cui versa attualmente l'industria cantieristica.

Si è detto poc'anzi che la riduzione delle commesse ai nostri cantieri riguarda quasi esclusivamente le ordinazioni dall'estero. Gioverà a tale riguardo ricordare che, come il ricorso alla discriminazione di vendere da parte di alcuni paesi specialmente ai paesi sottosviluppati è divenuto pressoché sistematico, così si assiste al diffondersi di una protezione delle nascenti imprese navalmeccaniche, protezione basata sulla sostanziale (implicita od esplicita) imposizione all'armamento del paese di ordinare navi d'un certo tipo ai cantieri nazionali. Si è giunti in questo modo, tanto per fare un esempio, alla emanazione, da parte del Governo indonesiano di una norma che stabilisce che le nuove unità fino ad una stazza di 700 tonnellate, dovranno essere ordinate ai cantieri nazionali.

In questa situazione si è ovviamente assistito ad una dilatazione e ad una intensificazione della politica protezionistica in favore delle imprese navalmeccaniche nazionali dei maggiori paesi costruttori di navi.

Basterà ricordare, al riguardo, il libro bianco francese, l'ampliamento dei finanziamenti governativi nipponici (per sostenere i programmi di nuove costruzioni dell'industria armatoriale del paese e per intensificare le agevolazioni creditizie e di assicurazione sui crediti relativi alle esportazioni di navi), il miglioramento dei termini concessi per i crediti alle esportazioni dalle autorità locali in taluni centri produttivi tedeschi, il concreto intervento governativo spagnolo per aumen-

tare la penetratività all'estero dei propri cantieri e così via.

In tale situazione era fatale che i cantieri italiani, di cui è stata posta in rilievo la posizione di marginalità sul mercato internazionale, risentissero con particolare intensità della caduta del volume d'ordinazioni di nuove costruzioni. D'altra parte, se si pensa che la nostra marina è impegnata in un processo di rinnovamento e rammodernamento del proprio tonnello, appare evidente la *ratio legis* dell'odierno provvedimento legislativo.

Passando all'esame della materia regolata dal disegno di legge, gioverà osservare che il provvedimento si propone di adeguare le norme relative alla concessione del contributo integrativo, di cui all'articolo 5 della legge del 1954, n. 522, alla lettera ed allo spirito del Trattato istitutivo della Comunità economica europea (C.E.E.) e di commisurare la concessione del contributo ad un meccanismo anticongiunturale che consenta di ragguagliarlo concretamente alle esigenze di riduzione dei costi di costruzione; tutto ciò nel quadro delle più generali finalità del trattato di Roma.

Per realizzare la prima di queste direttive si è ritenuto opportuno bloccare l'ammontare globale dei contributi annuali al livello vigente, secondo la citata legge del 1954, n. 522, al 1 gennaio del 1957, allineandola in tal modo alla data prevista dall'articolo 92 del Trattato istitutivo della Comunità economica europea (C.E.E.) come termine di riferimento di tutti i regimi di aiuti all'industria cantieristica esistenti nella Comunità. A tal fine gli stanziamenti annuali previsti dal disegno di legge sono stati determinati in misura tale che, unitamente agli stanziamenti previsti dalla precedente legge, non superino annualmente il totale di 14 miliardi di lire. È stato, inoltre, disposto che non si potranno, comunque, assumere impegni superiori alla somma di 14 miliardi di lire per esercizio e si è mantenuta la temporaneità del contributo lasciando inalterata la durata della legge 25 luglio 1956, n. 859. Lo stanziamento previsto per gli esercizi successivi dal 1963-64 serviranno, infatti, ad effettuare i pagamenti che si renderanno liquidabili in relazione allo sviluppo dei lavori.

La seconda direttiva, concretantesi nella esigenza di ragguagliare la concessione del contributo ad un meccanismo anticongiunturale, è parsa giustificata dalle necessità di eguagliare concretamente la corresponsione di detti contributi alle stesse ragioni strutturali

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 12 OTTOBRE 1960

dell'attuale situazione di crisi dell'industria cantieristica.

Per realizzare siffatte esigenze si sono ritenute opportune varie misure.

Innanzitutto quella di far variare periodicamente la misura unitaria del contributo in relazione al volume degli ordini effettivamente acquisiti dai cantieri. Si è stabilito, a tale scopo, che la misura del contributo sia determinata semestralmente moltiplicando i parametri base, già previsti nella legge 17 luglio 1954, n. 522, bloccati come già detto al 1° gennaio 1957, per un coefficiente ragguagliato al volume degli ordini acquisiti precedenti.

In secondo luogo, per meglio adeguare l'entità del contributo all'andamento effettivo del mercato, si è stabilito che ogni tre mesi si proceda ad un riesame della situazione, per venire, quando necessario, ad una modifica del coefficiente in base agli ordini acquisiti nel corso del trimestre. La misura globale massima del contributo annuale viene ragguagliata ad un volume di commesse di 400 mila tonnellate di stazza lorda annue, ritenuto idoneo a costituire un incentivo sufficiente. Qualora il tonnello acquisito risulti inferiore, è previsto che l'ammontare massimo dei contributi complessivi possa essere ridotto come segue: per 350 mila tonnellate di stazza lorda, 12,5 miliardi; per 300 mila tonnellate di stazza lorda, 12 miliardi; per 250 mila tonnellate di stazza lorda, 11 miliardi; per 200 mila tonnellate di stazza lorda 10 miliardi; per 150 mila tonnellate di stazza lorda, 10 miliardi; per 100 mila tonnellate di stazza lorda, 9 miliardi.

È anche espressamente previsto che la determinazione del coefficiente semestrale è riferita, oltre che ai principi suddetti, agli stanziamenti complessivi a carico dello stato di previsione delle spese del Ministero della marina mercantile per gli esercizi dal 1960-61 al 1965-66, nonché alla finalità di stimolare i cantieri a realizzare le misure necessarie per ridurre i propri costi di costruzione ed adeguare la capacità produttiva alle effettive possibilità di assorbimento del mercato.

In relazione a quanto sopra, è stato previsto: a) che il Ministro della marina mercantile stabilisca semestralmente, con proprio decreto, il coefficiente che determina la misura del contributo integrativo in vigore per il semestre successivo, salva la possibilità di un riesame del medesimo ove lo consigli la situazione di fatto in relazione al volume di ordini già acquisiti nei primi tre mesi del semestre; b) che l'attività del Ministro sia affiancata da un co-

mitato all'uopo costituito ed avente il compito di emettere il proprio parere obbligatorio, ma non vincolante, sulla entità del coefficiente in relazione ai criteri su accennati...

SCHIANO. La distinzione è chiara, ma non la condivido.

BOIDI, *Relatore*. Nonché di procedere ogni tre mesi ad un riesame della situazione per proporre, se del caso, al Ministro, in base al volume di ordini già assunti per il semestre in corso, una modifica del coefficiente.

Il disegno di legge, poi, è corredato da due tabelle in cui è determinata la misura del contributo « integrativo » base in lire italiane per tonnellata di peso nave scarica asciutta in rapporto, sia alla velocità, sia al peso della nave scarica asciutta. La prima tabella riguarda le navi di carico secco liquido e le navi miste; la seconda riguarda, invece, le navi passeggeri.

Date le finalità che la legge intende perseguire e che, come ho ricordato, sono di due ordini — incentivare il rinnovamento del naviglio e procacciare lavoro ai nostri cantieri — e poiché non vi è dubbio che lo strumento legislativo predisposto serve all'incentivamento dei fini predetti, propongo agli onorevoli membri della Commissione di dare voto favorevole al disegno di legge in esame.

PRESIDENTE. Ringrazio l'onorevole Boidi per la sua chiara ed esauriente relazione e dichiaro aperta la discussione generale.

PETRUCCI. Sento il dovere di plaudire alla presentazione del disegno di legge da parte del Ministro della marina mercantile, perché si tratta veramente di un disegno di legge molto atteso, non soltanto per la soluzione della crisi dei cantieri navali, ma per lo sviluppo stesso della marina mercantile.

La marina mercantile, secondo me, non ha mai avuto la giusta considerazione nello sviluppo economico del nostro paese, perché gli stanziamenti, pure essendo di una certa entità, non sono stati mai sufficienti a far raggiungere ad essa quel potenziamento necessario e giustamente auspicato da tutti.

I 24 miliardi, divisi così come lo sono stati, penso non potranno far molto. Ciò non vuol essere una critica, onorevoli colleghi, ma vuole dimostrare che, in sostanza, la marina mercantile dovrebbe essere potenziata molto di più di quanto non lo sia adesso. Ripeto, ad ogni modo che non è una critica quella che io muovo ora al Ministro ed ai colleghi presenti, ma unicamente il desiderio sincero del mio cuore, affinché il Ministro Jervolino, le cui benemeritenze sono tanto apprezzate dal paese, potenzi maggiormente, ovviamente nei limiti delle sue possibilità, questo settore, perché marina mer-

cantile significa valuta, progresso civile e sociale.

Secondo me la marina mercantile è destinata a svilupparsi sempre più, specialmente con i moderni sistemi di propulsione che possono permettere la costruzione di navi velocissime.

Darò, quindi, il mio parere favorevole a questo disegno di legge, auspicando che, sotto l'egida del Ministro Jervolino, possa essere presentato un altro disegno di legge con stanziamenti maggiori, atti a potenziare ancora di più la marina mercantile nell'interesse dei marittimi e dei cantieri.

ADAMOLI. Gli scopi che si propone il disegno di legge governativo non possono non trovare la nostra approvazione: si tratta, infatti, di un provvedimento che tende a migliorare la situazione del carico di lavoro dei nostri cantieri navali.

La domanda però, che ancora una volta sorge (prima ancora di entrare nel merito del provvedimento) è se questa strada sia davvero la strada che, non dico risolva, ma almeno affronti in modo organico e definitivo il grave problema della cantieristica italiana che, nonostante la situazione diversa in cui oggi si trova l'industria cantieristica del mondo, continua a denunciare una grave pesantezza.

Non posso tacere, onorevoli colleghi, che una volta ancora ci troviamo di fronte ad una maniera di concepire il problema che non ci soddisfa affatto. Sappiamo tutti che il problema dei cantieri navali è un problema grosso, profondo, che ne investe l'intera struttura. La riorganizzazione, la specializzazione dei cantieri, la standardizzazione delle navi, il modo come si deve concepire un intervento pubblico a favore di privati rappresentano un complesso di problemi che ormai sono diventati di dominio pubblico. Non è la prima volta, infatti, che discutiamo di tali questioni: ne abbiamo già parlato in sede di bilancio delle partecipazioni statali e ripetutamente nella nostra Commissione. E adesso vediamo che le legittime attese per la risoluzione della grave situazione dei nostri cantieri si vorrebbero soddisfarle con un provvedimento di questo tipo, che altro non è se non un correttivo di un provvedimento che già dà fallito il suo scopo! Questo disegno di legge, onorevoli colleghi, cerca in sostanza di ridare fiato, vita al progetto di legge Tambroni, che prima del 1963-64, ossia della data stabilita per la sua efficacia non è già più efficace.

È chiaro, dunque, che quel criterio non si è rivelato idoneo allo scopo che doveva perse-

guire. Adesso si cerca di recuperare il terreno perduto, ma si continua ad insistere nella stessa terminologia di prima.

Perché ostinarci ad affermare che con un provvedimento di questo tipo è possibile affrontare il problema dei costi dei cantieri? È assurdo, onorevoli colleghi, pensare di poter risolvere con questo disegno di legge il problema di fondo, così come la legge Tambroni non è stata in grado di risolvere i costi di produzione. Ma, ciò nonostante, noi continuiamo, imperterriti, ad insistere sulla stessa direttiva.

Il fatto che il Governo presenta oggi un correttivo a quella legge sta chiaramente a dimostrare che egli riconosce che quella strada non si è dimostrata efficace; perché dunque continuare su quella strada? Queste le ragioni per le quali siamo tanto profondamente perplessi.

Avremmo anche preferito che un disegno di legge di questo tipo ci fosse stato affidato in sede referente, onde dare l'occasione al Parlamento di discutere in Aula, ed in maniera più specifica, il problema cantieristico, problema che non può essere isolato, ma che va inserito in tutto il quadro della politica della marina mercantile. Vi sembra giusto, ad esempio, che mentre discutiamo un provvedimento di questo tipo ve ne sia un altro del Governo relativo alle nuove convenzioni che tendono a ridurre le linee e le navi della flotta Finmare? È tutto un sistema che non va; non possiamo procedere a singhiozzi, volta per volta! Se è vero che i 24 miliardi sono poca cosa di fronte all'ampiezza del problema, è altrettanto vero che si tratta di 24 miliardi che rappresentano un non lieve sacrificio che chiediamo ai contribuenti italiani. Noi abbiamo il dovere di assicurare loro che questo sacrificio ha un corrispettivo sicuro; e non mi sembra, onorevoli Colleghi, che possiamo garantire al contribuente italiano che, nel caso specifico, il suo sacrificio abbia adeguato corrispettivo.

Pregammo tempo addietro l'onorevole Ministro di volerci dire come aveva operato la legge Tambroni ed egli molto cortesemente si limitò a mostrarci un pacco ricco di documenti. Noi vorremmo sapere quali sono state le linee di investimento seguite, quali gli armatori, quale le entità, i cantieri che hanno lavorato, quali le navi che oggi solcano i mari e che sono state il prodotto della legge Tambroni. Desidereremmo avere, insomma, un quadro reale davanti agli occhi per poter discutere sui fatti ed esprimere quindi un giudizio veramente responsabile. Ma la nostra ri-

chiesta, onorevoli colleghi, non ha ancora avuto risposta. Colgo l'occasione per pregare l'onorevole Ministro di volerci distribuire una copia di quel documento in suo possesso che non è certamente un documento segreto, ma rappresenta soltanto una piattaforma di studi, di esami, di analisi e che potrebbe quindi anche portarci a rettificare le nostre opinioni. Noi siamo in effetti costretti, per l'impossibilità di conoscere come realmente si manifestano certi fenomeni, a mantenerci, nella discussione, su temi di carattere generale, laddove sarebbe molto più opportuno, nonché doveroso, addentrarci nell'analisi concreta delle varie situazioni. Ma, studiando questo disegno di legge abbiamo dovuto amaramente constatare che esso, purtroppo, si presta ben poco ad ogni forma di discussione. La sua approvazione, o meno, non rappresenta il problema principale, onorevoli Colleghi, perché anche dopo averlo approvato le cose rimarranno esattamente come prima. Non possiamo certo illuderci dicendo a noi stessi che questo è il modo che ci permetterà di risolvere la crisi dei cantieri italiani.

Quando noi giudichiamo come si comportano gli altri Stati in questo settore, ci esprimiamo sempre in senso negativo, dicendo che fanno discriminazioni di bandiera e leggi protezioniste, che impediscono che le commesse navali vadano fuori del territorio, ecc.

Ma se è vero, onorevoli Colleghi, che questi sistemi non possono trovare la nostra approvazione, è pur vero che non si esaurisce in ciò la politica cantieristica che si fa nel mondo.

C'è da citare, ad esempio, il Giappone, che ne segue una del tutto particolare. Non vi è soltanto il problema dei costi della mano d'opera in Giappone, ma il problema di una grande organizzazione tecnica e commerciale. Il Giappone, infatti, sa le navi che deve costruire, come devono essere, va alla ricerca dei mercati, va nell'Iran a vedere i fiumi dove vanno inmesse le flotte fluviali, fa navi per l'Unione Sovietica. Ovunque vi è una manifestazione di mercato, lì è presente l'industria cantieristica giapponese. Anche in Italia è presente con la sua fiera commerciale.

Noi, invece onorevoli colleghi, pur rendendoci conto di tutto ciò, continuiamo a procedere con queste forme di sovvenzioni che, permettetemi di dirlo, lasciano il tempo che trovano!

Dire di no al disegno di legge può sembrare voler impedire, da parte nostra, che giunga un'altra goccia d'acqua a quel deserto assetato che è diventato ormai l'industria

cantieristica italiana; ma, dando il nostro assenso, noi abbiamo la coscienza di non fare una cosa buona, perché accettiamo praticamente di insistere in un sistema che si è dimostrato chiaramente inefficace. Ecco perché avremmo preferito una discussione molto più vasta del problema, collegandolo a quello più ampio della flotta.

Vorremmo pregare a questo punto gli onorevoli membri della Commissione di non pensare che ci spinge chissà quale scopo recondito se li preghiamo di accettare la nostra proposta di rimettere la discussione del disegno di legge all'assemblea. Io penso sia opportuno mettere il Parlamento italiano nella condizione di svolgere una discussione specifica, completa ed organica su questo problema di fondo.

Passando, poi, al merito della legge dirò che essa ha un carattere tecnico difficile da interpretare sino in fondo; è una legge che, oltre tutto, ha dei limiti che le derivano da accordi internazionali che il nostro Governo ha accettato e che, purtroppo, molte volte non vengono nemmeno rispettati dagli altri paesi.

In questa legge, ad esempio, è sancito un limite ben preciso: più di 14 miliardi l'anno non è possibile investire in questo settore perché tali sono gli accordi derivanti dal trattato di Roma. Quando noi ci mettiamo in compagnia dei belgi, dei tedeschi, degli olandesi, i quali hanno su tutt'altro piano la loro situazione cantieristica e misuriamo lo sforzo che dobbiamo fare per sollevare la nostra industria al livello delle altre, non possiamo non pagare dure conseguenze, perché mentre per gli altri Stati, dato il loro tipo organico di industrializzazione, questa cifra può essere sufficiente, non lo è evidentemente per noi. Oltre tutto non si sa nemmeno come farla funzionare la legge. A questo proposito, è da rifarsi al famoso comitato: dati i limiti in cui esso può agire, noi ci chiediamo perché mai è stato costituito. Bisogna decidersi, onorevoli Colleghi: o questo comitato ha la possibilità, la capacità di poter stabilire i coefficienti, ed allora il suo giudizio deve essere tale da orientare l'applicazione della legge e vincolare il Ministro, oppure è inutile che esista. Perché mai, se vi è un apposito comitato, deve essere il Ministro ad avere l'ultima parola? Noi non riusciamo a comprendere il perché della distinzione tra parere obbligatorio e parere vincolante.

D'altra parte, il sistema cui si accenna, per cui il contributo è commisurato all'entità delle commesse ricevute precedentemente dai cantieri, ci fa sorgere la preoccupazione che in questo modo si toglie ai cantieri l'incentivo

necessario per la ricerca di nuove commesse di lavoro. È poiché è in base alle commesse che ogni cantiere ha ricevuto, che si determina quale è il rapporto tra il carico di lavoro ed il suo potenziale produttivo e, quindi, quale la deficienza della gestione economica che occorre colmare, ne deriva che un cantiere meno lavoro trova e più diritti ha a percepire contributi. Questo mi sembra il meccanismo della legge. Ma tale meccanismo, oltre a non essere chiaro, fa, secondo noi, scomparire anche quel minimo di iniziativa che ogni cantiere deve avere per meglio affrontare i problemi del proprio carico di lavoro.

Termino, dunque, il mio dire, onorevoli colleghi, rinnovando la nostra richiesta di rimettere il provvedimento all'assemblea. Nel frattempo l'onorevole Ministro e noi membri della Commissione potremmo arricchire le nostre cognizioni e prepararci ad una discussione più completa ed analitica sul problema della cantieristica italiana.

SCHIANO. Noi che seguiamo le sorti dei cantieri navali e la crisi che li travaglia, noi che siamo seriamente preoccupati del problema, non possiamo non apprezzare le buone intenzioni dimostrate dal Ministro Jervolino presentando questo disegno di legge. Gli onorevoli Petrucci ed Adamoli hanno sostenuto che il provvedimento non soddisfa, essendo il problema tanto grave da rendere necessario affrontarlo alle sue radici, come l'ammodernamento dei cantieri per il rinnovamento del naviglio.

Ma se è giusto dar luogo ad una discussione molto più ampia e approfondita sull'argomento non lo è altrettanto, a mio parere, farla in Aula com'è stato proposto. In Commissione si discute meglio, si riesce più agevolmente ad apportare quel contributo che ciascuno di noi desidera dare onestamente e lealmente al servizio del paese. In Aula è come se le parole si sperdessero, come se tutti si preoccupassero più che altro dell'opinione pubblica che li giudica. Il Relatore ci ha detto che il provvedimento in esame tende a coordinare le variazioni del contributo alla necessità di stimolare e rinnovare i costi di produzione. Ma leggendo attentamente il disegno di legge devo dire, per la verità, che ho tratto il convincimento contrario: e cioè che noi non andiamo affatto ad incentivare ed a stimolare la produzione e questo proprio per il modo come è stato impostato il provvedimento in esame. È vero, infatti, come ha detto l'onorevole Adamoli, che noi finiamo col dare maggiori contributi proprio a quei cantieri che meno lavorano e meno producono,

Si impone, l'obbligo, onorevoli Colleghi, di risolvere la grave crisi che ci travaglia, affrontando decisamente il problema in tutta la sua interezza e non a spizzichi come abbiamo fatto finora. Questo che stiamo esaminando non è che un piccolo provvedimento, una goccia d'acqua che cade, come è stato detto, su di un grande deserto. È vero. È nostro dovere, invece, guardare le cause che hanno determinato la crisi. La causa va ricercata, a mio parere, nei nostri impianti che sono antiquati ed assolutamente incapaci di rispondere alle moderne esigenze. Le riparazioni delle nostre navi, ad esempio, costano meno all'estero, in Svezia, ed è quanto dire, se solo si pensa a quanto viene pagata la mano d'opera in quel paese. I nostri impianti sono vecchi, superati: ecco il problema di fondo che dobbiamo risolvere.

Ritorna così l'altro lato del grosso problema che cercammo di affrontare, già in sede di Commissione delle partecipazioni statali, ma che poi non è andato più avanti. E, anzi, il Governo è arrivato a delle conclusioni tali che ci imporrebbero oggi di respingere senz'altro il provvedimento in esame.

Non è vero, onorevole Petrucci, che la marina mercantile non ha avuto gli aiuti desiderati: li ha avuti, ma male perché nessuno ha mai pensato a risolvere il problema di fondo. Quando il collega Petrucci auspica la presentazione al più presto di un altro disegno di legge più ampio e più concreto, mi viene in mente la discussione che si fece in Aula a proposito della case ai lavoratori agricoli. Si era tutti d'accordo, compresa la maggioranza, per una certa soluzione. Il Ministro Togni, ad un certo momento, ne portò un'altra e gli amici democristiani, pure essendo convinti del contrario, dovettero seguirlo e noi sentimmo un rispettabile e caro collega dire: « Per ora approviamo questo; è chiaro che è imperfetto, ma ne faremo un altro domani ». Io per serietà, per il senso di responsabilità che abbiamo, sostengo che non è bene fare leggi a spizzichi, a catena, come ebbe a rispondermi il Presidente della Camera Leone quando gli dissi: « Ma come, noi stiamo per varare una legge e nel vararla dichiariamo di non essere soddisfatti, che è incompleta, che non risponde alle esigenze e che subito bisognerà farne un'altra ». Egli rispose: « Sono provvedimenti a catena! ». Questa fu, infatti, la risposta del Presidente della Camera, onorevole Petrucci! Ma noi, che abbiamo una responsabilità, penso che non dovremmo assolutamente avallare la procedura dei provvedimenti a catena, i problemi che si presentano

dobbiamo esaminarli, affrontarli e risolverli integralmente, senza lasciare insoddisfatta la opinione pubblica che pertanto comincia ad essere eccessivamente critica e persino poco rispettosa del potere legislativo; il che potrebbe preannunciare una grave crisi. Siamo attenti, onorevoli colleghi; dobbiamo evitarla a tutti i costi questa critica; dobbiamo cercare di varare provvedimenti che rispondano effettivamente alle esigenze e che veramente risolvano i problemi che sono sul tappeto.

COLASANTO. Il provvedimento di legge in esame dà, in sostanza, continuità e respiro alla legge Tambroni e, quindi, va guardato nella visuale circoscritta da quella che è stata la politica fatta in precedenza in questo campo.

Oggi noi ci troviamo praticamente nelle condizioni, o di approvare subito il provvedimento, o di rimandarlo o cominciarlo a discutere daccapo, riprendendo altre questioni, col rischio di determinare veramente un terribile periodo di crisi per i nostri cantieri.

È difficile, onorevoli colleghi, stabilire l'origine della precaria situazione nella quale ci dibattiamo; sarà forse colpa dei provvedimenti a catena, o magari degli stanziamenti insufficienti, ma la mancanza di danaro è causa di insoddisfazione anche per altri settori. In genere, quando si fa una legge e la si vara, l'opinione pubblica chiede sempre di più perché sempre nascono nuove esigenze. Io sono d'accordo con quanti hanno chiesto maggiori stanziamenti ed anche con la sollecitazione di una lunga prospettiva nel tempo nella quale poter programmare con precisione quel che occorre fare per la risoluzione definitiva del problema.

Sono certo che, da parte del Ministro Jervolino, vi è la massima buona volontà ed il massimo impegno per raggiungere lo scopo che ci proponiamo. Ma va anche considerato che il Ministro non sempre ha a sua disposizione la quantità di danaro necessaria per la soddisfazione di queste esigenze.

Non è sempre facile raggiungere gli obiettivi che ci proponiamo. Effettivamente, il problema dei cantieri della nuova Fin-cantieri va riguardato, ma in altra sede e con altra prospettiva. Aggiungo anche, però che deve essere riguardato proprio in Commissione, dove non abbiamo la preoccupazione di far bella figura, dove è più facile, spolticizzando i problemi tecnici, accordarsi e trovare la strada giusta.

Per quanto riguarda il comitato consultivo previsto dal disegno di legge in esame, io sono dell'opinione che esso deve essere consultato obbligatoriamente, ma che le sue fun-

zioni debbono rimanere veramente e soltanto consultive. Anzi, io lamento che purtroppo, almeno nel 98 per cento dei casi, i pareri emessi dai predetti Comitati sono controfirmati dai Ministri senza una sola modifica.

Per quanto riguarda il costo e gli impianti dei cantieri, ho già detto prima: anche questo è un problema che va esaminato in altra sede.

Concludo, sollecitando l'approvazione immediata di questa legge per ridar fiato ai cantieri, salvo poi a procedere ad un esame approfondito di tutta la questione, della marina mercantile e delle costruzioni navali.

DURAND DE LA PENNE. Non credo di dover sottolineare agli onorevoli Colleghi la necessità che questo provvedimento entri in vigore con la massima urgenza, se vogliamo che i nostri cantieri riprendano la loro attività.

Per quanto riguarda la sede in cui questa materia può essere trattata con maggior concretezza, è mia convinzione che sia questa la più idonea. Lo confermano gli interventi degli onorevoli Adamoli e Schiano, che sono stati concreti, non demagogici, corrispondenti al vero. In Aula è più difficile che ciò possa verificarsi.

Noi vogliamo cercare la perfezione, ma in questa ricerca non dobbiamo perdere di vista la gravità dell'attuale situazione dei cantieri, che hanno un carico di ben 200 mila persone. La buona volontà non basta quando mancano le centinaia di miliardi che occorrono per rinnovare i nostri cantieri. Non possiamo dimenticare neanche che la nostra marina mercantile è stata fatta con le « Liberty » che ci hanno dato gli americani.

D'altra parte, la legge Tambroni e la precedente legge Saragat hanno permesso la costruzione di nuove navi per milioni di tonnellate, e ciò dimostra che queste leggi sono state efficienti al pari delle nostre organizzazioni cantieristiche.

Il nostro problema centrale consiste nella gravosità dei nostri prezzi, che ci fanno mancare le commesse. Allora dobbiamo cominciare col vedere perché i nostri prezzi sono così alti. Ma questo problema, che va inquadrato nella situazione generale, deve essere esaminato attentamente in un secondo momento. Oggi dobbiamo fronteggiare una situazione di emergenza e non possiamo perdere altro tempo.

Anche il calendario dei lavori della Camera, del resto, non ci permette di rimandare l'esame di questo disegno di legge per una settimana. Pertanto vorrei caldamente invitare i colleghi ad approvare rapidamente il

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 12 OTTOBRE 1960

provvedimento che costituisce, comunque, un notevole aiuto ai nostri cantieri.

BOGONI. Dalla discussione di questa mattina è maggiormente emersa l'importanza di questo disegno di legge e si è rafforzata in me la convinzione di sospendere la discussione. Questa deve essere vasta e approfondita, svolta sulla base di una documentazione che oggi non abbiamo.

Tutti abbiamo interesse a sollevare i nostri cantieri. E non vi è dubbio che se questo provvedimento non potrà risolvere tutta la situazione, esso darà comunque un certo respiro ai nostri cantieri. Ma non possiamo voltarlo alla leggera, non possiamo dare un certo numero di miliardi — 24 miliardi — senza renderci conto del modo in cui essi andranno spesi. Noi, deputati di città marinare, sentiamo questo problema forse più degli altri; ed è appunto per questo che il peso delle nostre responsabilità è maggiore.

Per questi motivi insisto nella mia richiesta di non esaurire oggi la discussione e di non procedere quindi all'approvazione del provvedimento.

Aggiungo, peraltro, che non c'è bisogno di discutere in Aula: è preferibile la discussione in questa sede.

PETRUCCI. Siccome le mie parole, che volevano raggiungere lo scopo di fare approvare urgentemente questo disegno di legge, hanno dato luogo ad una discussione tanto vasta, vorrei ricordare ancora agli onorevoli colleghi la necessità di approvare con la massima urgenza questo provvedimento, poiché è già passato tanto tempo. Per predisporre il disegno di legge è stato necessario il concerto di ben nove ministri: come possiamo sperare noi di modificarlo in breve tempo? Dobbiamo approvarlo così come è, perché dobbiamo salvare la gente che muore di fame. Anch'io ne vorrei uno diverso, molto migliore, ma farei della demagogia se facessi le richieste che pure sarebbe necessario fare. Perciò, mi permetto di rivolgermi ancora alla sensibilità di tutti i colleghi.

COLASANTO. Penso che, data l'urgenza di mandare avanti il provvedimento, sia opportuno lavorare qualche ora ancora e proseguire la discussione, se del caso, domani mattina.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Signor Presidente, onorevoli Colleghi, sono dolente se, contro il mio solito, dovrò essere un po' prolisso. Sono sempre per la sintesi, ma questa volta è necessaria l'analisi per poter esporre le ragioni per le quali non posso accogliere la richiesta di rinviare ad altra se-

duta la discussione e l'approvazione del disegno di legge in esame.

Sarò lieto di discutere ampiamente il problema dei cantieri, al momento opportuno, con la partecipazione degli altri Ministri interessati, ma devo sottoporre ora alla Commissione le ragioni per le quali intendo insistere sulla necessità di non interrompere la discussione del disegno di legge. La Commissione, poi, farà quello che crederà opportuno, ma io devo stare a posto con la mia coscienza.

Innanzitutto, devo esprimere la mia più alta meraviglia agli onorevoli Adamoli e Bogoni per le critiche che hanno mosso al disegno di legge al nostro esame, il quale, in sostanza, non fa che perfezionare un disegno di legge precedente. Io che sono stato Presidente di questa Commissione e sono stato relatore del disegno di legge citato, mi sono preoccupato di portare con me i precedenti.

Cominciamo dal disegno di legge presentato dall'onorevole Tambroni il 17 luglio 1954, n. 522. I deputati socialisti e comunisti fecero le loro osservazioni, ma non ne criticarono il sistema. Dissero in sostanza quanto è stato ripetuto in questa seduta dai tre deputati intervenuti, e cioè che gli stanziamenti del ministero rappresentano né più e né meno che una goccia d'acqua; sul sistema, comunque, non fu detto nulla. D'altra parte si astennero dal voto solo perché ritennero che lo stanziamento fosse insufficiente.

Nel 1956 fu presentato il disegno di legge dell'onorevole Cassiani. Io, che allora ricoprivo la carica di Presidente della Commissione, fui in quella occasione relatore del disegno di legge. Devo adesso, con molta consolazione e sorpresa allo stesso tempo, ricordare alla Commissione che quel disegno di legge, che non faceva che ribadire il precedente, fu ratificato nella sua struttura e nei suoi elementi con il voto di tutti i presenti. Infatti, i presenti furono 27 ed altrettanti i votanti in senso favorevole.

Mi sembra, dunque, per lo meno strano ora che si sollevino tante critiche ad un disegno di legge che non fa che perfezionare i precedenti. Desidero a questo punto sottolineare quanto detto dal Relatore e, cioè, che questa legge ha un carattere parzialmente innovativo della legge 17 luglio 1954, n. 522 e lascia inalterata la struttura che fu voluta dalla Commissione e nel '54 e nel '56.

Quali sono, adunque, le finalità della legge in esame?

Innanzitutto, adeguare le norme relative alla concessione del contributo integrativo di cui all'articolo 5 della legge citata alla lettera

ed allo spirito del Trattato C.E.E. In secondo luogo, commisurare la concessione del contributo ad un meccanismo anticongiunturale che consenta di ragguagliarlo concretamente alle effettive necessità del mercato, nonché alle esigenze di riduzioni dei costi di costruzione, che debbono presiedere, in materia, anche nel quadro delle più generali finalità del Trattato di Roma. Questo principio non era sancito nella legge precedente perché lo Stato era tenuto a dare contributi anche quando la congiuntura non lo richiedeva. Ne deriva, d'altra parte, che la misura unitaria del contributo varia periodicamente in relazione al volume degli ordini effettivamente acquisiti dai cantieri: per questo è previsto che la misura del contributo sia determinata semestralmente.

È previsto pure che la misura globale massima del contributo annuale va ragguagliata ad un volume di commesse di 400 mila tonnellate di stazza lorda.

Ancora, è previsto che il Ministro è affiancato da un Comitato, avente il compito di emettere il proprio parere obbligatorio, ma non vincolante, sull'entità del coefficiente in relazione ai criteri suaccennati, nonché di procedere ogni tre mesi ad un riesame della situazione per proporre, se del caso, al Ministro, in base al volume di ordini già assunti per il semestre in corso, una modifica del coefficiente.

A questo proposito, onorevoli Colleghi, date le vostre critiche, ho il dovere di dirvi che l'aver previsto che il parere del Comitato non sia vincolante per il Ministro, non è stato voluto da me. Aggiungo che, se la Commissione desidera che quel voto diventi vincolante per il Ministro, io, per parte mia, non ho assolutamente nulla in contrario; e ciò, oltre che per l'elogio fattomi dall'onorevole Schiano, per il semplice motivo che non ho interesse particolare a favorire nessuno. Per me, ripeto, il parere del Comitato può senz'altro trasformarsi da consultivo in vincolante per il Ministro.

Un altro aspetto sul quale desidero dare dei chiarimenti è quello relativo al limite di impegni di 14 miliardi annui. È stato mosso rimprovero al Ministero della marina mercantile per il fatto che, ad onta fosse stato stabilito di poter spendere soltanto una certa somma stanziata per un certo numero di anni, anno per anno, il ministero ha, in effetti, speso in anticipo quanto non era il suo diritto di spendere. Per evitare il ripetersi di questi inconvenienti, è stato stabilito che la spesa debba essere limitata ai 14 miliardi. Questi

i criteri, onorevoli colleghi, che ispirano il nuovo disegno di legge.

Una considerazione particolare che mi spinge a richiamarvi sulla urgente necessità di approvare il disegno di legge in esame è rappresentata dal fatto che io ho autorizzato la costruzione di ben quattro navi, da 9 mila tonnellate ciascuna. Io, però, non ho attualmente danaro a mia disposizione, sicché avverrà che, se non si approverà questo disegno di legge, queste quattro navi, in effetti, non potranno essere messe in costruzione. Io ho fatto un prospetto che lascerò in consegna provvisoria alla Segreteria della Commissione, a disposizione degli onorevoli colleghi — dal quale risulta che al 30 settembre scorso io avevo disponibili solo 404.456.673 lire su 104.345.543.327 (non mi sembra proprio si possa parlare di semplici gocce versate ma di una vera pioggia, onorevoli colleghi !)

Oggi come oggi, quindi, io praticamente non ho da dare alcun contributo.

Ma veniamo all'argomento principe, al trattato di Roma istitutivo della Comunità economica europea.

L'articolo 92 di questo trattato dice che, salvo deroga contemplata dal trattato stesso, sono incompatibili con il Mercato comune, nella misura in cui incidono sugli scambi tra paesi membri, gli aiuti concessi dagli Stati ovvero mediante risorse statali sotto qualsiasi forma che, favorendo talune imprese e talune produzioni, falsino o minaccino di falsare la concorrenza. A sua volta l'articolo 3 — mentre ammette che possono considerarsi compatibili con il Mercato comune gli aiuti destinati ad agevolare lo sviluppo di talune attività o di talune regioni economiche, sempre che non alterino le condizioni degli scambi in misura contraria al comune interesse — precisa che gli aiuti alle costruzioni navali esistenti alla data del 1° gennaio 1957, in quanto determinati soltanto dall'assenza di una protezione doganale, sono progressivamente ridotti alle stesse condizioni che si applicano per l'abolizione dei dazi doganali, fatte salve le disposizioni del trattato stesso relative alla politica commerciale comune nei confronti dei paesi terzi. Da ultimo l'articolo 93 precisa che una commissione — quella prevista dall'articolo 3 — procede con gli Stati membri all'esame permanente dei regimi degli aiuti esistenti nei singoli Stati e qualora, dopo aver intimato agli interessati di presentare le loro osservazioni, constata che un aiuto maggiore di uno Stato o mediante fondi statali non è compatibile con il mercato comune a norma dell'articolo 92, oppure che tale aiuto è attuato in modo abusivo,

decide che lo Stato interessato deve sopprimerlo o modificarlo nei termini da essa fissati. Sempre l'articolo 93 aggiunge che qualora lo Stato in causa non si conformi a tale decisione entro il termine stabilito, la Commissione o qualsiasi altro Stato può adire direttamente la Corte di giustizia in deroga agli articoli 169 e 170.

A questa Commissione, onorevoli colleghi, io ho dovuto mandare il mio disegno di legge ed ho dovuto sottoporre l'urgente necessità di approvarla proprio per aiutare i cantieri, ed ho avuto con essa, al mio ministero, una discussione proficua. Il presidente della Commissione era Von Groebent e presenziarono ad essa anche i rappresentanti del mio Ministero, del Ministero delle partecipazioni statali, del tesoro, dell'I.R.I. della Fincantieri e della Finmare. Dopo un lungo scambio di vedute, nel quale insistentemente ho prospettato la necessità di arrivare ad una pratica conclusione, il 20 luglio 1960 mi è giunta questa lettera a firma del presidente Von Groebent: « Signor Ministro, desidero esprimere il mio più vivo ringraziamento per lo scambio di vedute avuto a Roma la settimana scorsa con lei e con i suoi collaboratori. Mi è particolarmente gradito che in questa franca discussione siano state affrontati i molteplici e complessi problemi delle sovvenzioni alle costruzioni navali nei loro vari aspetti. In questo modo si è indubbiamente creata una base per la collaborazione tra il suo Ministero e la Commissione. Tengo ad assicurarla che sarò sempre disposto a procedere ad ulteriori scambi di vedute quando ciò rivesta un obiettivo interesse... » di modo che, onorevole Colleghi, se mi voleste proporre una qualsiasi modifica, non formale ma sostanziale, a parte il fatto che trascorrerebbero dei mesi, dovrei, innanzitutto, sospendere, onorevole Bogoni, la costruzione delle quattro navi da carico, di cui ho parlato più sopra, cosa che mi è stata possibile dopo mie insistenti premure presso il Ministero del tesoro; dovrei, inoltre, portare di nuovo alla discussione della Commissione dell'C.E.E. il nuovo provvedimento, con la certezza, più che con il timore, non solo di non vederlo approvato, ma addirittura respinto. Il che, praticamente significherebbe, non solo che noi non daremo subito i 24 miliardi ai cantieri, ma non li potremo dare mai più.

Passo, ora, a rispondere rapidamente alle singole obiezioni.

L'onorevole Adamoli erroneamente ha detto che, col presente disegno di legge, vengono, in sostanza, ridotte le linee e le navi. Questa affermazione è del tutto contraria alla ve-

rità ed è gravissima. Mi permetterò di portare all'onorevole Adamoli un prospetto interessantissimo dal quale risulta che dal 1948 ad oggi il maggior numero di navi di proprietà delle quattro società di preminente interesse nazionale è stato costruito sotto il mio Ministero negli anni 1958 e 1959.

ADAMOLI. Onorevole Ministro, le mie affermazioni si riferiscono al suo disegno di legge.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Ella ha detto, onorevole Adamoli, che il Ministro della marina mercantile comprime l'attività costruttiva. Se questa affermazione dovesse essere vera, non mi resterebbe che rassegnare le dimissioni! Ho qui il prospetto delle navi che sono state costruite nel 1959 e quello relativo alle navi che saranno costruite in questo anno e nei prossimi dai quali si può vedere che l'indice è il più alto raggiunto dal giorno in cui il mio Ministero ha potuto riprendere la sua attività nel campo delle costruzioni navali.

Ho qui con me un altro prospetto, ancora più interessante, (mi son ben premunito quando ho letto la sua ingiusta relazione, onorevole Adamoli) che annulla le false cose dette circa gli armatori liberi e le società di preminente interesse nazionale.

Per i cantieri dell'I.R.I. leggerò delle cifre molto interessanti. Gli armatori liberi i quali hanno il diritto di scegliersi i cantieri che a loro piacciono in quanto esistono cantieri dove possono usufruire delle maggiori facilitazioni e dove hanno la possibilità e, vorrei dire, la sicurezza di ottenere la costruzione delle navi conformi ai loro desideri — hanno fatto costruire dalle società facenti capo ai Fin-Cantieri, durante lo scorso anno, 24 unità per una stazza lorda di 484.700 tonnellate, e 62 piccole unità per una stazza lorda di 166.414 tonnellate. Se si fa la proporzione, si vede che ciò rappresenta qualcosa non meno del terzo. Ad ogni modo, se comunque ci fosse stata da parte del Ministero la volontà di aiutare i cantieri liberi, in definitiva ciò avrebbe significato aiutare i lavoratori e non gli armatori, perché, onorevoli colleghi, i nostri aiuti non vanno agli armatori, ma ai cantieri.

Con questa esposizione forse un po' troppo sintetica vi rinnovo, onorevoli colleghi, le più vive premure di continuare la discussione del disegno di legge.

Se la Commissione intende prendersi la responsabilità di ritardare l'approvazione della legge, lo faccia pure, ma ognuno di fronte a se stesso ed alla collettività deve assumersi le proprie responsabilità.

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 12 OTTOBRE 1960

PRESIDENTE. Desidero comunicare alla Commissione che, su questo disegno di legge, è pervenuto il parere favorevole della Commissione bilancio.

Onorevole Bogoni, dopo le dichiarazioni dell'onorevole Ministro, insiste ancora sulla sua posizione?

BOGONI. Insisto, Signor Presidente, perché, pur comprendendo benissimo l'urgenza del provvedimento, ritengo, d'altro canto, che sia necessario l'approfondimento della discussione.

PRESIDENTE. Il seguito della discussione potrebbe essere rinviato a domani mattina alle 10.

Se non vi sono obiezioni, così rimane stabilito.

(Così rimane stabilito).

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto dei provvedimenti oggi esaminati.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione segreta dei seguenti disegni di legge:

« Modifica all'articolo 36 della legge 7 luglio 1907, n. 429, relativo ai servizi finanziari dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato » (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato) (2264):

Presenti e votanti	31
Maggioranza	16
Voti favorevoli	31
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

« Proroga della tassa sulle merci imbarcate e in transito nel porto di Venezia » (Modificato dalla VII Commissione permanente del Senato) (1334-B):

Presenti e votanti	31
Maggioranza	16
Voti favorevoli	31
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

« Modificazioni agli articoli 2, 3 e 19 delle disposizioni sulle competenze accessorie del personale delle ferrovie dello Stato ». (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato) (2265):

Presenti e votanti	31
Maggioranza	16
Voti favorevoli	31
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

« Modifica delle disposizioni sulle competenze accessorie del personale delle ferrovie dello Stato approvate con legge 31 luglio 1957, n. 685 » (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato) (2490):

Presenti e votanti	31
Maggioranza	16
Voti favorevoli	31
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:-

Adamoli, Amodio, Armani, Armato, Bardanzellu, Basile, Bianchi Gerardo, Bogoni, Boidi, Calvaresi, Capuggi, Colasanto, Degli Esposti, Durand de la Penne, Fabbri, Frunzio, Geffer Wondrich, Lombardi Ruggero, Mancini, Mattarella, Polano, Ravagnan, Reale Oronzo, Ricca, Romano Bartolomeo, Sammartino, Schiano, Sinesio, Tonetti, Viale e Vidali.

La seduta termina alle 12,45.

IL DIRETTORE
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. FRANCESCO COSENTINO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI