

COMMISSIONE X

TRASPORTI — POSTE E TELECOMUNICAZIONI
MARINA MERCANTILE

LXXXI.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 24 GENNAIO 1962

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MATTARELLA

INDICE

	PAG.
Disegno di legge (<i>Seguito della discussione e rimessione in Aula</i>):	
Contributo straordinario dello Stato alla ferrovia in regime di concessione Circumvesuviana. (3358)	1065
PRESIDENTE	1065, 1067
COLASANTO, <i>Relatore</i>	1065, 1066
ADAMOLI	1065
SCHIANO	1066
ARMATO	1066
Proposta di legge (<i>Discussione e non approvazione</i>):	
Bozzi: Modificazioni alla tabella contenente i limiti di età e di servizio per il collocamento a riposo del personale delle ferrovie dello Stato di cui all'allegato n. 15 della legge 26 marzo 1958, n. 425. (918)	1067
PRESIDENTE	1067, 1068, 1069
SAMMARTINO, <i>Relatore</i>	1067, 1069
AMADEI	1068
ARMATO	1068
MARCHESI	1069
Proposta di legge (<i>Rinvio della discussione</i>):	
RUSSO SPENA: Provvidenze a favore dei ferrovieri ex combattenti. (<i>Urgenza</i>). (1817)	1069
PRESIDENTE	1069
LOMBARDI RUGGERO, <i>Relatore</i>	1069
BOGONI	1069
RUSSO SPENA	1069

La seduta comincia alle 9,50.

SAMMARTINO, *Segretario*. legge il processo verbale della seduta precedente.*(È approvato).*

Seguito della discussione del disegno di legge: Contributo straordinario dello Stato alla ferrovia in regime di concessione Circumvesuviana (3358).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge concernente: «Contributo straordinario dello Stato alla ferrovia in regime di concessione Circumvesuviana». Nella precedente seduta del 19 dicembre 1961 è stata già iniziata la discussione generale.

COLASANTO, *Relatore*. Sarebbe opportuno che gli onorevoli colleghi dell'opposizione completassero l'esposizione delle loro obiezioni, in modo che il Ministro possa rispondere esaurientemente.

ADAMOLI. Il nostro Gruppo, in seguito ad accertamenti fatti ed agli elementi raccolti anche a Napoli, ed in relazione soprattutto al problema generale delle ferrovie in concessione, ritiene che questo disegno di legge possa essere un motivo per affrontare in modo più completo la complessa questione della struttura dei trasporti italiani, e precisamente il problema delle ferrovie in concessione. Esso ritiene, anche se il provvedimento si riferisce alla particolare situazione di una città e di una Società, che esso possa

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 24 GENNAIO 1962

costituire motivo per richiamare l'attenzione del Paese su una questione che ha già dato luogo a discussioni profonde e molto vivaci. Non voglio qui riferirmi all'ultimo gravissimo episodio delle Ferrovie calabro-lucane, anche perché questo investe tanti altri problemi; ma non vi è dubbio che anche dalle discussioni che ad esso sono seguite è emersa la necessità di conoscere tutti i rapporti con le società concessionarie e tutti gli elementi che li compongono.

Questo riguarda anche la ferrovia Circumvesuviana, tanto vero che il nostro Gruppo ritiene che il disegno di legge debba essere portato all'esame dell'Assemblea, per cui preannuncio formale richiesta in questo senso.

COLASANTO, *Relatore*. Di fronte ad una richiesta di questo genere dobbiamo anzitutto rilevare di aver perduto un mese di tempo, perché gli onorevoli colleghi dell'opposizione avrebbero potuto presentarla un mese fa. Debbo osservare inoltre che andiamo a combattere un'azienda I. R. I., proprio noi che vogliamo potenziare gli interventi dello Stato.

SCHIANO. Anche la mia parte è dell'avviso che il provvedimento debba essere inviato per la discussione in Aula.

Il relatore, onorevole Colasanto, ha dimostrato molta sensibilità nell'approfondire lo studio di tale problema e si è reso conto della necessità inderogabile di stanziare un contributo straordinario, da parte dello Stato, alla ferrovia in regime di concessione Circumvesuviana, ma, peraltro, non ha portato quegli elementi, quelle notizie che dovevano servire a fugare alcune nostre preoccupazioni. Non si può negare che il problema fondamentale sia rappresentato dall'ammmodernamento di questa ferrovia, ma, per quanto più volte sollecitati, i responsabili di quella società non hanno ancora presentato, a distanza di dieci anni, i relativi progetti di ammodernamento.

ARMATO. Perché, onorevole Schiano, non chiede delucidazioni al Ministro dei trasporti?

SCHIANO. Le nostre maggiori preoccupazioni sono costituite dal fatto che quella linea è servita ancora con vetture di vecchio tipo; pensate che hanno ancora in dotazione quel tipo di vettura con terrazzino dell'epoca in cui si viaggiava alla fantastica velocità di 15 chilometri orari! E, poiché quelle vetture sono ormai da considerarsi fuori uso e non più rispondenti alle nuove esigenze del traffico, purtroppo gli incidenti

non mancano. Infatti, è vero o non è vero che sono stati approntati provvedimenti in materia e da parte dell'Amministrazione della Circumvesuviana non si è mai provveduto a presentare i progetti relativi all'ammmodernamento di quella ferrovia?

Badate bene: noi non abbiamo alcun interesse ad opporci alla approvazione di un provvedimento che, oltre tutto, viene incontro alle necessità della nostra città; ma se lo facciamo, è perché abbiamo i nostri motivi, primo fra tutti quello che siamo sinceramente preoccupati per l'andamento delle cose, per gli abusi che vengono perpetrati ai danni dello Stato!

Credetemi: non è più possibile continuare a lavorare con queste cattive amministrazioni, particolarmente con quelle che passano come industrie a partecipazione statale. Sì, perché il bello è appunto questo: che, dopo che da parte dell'industria privata si è provocato il vuoto, si chiede l'intervento dello Stato! E allora dovete convenire che è giusta la nostra deplorazione; che è giusto che si rilevi che dopo dieci anni da parte dell'amministrazione della Circumvesuviana non si sia sentito il dovere di presentare i progetti di ammodernamento di quella ferrovia. Dobbiamo pertanto deplorare che il Ministero dei trasporti non sia intervenuto; che non sia intervenuta la S. E. P. S. Sono miliardi gettati via! Con la legge del 1957 si stabiliva che si sarebbe provveduto al riguardo; dopo di che sino all'anno finanziario 1961 sono stati approvati altri tre provvedimenti sempre sul medesimo argomento.

Per la serietà dello Stato, per non discreditare le istituzioni democratiche, chiediamo che ciascuno sia posto di fronte alle proprie responsabilità.

Per la Circumflegrea, nel 1951, si era detto che nel 1953 si sarebbe svolta l'assemblea generale. Sono passati il 1953, il 1957, il 1959, ma non si è visto nulla. Dove sono andati a finire i fondi stanziati? Perché non sono stati utilizzati neppure con la seconda o la terza legge alle quali ho fatto cenno? Ritengo sia giunto il momento di tentare di capire quello che sta succedendo.

Non avvertite, in giro, questo discredito, questa sfiducia sempre crescente dell'opinione pubblica? Da buon cittadino, pertanto, rivolgo appello a tutti, perché in ognuno di noi ci sia un maggior senso di responsabilità. Lo abbiamo chiesto nel corso della discussione del bilancio 1960; l'abbiamo ripetuto nel 1961. Oggi, pertanto, sollecitiamo il Governo a dirci che fine ha fatto quel

denaro e perché non sono state realizzate quelle opere che pure avevano avuto un finanziamento particolare.

Ripeto: noi non vogliamo opporci a che la Circumvesuviana, come ogni ferrovia che si rispetti, abbia il doppio binario: tale necessità l'avvertiamo anche noi. Ma questa azienda, almeno sino ad oggi, ha dato una cattiva prova: pertanto dobbiamo accertare i motivi per cui le cose sono andate tanto male.

E poi vorremmo che si ponesse una volta per sempre termine a queste sovvenzioni straordinarie in favore delle ferrovie in concessione, ed a tutte le aziende in concessione in genere. Per questo chiediamo una più approfondita discussione, aderendo alla richiesta presentata per il suo Gruppo dall'onorevole Adamoli.

PRESIDENTE. È pervenuta in questo momento alla Presidenza la richiesta dell'onorevole Adamoli di rimessione in Aula del disegno di legge, sottoscritto, ai sensi dell'articolo 40 del regolamento, da un decimo dei componenti della Camera. Preso atto che la richiesta è corredata dal prescritto numero di firme, la cui validità sarà accertata dalla segreteria della Camera, sospendo la discussione del disegno di legge.

Seguito della discussione della proposta di legge d'iniziativa del deputato Bozzi: Modificazioni alla tabella contenente i limiti di età e di servizio per il collocamento a riposo del personale delle ferrovie dello Stato di cui all'allegato n. 15 della legge 26 marzo 1958, n. 425 (918).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione della proposta di legge d'iniziativa dell'onorevole Bozzi, concernente: Modificazioni alla tabella contenente i limiti di età e di servizio per il collocamento a riposo del personale delle ferrovie dello Stato, di cui all'allegato n. 15 della legge 26 marzo 1958, n. 425.

Come è noto, la proposta di legge in oggetto era stata assegnata alla nostra Commissione in sede referente, e ne è stato chiesto ed ottenuto il passaggio in sede legislativa.

L'onorevole Sammartino, Relatore, ha facoltà di svolgere la sua relazione.

SAMMARTINO, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi. La proposta di legge d'iniziativa dell'onorevole Bozzi, sulla quale ho l'onore di riferire, tende a modificare la tabella contenente i limiti di età e di servizio per il collocamento a riposo del

personale delle ferrovie dello Stato, allegata alla legge 26 marzo 1958, n. 425.

Come gli onorevoli colleghi sanno, con legge 15 febbraio 1958, n. 46, è stato sancito che tutti gli impiegati civili di ruolo dell'organizzazione dello Stato, anche con ordinamento autonomo, vengono collocati a riposo al compimento del 65° anno di età; e questo criterio fu immediatamente messo in esecuzione da tutte le amministrazioni, comprese quelle a forma autonoma come le Poste e Telecomunicazioni ed i Monopoli, i cui ordinamenti giuridici del personale non contengono norme che dispongano diversamente.

Un diverso criterio fu invece seguito dalla legge 26 marzo 1958, n. 425, con la quale si approvò lo stato giuridico del personale delle Ferrovie dello Stato, e che all'articolo 165 dispone diversamente da tutte le altre categorie e settori dell'Amministrazione dello Stato. Infatti la tabella annessa a detto articolo fissava a 66 anni il limite di età per il collocamento a riposo dei funzionari direttivi di più elevato grado (direttore centrale di 1ª classe, direttore compartimentale di 1ª classe, direttore centrale e direttore compartimentale), e stabiliva che gli Ispettori capi superiori venissero inviati in pensione al 64° anno di età e che il rimanente personale direttivo e quello degli uffici fosse posto in quiescenza al raggiungimento del 62° anno di età.

Questo non si spiega — dice il presentatore della proposta di legge in esame — né si giustifica dal punto di vista costituzionale. Sarebbe stata infatti adottata una eccezione che rasenta l'anticostituzionalità, in quanto anche i dipendenti delle ferrovie dello Stato sono compresi nella disposizione della legge 15 febbraio 1958, n. 46.

Onde eliminare questa che viene considerata una sperequazione, fu predisposta questa proposta di legge con l'annessa tabella che modifica sostanzialmente quella precedente, elevando a 65 anni il limite di età per il collocamento a riposo di quelle categorie di dipendenti delle ferrovie dello Stato che non hanno da svolgere mansioni tali da richiedere una speciale prestanza fisica, come il servizio di macchina, bensì mansioni di tavolino.

Quanto all'onere che potrebbe derivare all'Amministrazione dello Stato, debbo subito far rilevare che appare invece più verosimile che l'onere dovrebbe diminuire piuttosto che aumentare. Alle suesposte ragioni di ordine giuridico si associano ragioni di ordine sindacale, economico e di equità morale.

In breve io ritengo — ed ho anche concluso la mia rapida relazione — che si possa affermare che elevando i limiti di età, nei confronti del personale degli uffici, a 65 anni riconosceremmo un diritto derivante dalla Costituzione e saneremmo l'attuale antiquaria disparità esistente fra i ferrovieri e gli statali in genere, nonché quella che esiste nello stesso ambito delle ferrovie fra il personale degli uffici e le altre categorie di esercizio; senza contare che la conservazione del posto in servizio fino al 65° anno di età è utile all'Amministrazione, sia perché conserva l'apporto di elementi di provata esperienza, sia perché l'onere delle ferrovie sotto la voce « personale », già notevolmente elevato a causa della massa del personale in quiescenza rispetto a quella del personale in servizio — che è di 100 contro 100 mentre negli altri Dicasteri risulta del 40 contro 100 — non risulterebbe in definitiva aggravato.

In definitiva, al beneficio che ne ritrarrebbe la categoria interessata corrisponderebbe un beneficio per l'Azienda, in un momento in cui essa ha particolarmente bisogno del valido contributo di personale esperto e fedele. Mi permetto quindi di raccomandare agli onorevoli colleghi l'approvazione della proposta di legge in esame.

PRESIDENTE. Ringrazio l'onorevole relatore, e prima di aprire la discussione generale ritengo sia opportuno informare gli onorevoli colleghi che l'onorevole Amadei ha presentato due emendamenti sostitutivi dell'articolo unico della proposta di legge Bozzi. Ne do lettura:

ART. 1.

La tabella contenente i limiti di età e di servizio per il collocamento a riposo del personale delle ferrovie dello Stato di cui all'allegato n. 15 della legge n. 425 del 26 marzo 1958, resta invariata.

È concesso, però, al personale direttivo appartenente alla qualifica di Ispettore capo superiore e rimanenti qualifiche inferiori ed al personale degli uffici, per cui sono previsti limiti di età di 64 e di 62 anni, di essere conservato in servizio fino al compimento del 65° anno di età, qualora ne faccia domanda almeno sei mesi prima del compimento dei suddetti limiti di età e conservi i requisiti fisici richiesti per l'espletamento completo delle mansioni della qualifica rivestita.

Per coloro cui non sia possibile l'applicazione del cennato termine utile, il termine stesso per la presentazione della domanda

viene esteso fino al giorno del collocamento a riposo.

Il prolungamento dei limiti di età di cui al secondo comma, viene esteso anche agli agenti già collocati in pensione dal 1° luglio 1960 in poi, purché ne facciano domanda entro un mese dalla data di entrata in vigore della presente legge e conservino i requisiti fisici di cui sopra.

Il personale riammesso in servizio ai sensi del quarto comma del presente articolo è collocato nel ruolo e nella qualifica cui apparteneva al momento della cessazione dal servizio, conservando peraltro la propria anzianità di grado. Il periodo di assenza dal servizio stesso viene considerato utile agli effetti dell'anzianità di grado, mentre agli effetti finanziari viene compensato con il solo trattamento di pensione già percepito.

ART. 2.

Per il periodo di un triennio i posti di pianta che si sarebbero annualmente resi disponibili senza le variazioni dei limiti di età previsti dalla presente legge, saranno attribuiti in soprannumero per le promozioni normali.

Il riassorbimento del soprannumero dei posti che verrà così a determinarsi, sarà effettuato sia per effetto della legge relativa alla « determinazione delle piante organiche del personale delle ferrovie dello Stato ed attinenti modifiche allo stato giuridico » approvata in data 1° dicembre 1961, sia, per l'eventuale eccedenza, in ragione di un sesto dei posti stessi per ciascun anno.

Dichiaro aperta la discussione generale.

AMADEI GIUSEPPE. Come gli onorevoli colleghi possono constatare, i miei emendamenti sostitutivi hanno lo scopo di lasciare invariata la tabella di cui all'allegato n. 15 della legge n. 425, dando in pari tempo la possibilità al personale direttivo, appartenente alla qualifica di Ispettore capo superiore e rimanenti qualifiche inferiori nonché al personale degli uffici, di rimanere in servizio fino al compimento del 65° anno di età. Chiedo anche che tale beneficio sia esteso agli agenti già collocati in pensione dalla data del 1° luglio 1960.

ARMATO. Signor Presidente, onorevoli colleghi. In linea di massima devo esprimere avviso contrario alla proposta di legge in esame. Ritengo opportuno che una materia così delicata quale quella riguardante i limiti di età per il collocamento a riposo non possa essere trattata con dei provvedimenti di carattere particolare i quali presentano il

pericolo di alterare, all'interno della categoria, quell'equilibrio che è stato realizzato attraverso provvedimenti di carattere legislativo che sono altresì il risultato di lunghe trattative sindacali.

Quindi in merito a questa materia — ed in questo esprimo anche il pensiero della organizzazione sindacale CISL. — vorrei pregare il Governo di far sì che essa — anziché con provvedimenti particolari — sia risolta in modo più generale con una norma che riguardi tutto il problema della quiescenza e il riassetto dei quadri organici del personale, anche in relazione a quello che sarà il futuro dell'Azienda. Nel momento in cui noi parliamo di una strutturazione dell'amministrazione ferroviaria, è evidente che questo problema non potrà non comprendere anche una nuova organizzazione del personale sotto questo profilo.

Pertanto la mia opposizione è di carattere pregiudiziale contro l'esame del problema con una visione del tutto settoriale, nella convinzione che noi probabilmente non faremmo del bene agli stessi interessati.

MARCHESI. Condividiamo le considerazioni fatte dall'onorevole Armato e riconosciamo che ciò che ha suggerito all'onorevole Bozzi la presentazione della proposta di legge oggi all'ordine del giorno è una riscontrata disuguaglianza di diritti fra il personale delle varie Amministrazioni statali. Pur condividendo tali punti di vista, siamo peraltro d'avviso che, se una parità di diritti deve essere ristabilita, non è nella forma suggerita dall'onorevole Bozzi ma in senso diametralmente opposto e le ragioni di carattere sociale che ci spingono ad esprimere un giudizio in tal senso ritengo siano ovvie.

Noi, infatti, riteniamo che un lavoratore, raggiunto un certo limite di età ed anche se occupi un posto direttivo nell'Amministrazione dell'Azienda da cui dipenda, abbia bisogno di andare a riposo, anzi, ne abbia pieno diritto. Ed in questo caso non può parlarsi di misura nell'interesse dell'Azienda, quanto, invece, dello stesso impiegato o funzionario.

Per le suestoste considerazioni e trascurando tutte le altre valutazioni fatte da altri colleghi ci associamo alla richiesta formulata dall'onorevole Armato.

SAMMARTINO, *Relatore*. Se gli onorevoli colleghi vogliono prendere in considerazione gli emendamenti proposti dall'onorevole Amadei, ritengo debba prima chiedersi il parere della V Commissione (Bilancio).

PRESIDENTE. Riassumiamo la situazione: siamo di fronte ad una posizione con-

traria alla proposta di legge in esame da parte degli onorevoli Armato e Marchesi e ad una richiesta di rinvio alla I Commissione ed alla Commissione Bilancio fatta dal relatore, onorevole Sammartino, sia in ordine al testo e sia, soprattutto, in ordine agli emendamenti proposti, che modificano sostanzialmente la proposta di legge d'iniziativa dell'onorevole Bozzi. Gli onorevoli Armato e Marchesi hanno quindi presentato una proposta formale di non passaggio all'esame dell'articolo unico della proposta di legge in esame.

Pongo, pertanto, in votazione tale proposta.

(È approvata).

La proposta di legge dell'onorevole Bozzi n. 918 è respinta.

Discussione della proposta di legge d'iniziativa del deputato Russo Spena: Provvidenze a favore dei ferrovieri ex combattenti (Urgenza) (1817).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge d'iniziativa del deputato Russo Spena Raffaello: « Provvidenze a favore dei ferrovieri ex combattenti ».

LOMBARDI RUGGERO, *Relatore*. Avevo esaminato, a suo tempo, e cioè molti mesi fa, la proposta di legge d'iniziativa del deputato Russo Spena, ma, essendo rientrato a Roma soltanto questa mattina, ignoravo che la stessa fosse oggi all'ordine del giorno dei lavori della nostra Commissione. Chiedo, pertanto, un breve rinvio.

BOGONI. Non sarebbe più opportuno chiedere il non passaggio all'esame degli articoli?

PRESIDENTE. L'onorevole Russo Spena, presentatore della proposta di legge in esame, cosa ne pensa?

RUSSO SPENA. Mi rimetto alla volontà della Commissione.

PRESIDENTE. Se non vi sono osservazioni, può rimanere stabilito che la proposta di legge d'iniziativa del deputato Russo Spena verrà esaminata in una delle prossime sedute della nostra Commissione.

(Così rimane stabilito).

La seduta termina alle 10,30.

IL DIRETTORE
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. FRANCESCO COSENTINO
