

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE — MARINA MERCANTILE
— POSTE E TELECOMUNICAZIONI

31.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 5 DICEMBRE 1973

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CATELLA

INDICE		PAG.
Sostituzione:		
PRESIDENTE	448	
Disegno e proposte di legge (Seguito della discussione e nomina di un Comitato ristretto):		
Integrazione della legge 9 gennaio 1962, n. 1, e successive modificazioni, per l'esercizio del credito navale (2512);		
MERLI ed altri: Integrazioni e modifiche della legge 9 gennaio 1962, n. 1, e successive modificazioni per l'esercizio del credito navale (1046);		
SERRENTINO e QUILLERI: Estensione della competenza ad esercitare il credito navale agli istituti autorizzati all'esercizio del credito a medio termine ed aumento, dei limiti d'impegno (1435)	448	
PRESIDENTE	448, 449, 453	
CERAVOLO	449, 451, 452	
FOSCARINI	449	
GUGLIELMINO	448	
MERLI, <i>Relatore</i>	450	
PICCINELLI	448, 453	
PIERACCINI, <i>Ministro della marina mercantile</i>	450	
POLI	452	
PRETI, <i>Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile</i>	449	
SPINELLI	453	
Disegno di legge (Discussione e rinvio):		
Proroga dei benefici previsti dalla legge 25 maggio 1970, n. 362, recante provvidenze per la demolizione del naviglio vetusto abbinato alla costruzione di nuove unità (<i>Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato</i>) (2558)	453	454
PRESIDENTE	453, 454	
BODRITO, <i>Relatore</i>	453	
CERAVOLO	454	
Disegno di legge (Discussione e approvazione):		
Riforma dell'opera di previdenza a favore del personale dell'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato (<i>Modificato dalla VIII Commissione permanente del Senato</i>) (1532-B)	454	
PRESIDENTE	454, 455, 458, 459, 462	
BAGHINO	456, 461	
CARRI	455, 461	
GUGLIELMINO	457, 459	
MARZOTTO CAOTORTA	455, 461	
POLI, <i>Relatore</i>	454, 456, 457, 461	
PRETI, <i>Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile</i>	457, 458, 459	
RUSSO FERDINANDO	455	
SPINELLI	458	
Votazione segreta:		
PRESIDENTE	462	

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 5 DICEMBRE 1973

La seduta comincia alle 9,45.

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

(*E approvato*).

Sostituzione.

PRESIDENTE. Comunico che, a norma dell'articolo 19 del regolamento, il deputato Castellucci sostituisce il deputato Bisaglia per la seduta odierna.

Seguito della discussione del disegno di legge: Integrazione della legge 9 gennaio 1962, n. 1, e successive modificazioni, per l'esercizio del credito navale (Approvato dalla VI Commissione permanente del Senato) (2512); e delle proposte di legge Merli ed altri: Integrazioni e modifiche della legge 9 gennaio 1962, n. 1, e successive modificazioni per l'esercizio del credito navale (1046) e Serrentino e Quilleri: Estensione della competenza ad esercitare il credito navale agli istituti autorizzati all'esercizio del credito a medio termine ed aumento dei limiti d'impegno (1435).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione abbinata del disegno di legge: « Integrazione della legge 9 gennaio 1962, n. 1, e successive modificazioni, per l'esercizio del credito navale » già approvato dal Senato nella seduta del 13 novembre 1973; e delle proposte di legge Merli ed altri: « Integrazioni e modifiche della legge 9 gennaio 1962, n. 1, e successive modificazioni, per l'esercizio del credito navale »; e Serrentino e Quilleri: « Estensione della competenza ad esercitare il credito navale agli istituti autorizzati all'esercizio del credito a medio termine ed aumento dei limiti d'impegno ».

Come i colleghi ricordano, nella seduta del 22 novembre scorso ascoltammo la relazione dell'onorevole Merli. Passiamo ora alla discussione generale.

GUGLIELMINO. Non intervengo nel merito del provvedimento, ma vorrei soltanto sottolineare una questione di ordine più generale. Noi ci troviamo impegnati ad esaminare una serie di provvedimenti di iniziativa governativa che riguardano i vari settori del trasporto (ferrovie, autolinee, porti, cantieri, credito navale), ma non conosciamo la politica

generale del Governo su questo punto, anche in riferimento alla gravità e alla drammaticità della situazione determinatasi nel nostro paese in seguito alla crisi energetica, nonché ai provvedimenti emanati nel settore della circolazione.

Pertanto, noi facciamo una formale richiesta perché il Presidente del Consiglio dei ministri o un ministro da esso delegato venga a riferire, a nome del Governo, sulla politica generale seguita dall'esecutivo nel settore dei trasporti. Se ciò non avverrà, il gruppo comunista precisa fin da questo momento che non potrà tollerare ulteriormente una situazione del genere (presentazione di provvedimenti settoriali da approvare con urgenza), che impedisce di conoscere il problema dal punto di vista globale. Sin da ora, noi ci opporremo a tutte le richieste di sede legislativa e ci avvarremo di tutti i mezzi a nostra disposizione per fare in modo che il Governo venga a riferire. Annuncio che è intendimento del gruppo comunista avvalersi di tutti gli strumenti regolamentari per impegnare il Governo in questo senso. Se il Governo dovesse disattendere la nostra attesa, il gruppo comunista annuncia che si vedrà costretto — come ho detto — a ritirare il proprio assenso all'esame in sede legislativa del provvedimento in questione.

Prego il presidente della Commissione di farsi interprete di questa nostra richiesta.

PRESIDENTE. Prendo atto delle dichiarazioni del deputato Guglielmino.

PICCINELLI. Di fronte alla crisi energetica che ha colpito il nostro paese, anche il gruppo democristiano ritiene che si debba svolgere in Commissione un dibattito sul problema più generale che investe il settore dei trasporti, e pertanto rivolge un invito al Presidente del Consiglio dei ministri perché venga a riferire personalmente o invii a tale scopo un ministro.

Ci sembra, però, illogico che, in attesa che il Governo si presenti a questo dibattito in seno alla nostra Commissione, si debba soprassedere all'esame dei provvedimenti in sede legislativa. Mentre pertanto diamo il nostro consenso affinché questo dibattito avvenga al più presto, esprimo la speranza che da parte del gruppo comunista non si voglia insistere nell'atteggiamento preannunciato.

GUGLIELMINO. Non ho posto una pregiudiziale; ho detto soltanto quale sarebbe il nostro atteggiamento se il Governo si dovesse

rifutare di presenziare a questo dibattito sulla politica generale dei trasporti. L'altro giorno abbiamo ascoltato dichiarazioni del ministro Preti che, in verità, ci hanno preoccupato. Dobbiamo conoscere la linea attualmente seguita dal Governo.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Desidero subito precisare che nelle mie dichiarazioni non ho minimamente accennato a difficoltà esistenti nell'ambito della compagine governativa, come invece qualcuno ha tentato di vedere. Ho parlato di norme relative alla circolazione e di incongruenze tecniche per quanto riguarda le competenze dei singoli rami dell'amministrazione. Non vi sono dissensi tra i ministri e, tanto meno, tra le forze politiche che fanno parte del Governo. Per quanto riguarda l'auspicato dibattito, posso affermare, d'accordo con l'onorevole Pieraccini, che siamo ben lieti di tenerne uno sulla politica generale dei trasporti, e posso ritenere che il Presidente del Consiglio non abbia nulla in contrario. Non appena sarà stabilita la data, mi premerò di avvertire il Presidente del Consiglio per ricevere disposizioni. Noi saremo a completa disposizione della Commissione. Probabilmente non sarà facile fissare il dibattito prima delle feste natalizie, perché vi sono molti problemi importanti in corso d'esame, e una discussione del genere penso che non possa concludersi in una giornata. Salvo parere diverso della Commissione, noi siamo pienamente a disposizione per tale dibattito, che penso possa avvenire all'immediata riapertura dei lavori parlamentari, nel corso della prima settimana dopo il 15 gennaio, anche perché nel frattempo saranno maturate certe questioni.

PRESIDENTE. La ringrazio, onorevole ministro. Faccio mia la richiesta avanzata dal gruppo comunista, alla quale si è associato il gruppo democristiano, in quanto una discussione generale sulla politica dei trasporti non è cosa utile, ma indispensabile. Faremo quindi richiesta alla Presidenza del Consiglio in modo che un ministro — che probabilmente sarà l'onorevole Preti — venga in Commissione a riferire sulla politica dei trasporti.

Prendo atto della dichiarazione dell'onorevole Guglielmino, secondo cui tutto questo non comporterà un'interruzione dei lavori in ordine agli altri provvedimenti, ma significherà soltanto andare avanti tenendo presen-

te che ci si aspetta una risposta precisa in tema di politica generale dei trasporti.

CERAVOLO. A mio avviso è possibile accelerare i tempi, perché non è nostro intendimento che il dibattito avvenga obbligatoriamente in aula, dal momento che non vi è alcuna necessità di pubblicità. Il nostro intendimento è quello di lavorare meglio, di avere una precisazione di linee politiche. Il dibattito, se non potrà aver luogo in aula, potrà tenersi in Commissione: il problema è comunque quello di lavorare nel modo migliore.

Avrei desiderato che il ministro aderisse con più entusiasmo, non soltanto dichiarando la sua disponibilità per ogni eventuale richiesta; credo che questa sia un problema che interessi soprattutto il ministro preposto alla politica dei trasporti nel nostro paese, dal momento che la Camera chiede finalmente di conoscere la posizione ufficiale del Governo su tale politica, proprio quando diventa coscienza di massa che il problema dei trasporti è una cosa importante, che riguarda tutti.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Sono d'accordo con lei, onorevole Ceravolo. Non è vero che ho risposto con scarso entusiasmo, al contrario ho detto che sono a completa disposizione; se avessi assunto un atteggiamento diverso, sarebbe sembrato che volessi apparire il primo della classe.

FOSCARINI. L'esame dei provvedimenti coincide con la denuncia che avviene nel paese, tramite gli organi di informazione, dello scandalo che riveste una gravità eccezionale, sollevato dalla questione del credito navale. (Anche in Parlamento ne sono arrivati gli echi, pur se non vi è niente di ufficiale). Una commissione di armatori e di funzionari della sezione speciale del credito navale dell'IMI, infatti, è stata coinvolta nella vicenda.

Esaminando questi provvedimenti non vogliamo porre remore, però desideriamo che su quanto denunciato, anche attraverso gli organi di stampa, venga fatta piena luce. Ritengo che quanto stiamo dicendo sia di grande importanza; prima di collaborare all'approntamento di una legge che riguarda il credito navale, vogliamo disporre delle informazioni necessarie. Se fosse il caso si potrebbe aprire anche un'inchiesta, per chiarire come è stato gestito questo speciale fondo del credito navale.

Sono coinvolti nella vicenda, come ho detto, alcuni armatori che, pur facenti parte di quella commissione, hanno egualmente usufruito delle agevolazioni concesse dalla legge, nonché alcuni funzionari della sezione speciale del credito navale dell'IMI. Si è parlato di persone componenti il consiglio di amministrazione dell'IMI e nello stesso tempo appartenenti a società che svolgevano attività armatoriale. La questione deve essere chiarita. L'opinione pubblica vuole conoscere come stanno le cose, ma prima di tutto vuol esserne informata la nostra Commissione, che si accinge ad esaminare un provvedimento tanto importante. Vogliamo ottenere informazioni da parte dei dicasteri responsabili, ed in modo particolare da quello della marina mercantile, in quanto vi è una dichiarazione dell'IMI che riconosce quanto accaduto e cerca, nel contempo, di distogliere l'attenzione della opinione pubblica da questi fatti che, invece, debbono essere sottolineati. Una questione importante, non dimentichiamolo, riguarda il controllo democratico che Governo e Parlamento debbono effettuare con ogni scrupolo. Noi non possiamo renderci corresponsabili di quanto sta avvenendo ed è avvenuto. Queste agevolazioni debbono essere controllate, questi finanziamenti non debbono essere dati per scopi diversi da quelli di istituto, come invece è avvenuto negli ultimi tempi. Si parla, infatti, di agevolazioni alle cosiddette trame eversive, che vanno contro le istituzioni repubblicane.

Credo che tutti i rappresentanti dei partiti democratici siano d'accordo nell'affrontare questo problema e nel richiedere tutti i chiarimenti possibili, nonché a procedere ad un'inchiesta, se del caso, per puntualizzare le responsabilità.

Con questa mia richiesta non intendo procrastinare l'esame del provvedimento; chiedo soltanto che le due questioni procedano in modo parallelo.

MERLI, *Relatore*. Ritengo che l'intervento dell'onorevole Foscarini, incentrato sulla questione dello scandalo inerente la sezione speciale del credito navale dell'IMI, riguardi soltanto parzialmente l'operato del dicastero della marina mercantile, e più specificamente invece quello del tesoro, in quanto si tratta di gestione del credito, pur se non manca un controllo anche da parte del primo dicastero.

Per quanto ci riguarda non abbiamo alcuna difficoltà a far luce sui fatti accaduti, anche perché chi vi parla è autore della proposta di legge n. 1046, presentata ormai da

due anni e mezzo e oggi all'esame della nostra Commissione insieme a quella presentata da parte liberale, il cui spirito è sostanzialmente recepito dall'articolo 1 del disegno di legge.

Questa norma introduttiva di una pluralità di istituti bancari, è volta a rompere il monopolio fin qui esercitato dalla sezione speciale per il credito navale dell'IMI, ed anche a far sì che vi sia una sana competitività tra gli istituti bancari stessi per quanto riguarda il contributo concesso sui tassi con cui si sconta il credito navale.

In realtà, con una legge del 1970, sfuggita alla nostra attenzione, il calcolo del contributo dello Stato è cambiato. Oggi infatti il ministro del tesoro, di concerto con quello della marina mercantile, fissa ogni anno una tasso minimo ed un tasso massimo. La differenza tra questi due limiti costituisce il *quantum* del contributo che viene concesso. Con questo sistema il contributo segue l'andamento dei tassi del mercato, e non è più fissato, come nel 1963, al 3,50 per cento.

Questo annulla l'argomento della competitività degli istituti che sottolineammo all'inizio della discussione su questo provvedimento, competitività che rimane per quello che riguarda la quota di ammissione al credito. Il concetto di competitività, con l'allargamento della pluralità degli istituti, passa, in altri termini, dal tasso alla quota ammessa al credito.

L'altro punto che desidero sottolineare è che, sia pure nella parsimonia del bilancio di quest'anno, il provvedimento al nostro esame ha accolto due punti fondamentali, che mi sembra giusto far rilevare.

Come ho già detto alla fine della mia relazione, ritengo che, data l'urgenza di approvare il provvedimento, sia opportuno farlo senza apportarvi modifiche; eventualmente potremmo approntare successivamente un provvedimento integrativo sulla base di quelle parti della mia proposta di legge non strettamente assorbite dal disegno di legge al nostro esame, oppure potremmo modificare quest'ultimo presso l'altro ramo del Parlamento, in modo comunque da ottenerne l'approvazione prima delle feste natalizie.

PIERACCINI, *Ministro della marina mercantile*. Innanzitutto vorrei precisare che l'IMI è controllato direttamente dal Ministero del tesoro, ed inoltre desidero confermare la piena disponibilità del dicastero da me presieduto a far luce sui criteri della passata gestione dell'apposito fondo per il credito

navale. Il criterio della pluralità degli istituti mutuati contenuto nella proposta di legge presentata dall'onorevole Merli, per altro recepito dal disegno di legge al nostro esame, rappresenta comunque una importante garanzia ai fini di una sana concorrenza e di un controllo reciproco tra gli istituti stessi operanti nel settore.

Il provvedimento, quindi, pur non essendo stato varato dal Governo cui ho l'onore di appartenere, introduce innovazioni meritevoli di approvazione. Per questo non lo vedrei collegato al dibattito sulla politica dei trasporti, in quanto non mi stancherò di ripetere che, per importante che sia elaborare una politica generale dei trasporti, in questo momento non siamo più in grado di fare una politica degna di questo nome; non si tratta di vedere se il credito navale sia gestito bene o male: purtroppo manca infatti una qualsivoglia gestione. Lo stesso discorso si può ripetere per i porti, per i cantieri e per quanto riguarda le demolizioni.

A questo proposito vorrei ricordare la crisi che travaglia ormai da mesi il porto di La Spezia e le migliaia di lavoratori in cassa integrazione.

Per concludere, vorrei invitare la Commissione a voler approvare il provvedimento nel corso di questa stessa seduta per poter mettere il Ministero della marina mercantile in condizione di esercitare di nuovo il credito navale. Chiederei, tra l'altro, che almeno si discutesse oggi il disegno di legge sulle demolizioni, che ci permetterebbe di porre fine ad una crisi occupazionale che si trascina ormai da molto tempo; chi vive intorno a La Spezia sa che si tratta di una crisi abbastanza grave, non soltanto per il cantiere ma per l'intera città.

CERAVOLO. Noi non abbiamo niente in contrario a dedicare la mattinata all'esame del disegno di legge sulle demolizioni navali, perché si tratta di un problema urgente. Non ci sembra però che sussista contraddizione, per quanto riguarda il credito navale, tra l'esigenza di fare le cose speditamente e quella di farle bene. Ora, il testo di questo provvedimento, così com'è stato formulato, deve essere modificato, ed abbiamo il tempo necessario per farlo. Questo provvedimento non riveste l'urgenza assoluta di altri, perché il primo anno di finanziamento da considerare è il 1974; infatti fino al 1973 prevede la vecchia legge, che contiene anche una previsione di finanziamento per 400 milioni per i primi mesi del prossimo anno.

Abbiamo quindi dinanzi a noi tempo sufficiente.

Tra tutti i disegni di legge presentati dal precedente Governo, questo è l'unico che non presenta ritardi rispetto alle scadenze. Ha un ritardo clamoroso la legge sui porti, che è scaduta due anni fa, così come ha un ritardo la legge per la cantieristica. Se vi è un provvedimento presentato da tutti i governi con una puntualità assoluta, ebbene esso è quello sul credito navale. Se vi è una potenza in Italia che conta tanto da far muovere ministri, amministrazione e via dicendo in tempi cronometrici precisi, essa è quella dei grandi armatori, queste grandi potenze internazionali che hanno il pregio di far funzionare governi, ministri e Parlamento alle scadenze previste.

Ora, noi non sosteniamo che non sia giusto erogare il credito navale; sappiamo che è uno strumento usato da tutti i governi dei paesi marittimi. Rileviamo soltanto che vi è al riguardo una puntualità certo lodevole ma che purtroppo non esiste per altri problemi; non ci dispiace, ripeto, che vi sia questa puntualità ma ci rammarichiamo del fatto che non la si impieghi anche per altri settori non meno importanti per lo sviluppo della nostra economia marittima e della nostra flotta mercantile.

A nostro avviso il Parlamento non può approvare questo disegno di legge così com'è formulato; esso deve prima operare riflessioni critiche, avere la possibilità di perfezionarlo, e alcuni perfezionamenti possono e debbono essere introdotti.

Intanto vi è da valutare in che misura il credito navale viene dato agli armatori che costruiscono in Italia e agli armatori che costruiscono in altri cantieri navali all'estero. Deve essere prevista nel meccanismo del provvedimento la possibilità di usare questo strumento del credito navale per privilegiare le navi costruite in Italia.

Sappiamo inoltre che cosa significhi in questo momento il settore del petrolio, del trasporto, della ricerca. Vorrei sapere in che misura il Governo, avendo predisposto un determinato meccanismo in questo disegno di legge, può tenere in considerazione l'intero settore del rifornimento petrolifero e il problema energetico in generale. Si tratta di una valutazione che deve essere fatta.

Vi sono poi altre proposte contenute nei progetti di legge presentati dai colleghi democristiani e liberali, che permettono di modificare questo meccanismo. A mio avviso non è giusto approvare adesso un provvedimento

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 5 DICEMBRE 1973

in fretta e furia e rimandare ulteriormente l'emanazione di una legge perfezionata. Il provvedimento eleva il contributo dello Stato a 5-6 miliardi l'anno in media. Dov'è la politica di *austerità*? Vi debbono essere accorgimenti per spendere bene questo denaro.

Dirò di più. La questione sollevata dall'onorevole Foscarini non può essere risolta con una dichiarazione di buona volontà. Tra le altre informazioni che ci darà il ministro, sarebbe bene avere un consuntivo per sapere come sono stati spesi questi fondi in precedenza, in modo da poter fare un esame analitico e vedere se vi è la necessità di modificare qualche cosa. Ma soprattutto occorre che vi sia un controllo più puntuale ed esatto; noi non teniamo dietro alle voci della stampa, alle insinuazioni, ma lo scandalo determinato dal fatto che i gestori di questi fondi erano i rappresentanti degli armatori, anch'essi armatori, è un fatto; noi allora abbiamo il dovere di disporre un meccanismo di controllo che impedisca che accadano queste cose.

Quindi non si può approvare questo provvedimento così com'è per poi migliorare la legge in seguito; abbiamo il dovere di studiarlo attentamente, in tempi giusti. Quindi non ho niente in contrario a che domani si riunisca un Comitato ristretto opportunamente nominato e che in quella sede vi sia un raffronto tra le varie proposte che si riterrà opportuno avanzare. Questo disegno di legge è stato elaborato in questo modo soprattutto per sanare ordinazioni che sono già state fatte negli anni precedenti; il massimo delle ordinazioni di navi le abbiamo fatte nel 1972 e, soprattutto, nel 1973; poiché lo stanziamento previsto non sarà sufficiente, si intende sanare la situazione con questo provvedimento.

Vi è quindi tutta una serie di motivi che rendono indispensabile esaminare attentamente il disegno di legge per apportarvi le modifiche necessarie.

POLI. I colleghi Ceravolo e Guglielmino si sono preoccupati per una situazione che si è verificata in precedenza. Giustamente il ministro ha detto che, per quanto non sia direttamente interessato alle precedenti gestioni del settore, come uomo politico e come ministro in carica non poteva non occuparsene. La situazione è senza dubbio molto grave, e comporta valutazioni di carattere politico che hanno ben oltre un disegno di legge che, per quanto importante, è sempre modesto rispetto ai problemi che solleva.

Siamo tutti concordi nel sottolineare la necessità che in questo settore si faccia il massimo di pulizia e si arrivi ad un controllo, il più puntuale possibile, sul modo in cui vengono utilizzati i fondi che lo Stato mette a disposizione in un settore economico così importante.

Vi è da osservare però che questo si può raggiungere con estrema facilità; non si tratta di un problema irrisolvibile, poiché, se è vero che il provvedimento in esame entrerà in vigore il 1° gennaio 1974, è altrettanto vero che ci troviamo con il settore della marina mercantile piuttosto scoperto da questo punto di vista, in quanto, purtroppo, i fondi sono finiti da tempo.

Che il disegno di legge si proponga di sanare una situazione precedente non è vero; esso tende ad operare dal 1974 e non vi sono agganci con il passato o sistemazioni di costruzioni già fatte.

CERAVOLO. Per la cantieristica erano già stati impegnati i fondi.

POLI. Per questo settore il discorso da fare è completamente diverso. Nel corso di quel dibattito si riconobbe che esisteva un problema siffatto, mentre questo provvedimento opera soltanto a decorrere dal 1° gennaio 1974, come ho detto. Giustamente è stata messa in risalto la tempestività di questo provvedimento, al punto che possono nascere anche dei sospetti; visto però che una volta tanto non abbiamo perso tempo, non possiamo fare il processo alle intenzioni.

Il problema sollevato circa il modo di funzionamento della sezione speciale del credito navale dell'IMI è molto importante; che vi sia la possibilità di modificare e migliorare questo tipo di gestione può essere vero, ma non è certamente compito della nostra Commissione e tanto meno di questo disegno di legge. Vorrei pregare il collega Ceravolo di voler riesaminare la questione; costituiamo pure un gruppo informale di lavoro se riteniamo che vi siano delle modifiche da apportare o dei punti da chiarire, ma facciamolo con sollecitudine perché se teniamo conto dei tempi lunghi dei lavori parlamentari, anche questo provvedimento, di cui, come ho detto, si è messa in risalto la tempestività, rischia di essere insabbiato.

Se è vero che il passato non ha alcun riferimento con questo provvedimento, deve essere anche tenuto presente che dal 1° gennaio prossimo il Ministero della marina mercantile deve essere in grado di applicare il

provvedimento stesso per non rischiare la paralisi del settore del credito navale.

Il gruppo di lavoro dovrebbe essere costituito con la massima urgenza in modo che si possa riunire oggi stesso, apportando le modifiche ritenute necessarie e concludere subito i propri lavori, in modo che domani stesso si potrebbe riunire di nuovo la Commissione. Dobbiamo assolutamente cercare di rispettare questi tempi, considerando la situazione in cui ci troviamo; preoccupati sì delle esigenze del gruppo comunista, ma anche da quelle di arrivare rapidamente all'approvazione di questo provvedimento.

SPINELLI. I problemi posti sono tre. Vi è il problema della passata gestione dell'IMI, che aspetta di essere chiarito, anche se al di fuori della nostra Commissione; vi è quello dell'urgenza, in modo che i finanziamenti comincino ad operare e, infine, quello che questi finanziamenti riguardino il futuro e non siano una sanatoria per il passato. Ma vi è un altro aspetto che il collega Geravolo sottolineava: quello di tener conto in questo provvedimento della necessità di consentire al Ministero della marina mercantile di fare una concreta politica marinara — differenziando il naviglio costruito nei cantieri italiani e quello costruito all'estero — e di approntare il problema del petrolio e dei trasporti.

Nessuno può contestare l'esigenza di un approfondimento: lo stesso relatore e il ministro hanno sottolineato questa esigenza. D'altra parte, la stessa Commissione si è dichiarata disposta ad un discorso globale. Mi associo anche alla proposta degli onorevoli Geravolo e Poli di costituire un gruppo informale di lavoro che affronti il problema con la massima urgenza, fornendo valide indicazioni. Questo gruppo di lavoro potrebbe concludere i propri lavori nella stessa giornata di oggi, consentendo così alla Commissione di potersi riunire al più presto, eventualmente venerdì prossimo, per deliberare definitivamente sull'iter più opportuno da seguire.

PICCINELLI. Concordo con la richiesta di convocare al più presto un gruppo informale di lavoro; se esso terminasse i lavori nel pomeriggio, noi preghiamo la presidenza di voler inserire all'ordine del giorno di domani questo provvedimento, anche se ci rendiamo conto delle difficoltà, in quanto domani vi sono altri importanti provvedimenti da esaminare. È certo però che, se si raggiungesse un accordo in sede del gruppo di

lavoro, questo provvedimento potrebbe essere esaminato in tempi utili, in modo da poter essere iscritto all'ordine del giorno della seduta di domani mattina.

Quanto alla possibilità di inserirvi eventuali emendamenti, non possiamo dimenticare che sono all'ordine del giorno anche due proposte di legge di iniziativa parlamentare; potremmo quindi lasciare all'ordine del giorno le due proposte di legge per la parte non recepita dal disegno di legge, con l'impegno della Commissione di iscriverle nuovamente all'ordine del giorno subito dopo la ripresa dei lavori parlamentari.

PRESIDENTE. Se la Commissione è d'accordo, procederò alla nomina di un gruppo di lavoro per l'ulteriore esame dei provvedimenti.

Se non vi sono obiezioni, così può rimanere stabilito.

(Così rimane stabilito).

Avverto che, se il gruppo di lavoro concluderà oggi l'esame dei provvedimenti, porrò i medesimi all'ordine del giorno della seduta di domani: in caso contrario essi saranno iscritti all'ordine del giorno della seduta di martedì o di mercoledì della prossima settimana.

Il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

Discussione del disegno di legge: Proroga dei benefici previsti dalla legge 25 maggio 1970, n. 362, recante provvidenze per la demolizione del naviglio vetusto abbinata alla costruzione di nuove unità (Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (2558).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Proroga dei benefici previsti dalla legge 25 maggio 1970, n. 362, recante provvidenze per la demolizione del naviglio vetusto abbinata alla costruzione di nuove unità », già approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 21 novembre 1973.

BODRITO ANTONIO, *Relatore*. Il disegno di legge in discussione riguarda un importante settore di cui abbiamo avuto occasione di parlare allorché dibatteremo il provvedimento sulla cantieristica. Si tratta infatti di rifinanziare una serie di provvedimenti di legge, che si riferiscono agli anni fino al 1959 e che consentono di dare premi agli armatori per accelerare la demolizione delle vecchie

navi. Si tratta quindi di uno stimolo economico per promuovere un'accelerazione nello ammodernamento, di carattere qualitativo più che quantitativo, della nostra flotta.

Proprio il credito navale infatti è in grado di stimolare l'incremento quantitativo della flotta, mentre in questo caso si tratta di accelerare il rinnovamento qualitativo, togliendo di mezzo le navi con più di 15 anni di vita, per sostituirle con navi nuove.

Il provvedimento richiama i precedenti di cui ho detto; si tratta della legge n. 622 del 1959, della legge n. 2 del gennaio 1962, della legge n. 467 del giugno 1964, della legge n. 389 del maggio 1967, e, infine, della legge n. 362 del maggio 1970, la cui validità è cessata il 31 dicembre 1971.

Queste diverse leggi hanno consentito la demolizione di 250 unità — per oltre un milione e 600 mila tonnellate di stazza complessive — sostituite con 113 nuove unità, per un milione e mezzo di tonnellate di stazza.

Ritengo quindi che sia opportuno e urgente approvare questo disegno di legge, già approvato dall'altro ramo del Parlamento. Il Senato, rispetto al testo originario, ha apportato una modificazione fondamentale, cioè ha inserito un articolo che modifica l'articolo 2 della legge 24 maggio 1967, per consentire che i premi agli armatori vengano dati solo se operino demolizioni nell'ambito della CEE. La modifica è stata inserita in una forma che, pur salvaguardando i trattati della CEE, permetterà al Ministero di tutelare i nostri cantieri di demolizione, che si trovano in questo momento in una situazione particolarmente difficile.

Quanto alla copertura finanziaria, i colleghi ricorderanno che, con il provvedimento sulla cantieristica, abbiamo cercato di risparmiare due miliardi e mezzo rinviando questa somma agli anni successivi.

Concludo raccomandando una rapida approvazione del progetto di legge nel testo pervenuto dal Senato.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

CERAVOLO. Siamo d'accordo sul principio informatore generale di accelerare il rinnovo della flotta nazionale e riteniamo quindi che la demolizione delle vecchie navi possa fungere da stimolo alla costruzione di nuove. Siamo anche d'accordo sull'impostazione dell'articolo 2, nel senso che il ministro della marina mercantile debba tenere conto dello interesse dell'economia nazionale e del man-

tenimento del livello occupazionale nel settore interessato.

Il voto del gruppo comunista sarà quindi favorevole al provvedimento nel testo trasmesso dal Senato.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali. Non essendo ancora pervenuto il parere della V Commissione bilancio sul provvedimento, il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

Discussione del disegno di legge: Riforma dell'Opera di previdenza a favore del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato (Modificato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (1532-B).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Riforma dell'Opera di previdenza a favore del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato », già approvato dalla X Commissione permanente della Camera nella seduta del 30 maggio 1973 e modificato dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 30 ottobre 1973.

Sulle modifiche apportate dal Senato ha facoltà di riferire l'onorevole Poli.

POLI, Relatore. Onorevoli colleghi, il disegno di legge n. 1532, già approvato dalla nostra Commissione, è stato modificato dalla VIII Commissione del Senato agli articoli 2 e 15.

Per quanto riguarda la modifica apportata all'articolo 2 ritengo che essa sia servita a migliorare il testo dell'articolo stesso, stabilendo che l'Opera di previdenza organizzi soggiorni climatici per i nuclei familiari dei ferrovieri; il che rientra nei compiti d'istituto per cui l'Opera mi pare di fatto organizzata. Applicare l'assistenza ai ferrovieri anche secondo questa modalità mi pare opportuno ed esprimo pertanto parere favorevole alla modificazione introdotta dall'altro ramo del Parlamento.

Per quanto riguarda invece le modifiche introdotte all'articolo 15, debbo esprimere sulle medesime alcune perplessità di ordine legislativo e morale. Non vi è dubbio infatti che il richiamo alla legge n. 748 impressioni un parlamentare, trattandosi di una legge che è stata molto discussa; ma un richiamo siffatto nel disegno di legge in discussione mi

sembra che rappresenti un vero e proprio atto discriminatorio nei confronti di una categoria di personale che ha beneficiato di particolari agevolazioni in base alla legge n. 748, ma che credo non possa subire discriminazioni da questo successivo provvedimento. Se è vero infatti che questo concede benefici al personale ferroviario, è anche vero che lo stesso personale ha contribuito al fondo appartenente al ruolo di tutti i funzionari. Accettare l'emendamento del Senato significherebbe quindi legittimare un arricchimento illecito da parte dello Stato e defraudare una categoria di cittadini che ha contribuito a formare il fondo generale dal quale saranno prelevate le somme da erogare.

Dato che mi trovo ad essere beneficiario della legge n. 748, per ovvii motivi di correttezza, essendo i miei interessi in contrasto con quanto discutiamo, chiedo fin d'ora di essere sostituito nella mia veste di relatore.

PRESIDENTE. Onorevole Poli, prendo atto della sua richiesta e mi riservo di provvedere di conseguenza.

Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali sulle modificazioni introdotte dal Senato.

CARRI. Già in sede di discussione di questo provvedimento abbiamo fatto delle osservazioni circa il ritardo con cui era stato presentato. Riteniamo quindi che debba essere rapidamente approvato, tenendo anche conto della generale attesa della categoria per i benefici che esso comporta e soprattutto per gli strumenti nuovi che dovrebbero essere predisposti nella direzione ed organizzazione dell'Opera stessa.

Il gruppo comunista è favorevole alle modifiche apportate dal Senato, per quanto riguarda l'articolo 2, per le considerazioni già espresse dal relatore Poli e, per quanto riguarda l'articolo 15, proprio per la volontà che sta alla base di questa modifica. Non vi è dubbio infatti che gli alti burocrati beneficino — e non poco — dell'applicazione della legge n. 748, per cui sarebbe veramente ingiusto, nei confronti della categoria dei dirigenti in generale, assegnar loro un trattamento preferenziale anche attraverso questa Opera di previdenza. Non mi sembra quindi che si sia compiuto alcun atto di discriminazione, come affermava l'onorevole Poli, se consideriamo che lo Stato ha provveduto lautamente nei loro confronti in modo diverso. Certamente anche questi alti burocrati hanno contribuito a formare il fondo dell'Opera di

previdenza, ma questa contribuzione andrà più in generale a beneficio della categoria.

Sono queste le ragioni per cui mi sembra non possano non essere accolte favorevolmente le modifiche apportate dal Senato e si debba procedere rapidamente all'approvazione del disegno di legge.

MARZOTTO CAOTORTA. Ritengo che le modifiche apportate dal Senato al disegno di legge al nostro esame debbano essere accolte. Effettivamente la categoria dei superburocrati ha già avuto il beneficio della maggiore anzianità e dello scatto ulteriore di un grado, che certamente compensano la perdita del beneficio prevista dall'articolo 15 del provvedimento in discussione. Non credo quindi che gli alti burocrati vengano messi in una condizione di svantaggio o perdano i contributi versati, perché in sostanza bisogna tener conto che essi hanno già ottenuto una pensione maggiorata sulla base del grado e dello stipendio superiori conseguiti all'uscita della carriera, dei quali però, di fatto, non hanno mai goduto durante il servizio attivo e sui quali, pertanto, non hanno versato contributi.

Vorrei aggiungere la considerazione che il personale ferroviario è soggetto ad una notevole usura, dovuta al servizio particolarmente gravoso che presta. Non vi è dubbio che questo tipo di usura, di accelerata anzianità e maggior fatica che spinge ad andare prima in pensione è certamente da tenere in considerazione soprattutto per il personale viaggiante e per quegli uffici che prestano un servizio particolarmente gravoso; ma non credo che questo *stress* fisico si possa riscontrare anche nella categoria degli alti burocrati, che certamente non svolgono un lavoro più gravoso di quello che si svolge in tutte le altre amministrazioni statali. È stata questa considerazione che ci ha spinto a dare questi maggiori benefici ai ferrovieri, escludendo la categoria dei superburocrati.

Annuncio quindi il mio voto favorevole sul provvedimento.

RUSSO FERDINANDO. Debbo contraddire il mio collega di gruppo su questo argomento. Io ritengo che l'emendamento introdotto dal Senato entri in una logica punitiva nei riguardi della dirigenza in genere. Dico subito che non dobbiamo fare l'immediato confronto fra la dirigenza delle ferrovie e le dirigenze delle altre amministrazioni dello Stato e non solo per la differenza che ha l'azienda ferroviaria, come azienda autonoma

ma, nei riguardi delle altre amministrazioni, ma anche per il ruolo della sua dirigenza. Ricordiamo quello che ha fatto quella dirigenza per le ferrovie del nostro paese e proprio adesso che essa comincia a mancare, arrivano provvedimenti che disturbano il normale andamento dell'amministrazione, come a suo tempo le proposte di emendamento al disegno di legge sulle poste e a quello sull'aviazione, tanto che l'amministrazione è costretta, per alcuni ruoli direttivi, a servirsi anche di personale esterno all'amministrazione stessa. Ciò conferma il ruolo che hanno svolto questi funzionari in passato, cioè evitando che l'amministrazione per i suoi compiti di istituto dovesse ricorrere a prestazioni esterne pagate caramente.

Vi è poi un altro aspetto che dobbiamo necessariamente valutare. Questo è un fondo particolare dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato e vi hanno collaborato i diversi lavoratori dell'azienda, fra cui anche quei dirigenti che sono andati in pensione. Questi, addirittura, vi hanno collaborato per una percentuale maggiore, rispetto a quella che altri statali versano all'ENPAS.

Essi hanno, pertanto, acquisito un diritto; se noi approviamo il provvedimento nel testo presentato, rischiamo di trovarci fermi nella sua applicazione per diversi mesi, in considerazione della mole dei ricorsi che certamente saranno presentati.

La legge sulla dirigenza non è un provvedimento che deve portare inevitabilmente dei contraccolpi. Come ho detto, nel momento in cui noi approvassimo questa legge, con l'emendamento presentato dal Senato, correremmo il rischio di provocare una selva di ricorsi che ritarderebbero la sua applicazione e, di conseguenza, i benefici che si vogliono dare al personale delle ferrovie dello Stato.

Questo il motivo che mi spinge a dire che questa modifica non ha carattere morale e giuridico; e che non è rispettosa di quello che è stato l'apporto dato da questi dirigenti al fondo di previdenza delle ferrovie.

Infatti, se questi dirigenti non fossero andati in pensione, ma fossero rimasti in servizio ancora per alcuni mesi, oggi avrebbero potuto essere messi in quiescenza usufruendo di tutti questi benefici. Perché allora vogliamo operare una discriminazione?

Credo che il Senato, così come la nostra Commissione in sede di prima lettura, si sia fatto prendere da uno spirito contestativo nei riguardi della legge a favore dei superburo-

crati. Abbiamo forse fatto male a vararla, ma avevamo l'obiettivo di ringiovanire i ruoli al vertice dell'amministrazione statale, tanto è vero che molti giovani funzionari hanno oggi già dato la scalata a questi posti. Ma questi giovani funzionari beneficerebbero di fondi che sono stati versati da altri colleghi, i quali, andando in pensione, non hanno fatto altro che favorirli.

BAGHINO. Prendo la parola perché, francamente, vorrei capire bene come stanno le cose prima di scegliere la strada più giusta in merito a questo provvedimento.

Solitamente un provvedimento di legge risponde ad una esigenza fondamentale: quella della giustizia e dell'uguaglianza. Questa legge provvedimento, invece ha l'intento di escludere un determinato gruppo di persone, adducendo il motivo che hanno avuto già qualcosa. Mi pare, a questo punto, che non si ci trovi più su di un piano di giustizia e di uguaglianza.

Non è questo il principio da seguire per legiferare! Vorrei sapere, inoltre, se, applicando l'articolo 15, così come l'avevamo inviato al Senato, vi sia un effettivo automatismo anche per coloro che sono andati in pensione con l'articolo 67 della legge sullo esodo dell'alta dirigenza. Se vi è questo automatismo, potrebbe avere una spiegazione la lamentata esclusione del personale in argomento da questi benefici, ma se così non fosse l'esclusione avrebbe soltanto carattere punitivo.

Se non si ritiene di dover estendere i benefici di questo provvedimento di legge a tutti, occorre trovare una formula diversa da quella della pura e semplice esclusione che, come ho detto, è soltanto punitiva. Una esclusione del genere potrebbe verificarsi anche per altri casi, non investendo, come in questo, gli alti dirigenti, ma anche i ruoli più bassi.

Solo nel caso che venisse eliminato questo carattere punitivo nella norma, il gruppo del MSI-destra nazionale potrebbe rivedere in suo intendimento circa il voto contrario che si appresta dare a questo provvedimento.

POLI, Relatore. Prendo la parola anche perché è sembrato che si sia manifestata una certa ironia in merito ad una espressione riferentesi agli alti dirigenti andati in pensione.

Vorrei richiamare l'attenzione dei colleghi su alcuni particolari. Innanzitutto ringrazio il collega Ferdinando Russo per le parole che ha voluto usare nei confronti di una ca-

tegoria come questa. Cerchiamo di renderci conto di come si sviluppa la carriera nelle ferrovie. Essa ha un suo carattere del tutto particolare: non si tratta della solita amministrazione dello Stato ove lo sviluppo di carriera avviene in modo piuttosto meccanico, per cui si può pensare che un certo gruppo di funzionari entrati in un particolare modo possono arrivare agli alti gradi, mentre altri non lo potranno fare.

Nell'ambito delle ferrovie dello Stato vale il principio che era valido nell'esercito di Napoleone, dove ogni soldato portava nel proprio zaino il bastone di maresciallo; per cui, ogni ferroviere ha, in teoria, la possibilità di arrivare al grado di direttore generale. L'ironia che è stata fatta in merito all'affermazione secondo la quale le ferrovie erano state costruite anche dai dirigenti che oggi sono andati in pensione, non ha quindi ragione di essere. Quei dirigenti, che hanno beneficiato della legge n. 748, in realtà provengono anche dai gradi più inferiori, come quello degli operai. Vi sono infatti operai che sono arrivati alla qualifica di capo divisione ed anche più in alto e vi sono casi di compenetrazione fra categorie direttive ed esecutive, perché le prime provengono dalle seconde, e vorrei dire che forse i migliori dirigenti delle ferrovie hanno avuto uno sviluppo di carriera nell'esercizio delle mansioni di ferroviere e molti dei beneficiari della legge n. 748 hanno costruito, anche materialmente, le ferrovie. Ho una esperienza personale in proposito, perché anch'io, che nel 1944 era capo reparto a Pisa, ho portato le longarine con tutti gli altri manovali. Faccio parte di una categoria che ha dato sudore e sangue per la ricostruzione delle ferrovie italiane e non accetto una simile discriminazione e, come parlamentare, mi vergogno che qualche collega abbia proposto questa discriminazione. Sia chiaro questo punto, perché ricordo che quando si lavorava nel 1944-1945 alla ricostruzione delle ferrovie, alcuni miei colleghi rimasero anche feriti, se non peggio, e mi parrebbe di oltraggiare persone che hanno dato davvero qualcosa di sé al paese accettando la modifica che ci viene proposta. Pur senza fare della retorica, queste cose vanno dette.

E vengo al discorso politico: il disegno di legge così formulato è discriminatorio, qualunque sarà il voto della Commissione, perché persone che hanno pagato i contributi per il fondo di previdenza per 30 o 40 anni non possono essere private di un beneficio cui avevano diritto al momento dell'assun-

zione. Ci si riallaccia infatti a precedenti leggi che operano dal momento dell'assunzione di questi funzionari, ora andati in pensione. Della opportunità di queste leggi si può discutere, ma, per un principio giuridico che discende dal diritto romano, non si può negare un diritto acquisito dopo tanti anni di pratica applicazione del diritto stesso. In questo caso vi è in più il danno materiale, perché i versamenti al fondo di previdenza iniziano dal momento in cui si entra in servizio e continuano ad essere effettuati con tutti i successivi aumenti di stipendio.

Comunque, a me non preme tanto il danno materiale, perché so che questo provvedimento, una volta divenuto legge dello Stato, potrà essere impugnato dinanzi alla Corte costituzionale, secondo alcuni pareri che già sono stati espressi al riguardo; ho più che altro voluto sottolineare l'aspetto di carattere morale, anche per porre i colleghi in condizione di fare una valutazione obiettiva e regolarsi nell'esprimere un giudizio.

GUGLIELMINO. Sono sorpreso da certe valutazioni che sono state fatte. Si è parlato del provvedimento relativo all'alta dirigenza e se ne è fatta quasi l'apologia, mentre quella legge ha causato gravi guasti e ingiustizie e ha suscitato proteste in tutti i settori e non solo della pubblica amministrazione.

POLI, Relatore. Su questo sono d'accordo, ma la legge l'ha approvata il Parlamento, non i beneficiari. Io stesso sono e sarò contrario alla legge n. 748.

GUGLIELMINO. Vi è stata una censura del Parlamento su quella legge.

PRETI, Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. Sul decreto di attuazione, non sulla legge, che il Parlamento ha votato quasi senza accorgersene.

POLI, Relatore. Io non l'ho votata.

PRETI, Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. Il Parlamento ha votato la legge-delega ed il decreto delegato era in attuazione della legge-delega. Il rilievo della Corte dei conti riguardava l'entità dell'emolumento, non il pensionamento. Il Parlamento ha sbagliato e poi il decreto delegato ha proseguito il suo iter; io scrissi ben due volte al Presidente del Consiglio dei ministri per invitarlo a non registrare il decreto.

GUGLIELMINO. Non metto in discussione la qualità dei funzionari: l'onorevole Poli

è stato dirigente nelle ferrovie e io sono figlio e fratello di ferrovieri. Non discutiamo i meriti dei ferrovieri, ma il problema è se dobbiamo modificare quanto ha approvato il Senato per evitare di aggiungere ingiustizie ad ingiustizie. Faccio notare per inciso all'onorevole Ferdinando Russo che non ha sollevato scandalo il fatto che siano stati esclusi dall'assegno perequativo i pensionati di grado più basso delle amministrazioni delle poste e delle ferrovie. Per i quali il nostro gruppo ha presentato un ordine del giorno, accolto dal Governo, perché si rendesse giustizia a chi ha più bisogno. Se però dovessimo accettare ulteriori modifiche a questo disegno di legge, susciteremmo nel paese le proteste di grandi masse di pensionati di tutti i settori pubblici.

Per queste ragioni insistiamo nella sua approvazione nel testo del Senato e non già perché temiamo ricorsi. Tutti noi siamo carichi di risoluzioni ed ordini del giorno preparati da gruppi di pensionati che protestano per il modo in cui il Parlamento ha votato la legge sui dipendenti della pubblica amministrazione negli aspetti relativi alla quiescenza, all'indennità di buonuscita e così via.

SPINELLI. Poche parole per chiarire e modificare il tipo di discussione impostata in questa Commissione a proposito dello spirito punitivo che informerebbe secondo alcuni il provvedimento in esame e che invece deve essere assolutamente negato. Del resto, questo preteso intento punitivo ce lo siamo sentito rimproverare a proposito di altri provvedimenti sull'assegno perequativo agli statali o sull'indennità pensionabile per altri settori autonomi dello Stato. In realtà in questo caso il Parlamento prende semplicemente atto del fatto che, avendo dato un'autonoma sistemazione all'alta dirigenza, la medesima non può usufruire di questi ulteriori benefici, altrimenti si avrebbe un raddoppio dei benefici stessi. Questa considerazione porta ad accettare le modifiche apportate al disegno di legge dal Senato.

Non intervengo sulla legge n. 748, né in merito alle questioni giuridiche da essa sollevate; mi interessava solo sottolineare la scelta che si accinge a compiere la nostra Commissione o chi di noi accetta l'emendamento del Senato, prendendo atto del fatto che l'alta dirigenza ha già una sistemazione autonoma e che sotto questo aspetto, disattendendo la modifica introdotta dall'altro ramo del Parlamento si raddoppierebbero i benefici di questa categoria.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Il Governo è favorevole al mantenimento del testo votato dal Senato, a meno che tutti i gruppi siano favorevoli a modificarlo.

Ho poche considerazioni da svolgere. Vorrei soltanto dire, per debito di ufficio, che quando un membro di questa Commissione ha messo in dubbio la capacità dei dirigenti ferroviari, affermando che tale incapacità si sarebbe vista da quello che è avvenuto, non ha probabilmente dato una valutazione obiettiva. Mi pare che i funzionari dell'amministrazione ferroviaria si siano sempre comportati con grande senso di responsabilità ed abbiano fatto bene il loro lavoro. Mi riferisco particolarmente ai tecnici, che hanno sempre dimostrato di essere all'altezza dei loro compiti. Comunque credo che molti di essi avrebbero potuto più utilmente continuare a prestare servizio nella amministrazione, invece di andare a poltrire sulle panchine dei giardini pubblici o portare a spasso i figli dei figli. Infatti io non concordo assolutamente sulla tesi di chi sostiene che così si è realizzato il ringiovanimento dell'amministrazione. Non siamo una nazione ricca, che può permettersi il lusso di buttar via le molte energie e capacità a sua disposizione. In ogni caso, la legge sull'alta dirigenza è stata ormai approvata (comportando per le ferrovie uno sfollamento del 64 per cento) ed io penso con preoccupazione a quello che accadrà il 1° gennaio nella amministrazione delle imposte dirette, dove sono andati via gran parte dei funzionari e dove viceversa si dovrebbe affrontare la completa rivoluzione del sistema tributario.

Non mi sembra giusto dire che si vogliono togliere oggi i benefici ai dirigenti. In definitiva, essi hanno avuto benefici notevoli (aumento di anzianità e passaggio di un grado), per cui, tutto sommato, anche se ad essi non verranno applicati i benefici previsti dall'articolo 15 di questo disegno di legge, non commetteremmo alcuna ingiustizia. Posso ammettere che, da un punto di vista di correttezza giuridica e anche di equità, questa norma non sia la più opportuna, ma bisogna anche tener conto che quando si approvano determinate norme che creano certe reazioni perché non si risponde ad un principio fondamentale di equità, per poi voler aggiustare le cose si finisce per scontentare

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 5 DICEMBRE 1973

altri e provocare reazioni in altri settori. Purtroppo questa è la vita, e soprattutto la vita politica; d'altra parte, non viviamo in un mondo perfetto e riconosco che neanche questo articolo 15 è perfetto. D'altro lato, se viene così a cadere un piccolo beneficio per una certa categoria di pensionati, vorrà dire che ciò potrà rappresentare un monito per il nostro paese, dove tutti tendono a diventare pensionati, con imprevedibili conseguenze negative per l'economia nazionale, inducendo chi vuole andare in pensione prematuramente a riflettere che si può anche correre il rischio di subire qualche piccolo danno.

Questo articolo 15, nel testo modificato dal Senato, non deve pertanto essere inteso come una norma punitiva per una categoria alla quale io confermo il mio massimo rispetto e la mia sincera considerazione.

Vorrei aggiungere che anche l'amministrazione ferroviaria rappresenta una industria degna della massima considerazione. Ad esempio, proprio ieri il direttore generale, su mia richiesta, mi ha riferito sui dati dell'assenteismo dell'amministrazione, che si riduce a circa il 5,5 per cento. Se lo confrontiamo con quello delle poste, per non parlare di certe industrie meccaniche, si deve riconoscere che, in sostanza, le ferrovie hanno un notevole spirito di corpo.

GUGLIELMINO. In genere, la responsabilità dell'assenteismo è da addebitare al modo in cui si governa e si amministra.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Non nego che molte volte dipende dal modo in cui si trattano i dipendenti. A volte è meglio fare molto meno concessioni ma agire con una certa comprensione e umanità, che inducono ad una maggiore collaborazione tra chi dirige e chi lavora in una azienda.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame delle singole modificazioni apportate dal Senato, affinché il disegno di legge risulti approvato nella medesima stesura dai due rami del Parlamento.

La prima modificazione è all'articolo 2, che la nostra Commissione aveva approvato nel seguente testo:

ART. 2.

Sono iscritti all'Opera stessa ai sensi dell'articolo 64 della legge 26 marzo 1958, n. 425,

i dipendenti dell'Azienda autonomia delle ferrovie dello Stato in servizio di ruolo, in prova e stabili.

Le finalità dell'Opera sono:

a) l'erogazione delle seguenti prestazioni di carattere obbligatorio:

1) indennità di buonuscita a favore di dipendenti cessati dal servizio o loro superstiti;

2) assegni previdenziali a favore di dipendenti dispensati dal servizio perché riconosciuti inidonei al servizio ferroviario in genere, e loro superstiti;

3) sussidi temporanei agli orfani;

4) assegni alimentari a favore di congiunti bisognosi di dipendenti deceduti in servizio o in pensione;

5) assegni giornalieri di malattia a favore di dipendenti assenti dal servizio per malattia;

6) assegni mensili e sussidi integrativi di stipendio ridotto a favore di dipendenti collocati in aspettativa per motivi di salute;

7) sussidi scolastici a favore di orfani iscritti a scuole medie di secondo grado;

8) sussidi funerari ai superstiti di dipendenti deceduti dopo la cessazione dal servizio;

b) l'erogazione delle seguenti prestazioni di carattere facoltativo:

1) assistenza in convitti, semiconvitti o istituti specializzati a favore degli orfani;

2) sussidi scolastici a favore di figli di dipendenti a riposo nei casi di grave e riconosciuto bisogno;

3) borse di studio a favore di figli ed orfani di dipendenti, particolarmente meritevoli per profitto scolastico;

4) assistenza in soggiorni di vacanza di figli ed orfani di dipendenti;

5) istituzione e gestione di case di riposo a favore di dipendenti a riposo e loro vedove;

6) assegni alimentari a favore di congiunti bisognosi di dipendenti deceduti in servizio o in pensione;

7) sussidi straordinari a favore di dipendenti in pensione e dei congiunti superstiti di quelli deceduti;

c) l'esercizio della gestione del credito a favore degli iscritti.

Il Senato lo ha così modificato:

ART. 2.

Sono iscritti all'Opera stessa ai sensi dell'articolo 64 della legge 26 marzo 1958, n. 425,

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 5 DICEMBRE 1973

i dipendenti dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato in servizio di ruolo, in prova e stabili.

Le finalità dell'Opera sono:

a) l'erogazione delle seguenti prestazioni di carattere obbligatorio:

1) indennità di buonuscita a favore di dipendenti cessati dal servizio o loro superstiti;

2) assegni previdenziali a favore di dipendenti dispensati dal servizio perché riconosciuti inidonei al servizio ferroviario in genere, e loro superstiti;

3) sussidi temporanei agli orfani;

4) assegni alimentari a favore di congiunti bisognosi di dipendenti deceduti in servizio o in pensione;

5) assegni giornalieri di malattia a favore di dipendenti assenti dal servizio per malattia;

6) assegni mensili e sussidi integrativi di stipendio ridotto a favore di dipendenti collocati in aspettativa per motivi di salute;

7) sussidi scolastici a favore di orfani iscritti a scuole medie di secondo grado;

8) sussidi funerari ai superstiti di dipendenti deceduti dopo la cessazione dal servizio;

b) l'erogazione delle seguenti prestazioni di carattere facoltativo:

1) assistenza in convitti, semiconvitti o istituti specializzati a favore degli orfani;

2) sussidi scolastici a favore di figli di dipendenti a riposo nei casi di grave e riconosciuto bisogno;

3) borse di studio a favore di figli ed orfani di dipendenti, particolarmente meritevoli per profilo scolastico;

4) assistenza in soggiorni di vacanza di figli ed orfani di dipendenti;

5) organizzazione di centri di soggiorno climatici per nuclei familiari dei ferrovieri;

6) istituzione e gestione di case di riposo a favore di dipendenti a riposo e loro vedove;

7) assegni alimentari a favore di congiunti bisognosi di dipendenti deceduti in servizio o in pensione;

8) sussidi straordinari a favore di dipendenti in pensione e dei congiunti superstiti di quelli in pensione e dei congiunti superstiti di quelli deceduti;

c) l'esercizio della gestione del credito a favore degli iscritti.

Non essendo stati presentati emendamenti, pongo in votazione l'articolo 2 nel testo del Senato.

(E approvato).

La seconda modificazione è all'articolo 15, che la nostra Commissione aveva approvato nel seguente testo:

ART. 15.

È servizio utile agli effetti dell'indennità di buonuscita quello prestato in qualità di dipendente di ruolo dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

È servizio utile anche quello di ruolo antecedentemente prestato presso altre amministrazioni dello Stato, con l'osservanza di quanto stabilito dalla legge 12 ottobre 1949, n. 771.

Concorrono altresì alla formazione del servizio utile i servizi statali civili e militari prestati ed i periodi di studio universitario e dei corsi speciali di perfezionamento alle condizioni e con l'osservanza di quanto stabilito dalla legge 6 dicembre 1965, n. 1368, nonché l'aumento di valutazione del servizio di cui al precedente primo comma, ragguagliato ad un anno per quinquennio e proporzionalmente per le frazioni.

I periodi di interruzione di servizio, esclusa l'aspettativa per ragioni di interesse privato, sono recuperabili nel limite massimo di due anni con le norme valevoli per il fondo pensioni, giusta l'articolo 7 del relativo testo unico approvato con regio decreto 22 aprile 1909, n. 229, e subordinatamente al pagamento dei contributi.

Le assenze per servizio militare comunque prestato dopo la nomina a ruolo, con e senza stipendio, non costituiscono interruzioni di servizio ai fini della liquidazione della indennità di buonuscita; i relativi contributi a favore dell'Opera, qualunque sia la durata dell'assenza, debbono essere versati durante la assenza medesima oppure dopo la ripresa del servizio ferroviario, in una sola volta oppure in ragione di due mesi arretrati per ogni mese corrente.

Il Senato lo ha così modificato:

ART. 15.

È servizio utile agli effetti dell'indennità di buonuscita quello prestato in qualità di

dipendente di ruolo dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

È servizio utile anche quello di ruolo antecedentemente prestato presso altre amministrazioni dello Stato, con l'osservanza di quanto stabilito dalla legge 12 ottobre 1949, n. 771.

Concorrono altresì alla formazione del servizio utile i servizi statali civili e militari prestati ed i periodi di studio universitario e dei corsi speciali di perfezionamento alle condizioni e con l'osservanza di quanto stabilito dalla legge 6 dicembre 1965, n. 1368, nonché l'aumento di valutazione del servizio di cui al precedente primo comma, ragguagliato ad un anno per quinquennio e proporzionalmente per le frazioni. Sono esclusi dall'aumento di valutazione del servizio i funzionari delle carriere dirigenziali e direttive collocati a riposo con i benefici di cui all'articolo 67 del decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1972, n. 748.

I periodi di interruzione di servizio, esclusa l'aspettativa per ragioni di interesse privato, sono recuperabili nel limite massimo di due anni con le norme valevoli per il fondo pensioni, giusta l'articolo 7 del relativo testo unico approvato con regio decreto 22 aprile 1909, n. 229, e subordinatamente al pagamento dei contributi.

Le assenze per servizio militare comunque prestato dopo la nomina a ruolo, con e senza stipendio, non costituiscono interruzioni di servizio ai fini della liquidazione della indennità di buonuscita; i relativi contributi a favore dell'Opera, qualunque sia la durata dell'assenza, debbono essere versati durante la assenza medesima oppure dopo la ripresa del servizio ferroviario, in una sola volta oppure in ragione di due mesi arretrati per ogni mese corrente.

BAGHINO. Il gruppo del MSI-destra nazionale, pur con tutta la buona volontà, ritiene di non poter votare a favore dell'emendamento introdotto dal Senato, proprio per le ulteriori argomentazioni che abbiamo ascoltato. Ricordo che, in occasione della discussione sull'assegno perequativo, noi presentammo un ordine del giorno affinché fosse considerata la possibilità che tutti i pensionati fossero trattati alla stessa stregua dei pensionabili. Detto ordine del giorno fu accolto dal Governo.

Mi fa meraviglia, pertanto, che oggi si voglia introdurre una differenziazione per una certa categoria di pensionati. Inoltre,

vi è da considerare che questa distinzione potrà essere richiamata anche in occasione di altri provvedimenti per introdurre ulteriori discriminazioni. Non viene, in sostanza, rispettato il principio di uguaglianza; ecco perché noi siamo contrari all'emendamento e voteremo contro.

MARZOTTO CAOTORTA. Vorrei chiarire che la modificazione non risponde in alcun modo ad intenti punitivi; pertanto, l'accoglimento, da parte del gruppo democristiano, dell'emendamento introdotto dal Senato è determinato soltanto dalla considerazione che si deve seguire un criterio di equità, proprio per evitare di sommare un beneficio all'altro. Non si tratta, ripeto, di punire, ma di applicare un criterio equitativo generale.

CARRI. Non vorremmo che una battuta di un nostro collega fosse stata male interpretata. Da parte del gruppo comunista vi è il massimo rispetto e la massima considerazione nei confronti dei dirigenti delle ferrovie dello Stato, e nell'assumere un certo atteggiamento, vi è soprattutto l'intendimento di operare secondo quella giustizia che deve costituire un presupposto fondamentale della nostra attività, al fine di evitare che una categoria dello Stato possa avere dei benefici doppi rispetto ad altre.

POLI, Relatore. A titolo personale devo dire che mi asterrò dalla votazione finale di questo disegno di legge per una questione di coerenza. Mentre ho approvato la modifica introdotta dal Senato all'articolo 2, non posso accettare quella all'articolo 15.

Tuttavia non posso non rilevare le encomiabili parole dette per difendere il personale delle ferrovie dello Stato; ciò torna ad onore del ministro che, se anche da poco in carica, ha comunque avuto la possibilità di valutare l'alto livello della dirigenza e del personale delle ferrovie, come dimostrano, d'altronde, le cifre relative allo scarso assenteismo di una categoria che ha dimostrato il proprio attaccamento al lavoro.

Prendo atto di questo, così come prendo atto che si è cercato di rilevare gli aspetti particolari di questo disegno di legge per quanto riguarda questo personale che — ed è una cosa che va sottolineata — non poteva fare a meno di andare in pensione, accettando i benefici previsti dalla legge n. 748. Vi sono stati dei funzionari che sono dovuti andare in pensione per forza, contro la loro volontà, proprio per evitare che venissero

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 5 DICEMBRE 1973

fatte considerazioni di cattivo gusto se non avessero accettato questi benefici. Molti, infatti, si sarebbero chiesti perché alcuni avessero rinunciato ad andare in pensione pur beneficiando di un aumento di 150 mila lire al mese.

Ho piacere che da parte del responsabile dell'azienda sia stato messo in risalto come questo personale, andandosene in pensione, abbia lasciato dei vuoti che non saranno facilmente colmati.

PRESIDENTE. Non essendo stati presentati emendamenti, pongo in votazione l'articolo 15 nel testo del Senato.

(È approvato).

Il disegno di legge sarà subito votato a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge esaminato nella seduta odierna.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione:

Disegno di legge: « Riforma dell'Opera di previdenza a favore del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato (*Mo-*

dificato dalla VIII Commissione permanente del Senato). (1532-B) ».

Presenti	26
Votanti	25
Maggioranza	13
Voti favorevoli	24
Voti contrari	1

Ha dichiarato di astenersi n. 1 deputato.
(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Baghino, Baldassari, Bargellini, Becciu, Belci, Bodrito Antonio, Canestrari, Carri, Castellucci, Catella, Ceravolo, Ciacci, Dal Maso, Fioriello, Foscarini, Guglielmino, Korach, Lombardi Giovanni, Marocco, Merli, Piccinelli, Russo Ferdinando, Scipioni, Skerk e Spinelli.

Ha dichiarato di astenersi:

Poli.

La seduta termina alle 11,45.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. GIORGIO SPADOLINI

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO