

COMMISSIONE VIII

TRASPORTI - COMUNICAZIONI - MARINA MERCANTILE

V.

SEDUTA DI VENERDÌ 28 GENNAIO 1949

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ANGELINI

INDICE		PAG.
	PAG.	
Congedi:		
PRESIDENTE	34	
Disegno di legge (Rinvio della discussione):		
Norme relative all'indennità di licenziamento ai supplenti delle ricevitorie postali e telegrafiche. (95).	34	
PRESIDENTE	34	
ORLANDO, <i>Relatore</i>	34	
Disegno di legge (Discussione e approvazione):		
Costituzione di un Comitato centrale del lavoro portuale presso il Ministero della marina mercantile. (163).	34	
PRESIDENTE	34, 35	
MAZZA, <i>Relatore</i>	34, 35	
LOMBARDI RICCARDO	35	
MONTICELLI	35	
Disegno di legge (Rinvio della discussione):		
Inquadramento fra i salariati temporanei dei manovali di pulizia e di facchinaggio dipendenti dal Ministero delle poste e telecomunicazioni. (191).	36	
PRESIDENTE	36	
Disegno di legge (Discussione e approvazione):		
Provvedimenti per gli assuntori delle ferrovie dello Stato. (193).	36	
PRESIDENTE	36, 38, 39	
CAPPUGI, <i>Relatore</i>	36, 37, 39	
		PAG.
DE PALMA		37
LOMBARDI RICCARDO		37, 38
VERONESI		38
MAZZA		38
CARONITI		38
FIRRAO		38
PECORARO		39
TOMBA		39
Disegno di legge (Discussione e rinvio):		
Modificazioni al decreto legislativo 4 ottobre 1947, n. 1182, per quanto riguarda le competenze accessorie per gli agenti ed operai addetti alla manutenzione delle linee telegrafiche e telefoniche (104).		43
PRESIDENTE		43, 44, 45
DUCCI, <i>Relatore</i>		43, 44
CARONITI		43
SPOLETI		43
TOMBA		44
COTANI		44
LOMBARDI RICCARDO		44
PERTUSIO		44
Disegno di legge (Discussione e approvazione):		
Cessazione dell'efficacia delle disposizioni contenute nella legge 7 aprile 1941, n. 266, e successive modificazioni, relative al trattamento economico degli equipaggi delle navi catturate dal nemico o perdute o rifugiate in porti esteri o dell'Africa orientale italiana in conseguenza della guerra. (267).		45
PRESIDENTE		45, 46
FARINELLI, <i>Relatore</i>		45

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 28 GENNAIO 1949

	PAG.
FIRRAO	45
PERTUSIO	45
MAZZA	46
Disegno di legge (Discussione e approvazione):	
Trattamento di previdenza del personale delle ferrovie dello Stato proveniente da linee secondarie non iscritto al fondo pensioni. (273).	46
PRESIDENTE	46, 47
TOMBA, <i>Relatore</i>	46
Disegno di legge (Discussione e approvazione):	
Modifiche alla legge 6 luglio 1940, n. 952, contenenti disposizioni concernenti le pensioni agli agenti delle ferrovie dello Stato provenienti dalle ex-gestioni austriache e agli agenti delle ferrovie dello Stato passati nei ruoli di altre Amministrazioni dello Stato. (274).	48
PRESIDENTE	48
MORO FRANCESCO, <i>Relatore</i>	48
VERONESI	48
Disegno di legge (Discussione e approvazione):	
Modificazione all'articolo 1 del regio decreto-legge 4 ottobre 1934, n. 1802, relativo alla posizione della guida per gli autobus e gli autocarri. (275).	50
PRESIDENTE	50
MONTICELLI, <i>Relatore</i>	50, 51
MONTERISI	51
TOMBA	51
LOMBARDI RICCARDO.	51
FIRRAO.	51
Votazione segreta:	
PRESIDENTE	52

La seduta comincia alle 10.

Sono presenti:

Angelini, Cara, Cappugi, Caroniti, Corbino, Cotani, De Palma, Ducci, Farinet, Firrao, Franzo, Gennai Tonietti Erisia, Gianini Olga, Giavi, Gorini, Imperiale, Lombardi Riccardo, Mazza, Monticelli, Monterisi, Moro Francesco, Orlando, Pecoraro, Pertusio, Salvatore, Spoleti, Tomba, Veronesi, Volgger.

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

(È approvato).

Congedi.

PRESIDENTE. Comunico che sono in congedo i deputati: Bettinotti, Borsellino, De Martino Alberto, Petrucci e Troisi.

Rinvio della discussione del disegno di legge: Norme relative all'indennità di licenziamento ai supplenti delle ricevitorie postali e telegrafiche. (95).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Norme relative all'indennità di licenziamento ai supplenti delle ricevitorie postali e telegrafiche.

Come gli onorevoli colleghi ricorderanno, la discussione di questo disegno di legge era stata rinviata, nella precedente seduta, su richiesta del Ministro proponente. L'onorevole Relatore ha facoltà di parlare.

ORLANDO, *Relatore*. Ieri sera il Ministro Jervolino mi ha fatto presente che oggi non avrebbe potuto partecipare ai lavori della Commissione perché occupato in Consiglio dei Ministri, e si è scusato di questo. Mi ha accennato di riferire alla Commissione che penserebbe di ritirare il provvedimento, in quanto, per la parte che riguarda l'istituto di quiescenza dei ricevitori postali, vorrebbe lasciare la situazione immutata. Vorrebbe, invece, accedere alla richiesta da noi formulata, perché l'indennità di licenziamento dei supplenti delle ricevitorie venga portata ad un mese per ogni anno di servizio prestatato. Comunque, mi ha invitato a rivolgere alla Commissione la preghiera di voler rinviare l'esame del provvedimento alla prossima seduta, per poter intervenire personalmente ed esprimere il proprio punto di vista.

PRESIDENTE. Allora, se non vi sono osservazioni, l'esame del disegno di legge è rinviato alla prossima seduta.

(*Rimane così stabilito*).

Discussione del disegno di legge: Costituzione di un Comitato centrale del lavoro portuale presso il Ministero della marina mercantile. (103).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Costituzione di un Comitato centrale del lavoro portuale presso il Ministero della marina mercantile.

Il Relatore, onorevole Mazza, ha facoltà di svolgere la sua relazione.

MAZZA, *Relatore*. Osservo preliminarmente che non sono molto convinto della necessità della costituzione di questo Comitato centrale, perché mi pare che si verifichi una continua e troppo spontanea nascita di comitati del genere, che spesso costituiscono soltanto un aggravio burocratico.

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 28 GENNAIO 1949

Per quanto io mi sia reso diligente ed abbia pregato i rappresentanti dei lavoratori portuali di farmi giungere i loro desiderata, fin'ora non mi è pervenuta alcuna proposta di modifica, neppure da parte della competente Federazione dei lavoratori portuali. Io debbo quindi senz'altro proporre alla Commissione l'approvazione del disegno di legge, permettendomi di suggerire una sola modifica, e cioè l'inclusione all'articolo 2, fra i componenti del Comitato, anche di un rappresentante dei piccoli armatori, le cui attività e necessità differiscono da quelle dei grandi armatori e che è pertanto giusto trovino la loro espressione in seno al Comitato. Non ho nient'altro da aggiungere.

PRESIDENTE. Nessuno chiedendo di parlare, passiamo all'esame degli articoli.

ART. 1.

« Presso il Ministero della marina mercantile è istituito il Comitato centrale del lavoro portuale.

Il Comitato è chiamato a dare pareri sui problemi di carattere generale relativi alle operazioni di imbarco, sbarco, trasbordo, deposito e movimento delle merci e di ogni altro materiale nei porti marittimi dello Stato e al trattamento giuridico ed economico del personale addetto a tali operazioni.

I membri del Comitato sono nominati con decreto del Ministro per la marina mercantile ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

ART. 2.

« Il Comitato è così composto:

a) il capo del servizio del lavoro marittimo e portuale presso il Ministero della marina mercantile, presidente;

b) un rappresentante del Ministero del tesoro;

c) un rappresentante del Ministero dell'industria e del commercio;

d) un rappresentante del Ministero del lavoro e della previdenza sociale;

e) un rappresentante del Ministero dei trasporti;

f) un funzionario del Ministero della marina mercantile di grado non inferiore al VI;

g) un rappresentante del Comitato interministeriale dei prezzi;

h) un rappresentante dell'Alto Commissariato per l'igiene e la sanità pubblica;

i) un rappresentante degli industriali;

l) un rappresentante dei commercianti;

m) un rappresentante degli armatori;

n) tre rappresentanti dei lavoratori portuali.

Le funzioni di segretario sono affidate ad un funzionario del Ministero della marina mercantile, di grado non superiore all'VIII.

Possano eventualmente essere chiamate a partecipare ai lavori del Comitato persone particolarmente esperte nella materia e i rappresentanti di enti o associazioni interessate ai problemi posti all'ordine del giorno ».

LOMBARDI RICCARDO. Vorrei chiedere all'onorevole Relatore quale sarebbe la funzione del rappresentante del Tesoro in questo Comitato.

MAZZA, Relatore. Ritengo che essa possa essere giustificata dal fatto che lo scarico delle merci può influire sull'andamento dei prezzi e dei costi.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 2 fino alla lettera n) compresa.

(È approvato).

A questo punto si inserisce l'emendamento aggiuntivo dell'onorevole Mazza: « n) un rappresentante dell'armamento minore ».

LOMBARDI RICCARDO. Aderisco alla richiesta che un rappresentante degli armatori minori sia incluso, ma desidererei che sia aumentato da tre a quattro il numero dei rappresentanti dei lavoratori, perché non sia alterata la proporzione esistente.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Mazza: « n) un rappresentante dell'armamento minore ».

(È approvato).

Passiamo all'alinea successivo, che diverrà o) in sede di coordinamento. L'onorevole Lombardi Riccardo propone di portare a 4 il numero dei rappresentanti dei lavoratori portuali.

MAZZA, Relatore. Sono d'accordo; chiedo però che sia stabilito nella legge che il quarto membro sia rappresentante dei lavoratori portuali dei porti minori, per evitare una preponderanza dei rappresentanti dei grandi porti.

MONTICELLI. Se aumentiamo il Comitato, esso viene ad essere in numero pari.

MAZZA, Relatore. Era già pari in partenza.

MONTICELLI. Non è un argomento. Ritengo che sarebbe stato consigliabile il numero dispari per le eventuali decisioni.

PRESIDENTE. Non è detto che la prevalenza debba essere di una categoria di persone piuttosto che di un'altra. Ciascuno interviene con la sua qualifica. Portare un

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 28 GENNAIO 1949

altro rappresentante dei lavoratori dei piccoli porti corrisponde esattamente alla modificazione precedente, con la quale è stato chiamato a far parte del Comitato un rappresentante del naviglio di piccolo cabotaggio, in quanto è giusto che gli interessi dei lavoratori dei porti minori siano rappresentati nel Comitato centrale. Non ci dobbiamo preoccupare del giuoco delle maggioranze e delle minoranze, ma delle qualifiche.

Consequentemente, pongo in votazione l'emendamento sostitutivo dell'ultimo alinea, secondo la proposta degli onorevoli Lombardi Riccardo e Mazza:

« o) quattro rappresentanti dei lavoratori portuali e dei quali almeno uno rappresentante dei lavoratori nei porti minori ».

(È approvato).

Pongo in votazione la restante parte dell'articolo 2:

« Le funzioni di segretario sono affidate ad un funzionario del Ministero della marina mercantile, di grado non superiore all'VIII.

« Possono eventualmente essere chiamate a partecipare ai lavori del Comitato persone particolarmente esperte nella materia e i rappresentanti di enti o associazioni interessate ai problemi posti all'ordine del giorno ».

(È approvata).

Pongo in votazione l'articolo nel suo complesso con gli emendamenti approvati.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 3:

« I membri del Comitato durano in carica un biennio e possono, alla scadenza, essere confermati ».

(È approvato).

Segue l'articolo 4:

« Le spese per il funzionamento del Comitato sono a carico del bilancio speciale degli uffici del lavoro portuale ».

(È approvato).

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

Rinvio della discussione del disegno di legge: Inquadramento fra i salariati temporanei di manovali di pulizia e di facchinaggio dipendenti dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni. (191).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Inquadramento fra i salariati temporanei dei mano-

vali di pulizia e, di facchinaggio dipendenti dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni.

Ricordo che l'esame di questo disegno di legge fu sospeso nell'attesa che la I Commissione, alla quale era stato inviato per il parere, si pronunciasse in merito. Il parere non è ancora giunto. Io lo solleciterò, al fine di poter esaminare il disegno di legge nella prossima seduta. Pertanto propongo che la discussione sia rinviata.

(La Commissione approva).

Discussione del disegno di legge: Provvedimenti per gli assuntori delle Ferrovie dello Stato. (193).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Provvedimenti per gli assuntori delle Ferrovie dello Stato. Il disegno di legge è stato già approvato dalla VII Commissione del Senato

Avverto che per questo disegno di legge, come per il successivo n. 194, la Commissione è integrata dall'apposita Sottocommissione finanze e tesoro.

Ha facoltà di parlare il relatore, onorevole Cappugi.

CAPPUGI, *Relatore*. Gli assuntori ferroviari sono di fatto dei capi fermata o dei capi stazione in stazioni molto piccole, ovvero sono sorveglianti di passaggi a livello. Si potrebbe pensare che queste categorie di dipendenti delle Ferrovie dello Stato si trovino in analoga condizione a quella dei ricevitori postali. Il provvedimento in esame, che è già stato approvato dalla Commissione del Senato in sede legislativa, mira soltanto a migliorare le condizioni economiche degli assuntori. Questi ultimi chiedono da tempo di essere passati in ruolo nelle Ferrovie dello Stato. Però, tale richiesta non è stata accolta, mentre si è ritenuto equo provvedere a dei miglioramenti di carattere economico. Con decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 18 ottobre 1946, n. 405, venne regolato il trattamento degli assuntori e dei loro dipendenti. Questo decreto venne emesso in relazione al decreto legislativo 21 novembre 1945, n. 722, recante provvedimenti economici a favore dei dipendenti statali. Nel decreto legislativo n. 722 era però detto, all'articolo 13, che questi benefici economici non erano estensibili agli assuntori ferroviari se non attraverso un provvedimento particolare che avrebbe dovuto essere preso di concerto fra il Ministro dei trasporti e il Tesoro. Un'analoga riserva è stata fatta.

anche nei provvedimenti riguardanti gli statali che si sono poi susseguiti dopo il decreto legislativo n. 722; ed è appunto per mantenere la promessa di estendere questi benefici agli assuntori, che si provvede adesso con questo disegno di legge.

Gli assuntori, in questo provvedimento di legge, si dividono in due grandi categorie a seconda della natura del lavoro prestato, cioè a dire: coloro che esercitano mansioni che hanno direttamente connessione col servizio ferroviario, e quelli invece che esercitano mansioni che non sono strettamente e direttamente connesse col servizio ferroviario. La prima categoria è quella degli assuntori di stazioni, di passaggi a livello, di vigilanza a punti speciali come gli scambi, e di vigilanza ai segnali. Questi quattro tipi di assuntorie costituiscono la prima categoria. Tutti gli altri non sono assimilabili a servizi direttamente connessi con l'esercizio ferroviario e rappresentano una seconda categoria di assuntori. Specialmente la prima categoria, ha insistito attraverso le richieste sindacali per essere passata a ruolo, in quanto che si sostiene dalle organizzazioni sindacali che questi agenti effettivamente esplicano mansioni di carattere spiccatamente ferroviario.

Comunque, ripeto, il provvedimento in esame si riferisce soltanto alla parte economica delle richieste degli interessati. Gli assuntori della prima categoria (quelli che esercitano mansioni strettamente connesse con l'esercizio ferroviario) sono dal provvedimento classificati in due categorie: la prima quella degli assuntori di stazioni, la seconda quella degli assuntori di passaggi a livello, della vigilanza a punti speciali e della vigilanza ai segnali. Ciascuna di queste categorie è a sua volta suddivisa in gruppi. Questo, per permettere l'assimilazione ai gradi ferroviari.

Devo rilevare che, esaminato il provvedimento, forse ci sarebbe da osservare che questa suddivisione è un po' troppo capillare. Si poteva evitare, ad esempio di suddividere la prima categoria delle stazioni in cinque gruppi. Ma il Senato non ha fatto obiezioni a questo riguardo.

L'Amministrazione mira a differenziare il più possibile la retribuzione degli assuntori per stimolare la loro buona volontà, e in modo da far sì che un'assuntoria di un gruppo inferiore possa passare ad una assuntoria di un gruppo superiore per l'aumento del traffico. Tanto che all'articolo 8 è stabilito un premio per incitare gli assuntori a reperire il maggior traffico possibile. In questo caso il premio

effettivo diventa il passaggio dell'assuntoria al grado immediatamente superiore. Questa è l'impostazione generale del provvedimento. Oltre ai provvedimenti inerenti alle retribuzioni, il disegno di legge prevede anche per gli assuntori l'estensione del trattamento di assicurazione contro l'infortunio, come per il personale assimilato non di ruolo delle Ferrovie dello Stato. Per tutti gli assuntori indistintamente e per tutti i dipendenti degli assuntori viene provveduto a concedere la 13ª mensilità e l'indennità di malaria.

Questi sono, a grandi linee, i provvedimenti contenuti nel disegno di legge in esame.

DE PALMA. Desidererei domandare all'onorevole Relatore qualche chiarimento in merito all'ultimo capoverso dell'articolo 1, là dove si dice che «l'assegnazione delle assuntorie all'uno o all'altro dei quattro gruppi di cui al comma precedente ed alle singole categorie dei gruppi A), C), D), sarà fatta, in relazione all'entità delle prestazioni, secondo norme da stabilirsi, ecc.».

Desidererei cioè sapere se questa assegnazione non possa essere preventivamente fatta, data la suddivisione fra i vari gruppi e se non si potrebbe quindi sin da questo momento definirla, anziché lasciarla all'arbitrio completo del Consiglio di amministrazione.

CAPPUGI, *Relatore*. Si fissano le norme, in modo da stabilire che l'assegnazione ai vari gruppi di assuntori sia fatta secondo le statistiche.

LOMBARDI RICCARDO. Sulle linee generali del provvedimento, non ho nulla da eccepire. Osserverò solo che, come giustamente ha fatto rilevare anche l'onorevole Relatore, il provvedimento riguarda alcune modificazioni di carattere economico e non già lo stato giuridico degli assuntori.

Ora, qui io auspico che si ponga una buona volta termine al sistema delle assuntorie, trattandosi di un vero e proprio sistema di appalto, cioè ad onorari fissi; gli assuntori debbono quindi sforzarsi di star sempre entro i limiti concessi, anziché di migliorare il servizio per renderlo eccellente. Non è la prima volta infatti che, in occasione di incidenti ferroviari gravi accaduti, si rilevò come causa di essi fosse stata anche in parte questa condizione delle assuntorie, appunto per l'onerosità dell'appalto, a cagione della quale gli assuntori avevano trascurato tutti quei servizi collaterali che sono parte integrante del buon andamento del servizio.

CAPPUGI, *Relatore*. Ma gli assuntori non si occupano di movimento se non in località di scarsa importanza.

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 28 GENNAIO 1949

LOMBARDI RICCARDO. Lei sa benissimo, onorevole Cappugi, che questa questione degli assuntori non è una questione nuova, ch  tante e tante volte se ne   parlato.

Io credo quindi che un voto possa venire espresso dalla Commissione nel senso che venga posto fine a questo stato di cose: cio non implicherebbe alcun impegno positivo da parte nostra.

VERONESI. Ritengo che la Commissione non sia preparata a risolvere un problema di questo genere, e di questa portata, che si   trascinata insoluto per tant'anni.

MAZZA. Mi dichiaro, invece, favorevole alla proposta dell'onorevole Lombardi per la votazione di un ordine del giorno, affinche il Ministro tenga presente questo voto della Commissione in ordine alla sistemazione giuridica degli assuntori.

C'  infatti anche questa considerazione da fare; che domani, per una diversa sistemazione del servizio, dopo anni, gli assuntori possono venire buttati sul lastrico, senza riconoscimenti di sorta. Io credo quindi che anche dal punto di vista umano — se non da quello sindacalistico — questo voto possa e debba essere espresso da parte nostra.

PRESIDENTE. Mi pare che, prima di entrare nel merito specificamente, noi si possa, in modo generico, esprimere un voto perch  il Governo affronti il problema con una certa urgenza, in maniera che questa situazione venga risolta. Mi pare, in altri termini, che non vi sia alcuna necessit  che noi indichiamo sin da ora se questa soluzione debba essere in un senso o nell'altro.

CARONITI. Onorevoli colleghi, io vi parlo con una certa cognizione di causa. Gli assuntori sono dei veri e propri appaltatori; non vi sono soltanto assuntori che gestiscono una stazioncina, un passaggio a livello, ma un'infinit  di lavori sono affidati dall'Amministrazione ferroviaria in economia, secondo il sistema dell'assuntoria. Ci sono, ad esempio, decine e decine di persone che sono adibite alla piccola velocit , alla grande velocit , allo smistamento dei bagagli e a tanti e tanti altri servizi del genere.

Ora, tutte queste gestioni che le Ferrovie hanno creduto di dare in economia, rispondono, com'  evidente, ad una esigenza di carattere economico: e allora, l'immettere tanta gente nei ruoli delle Ferrovie, significherebbe compromettere gravemente il bilancio. Bisogna esaminare tutto il problema nel suo reale aspetto. L'approvazione di un

ordine del giorno di questo genere, implica qualche cosa come un quindici miliardi di pi  all'anno.

Una voce. Ma non   vero!

CARONITI. Come non   vero! Io non credo si debba fare della demagogia di questo genere. Io parlo con una certa competenza perch , come i colleghi sanno, sono ispettore delle Ferrovie. Il trattamento degli assuntori   buono, perch  le Ferrovie danno loro la casa con un pezzo di orto attorno.

MAZZA. Ma possono essere licenziati.

CARONITI. Ma allora possiamo stabilire per loro le stesse norme che abbiamo stabilito gi  per i ricevitori delle poste.

Noi dobbiamo pensare a migliorare il bilancio dello Stato, non a peggiorarlo.

MAZZA. Gli assuntori parlerebbero diversamente!

FIRRAO. Indubbiamente il servizio dell'assuntoria presenta un rendimento che dir  di vantaggio per le ferrovie dello Stato; perch  effettivamente l'assuntore si trova — anch'io mi occupo di questi problemi, al pari dell'onorevole Caroniti — privo di appoggi, quando per un qualsiasi motivo, deve cessare dalle sue funzioni. Quindi, ritengo sia nostro dovere, preoccuparsi di questo problema dal lato umano. Tuttavia,   pure esatto quello che ha detto l'onorevole Caroniti, poich  l'accoglimento di questa aspirazione inciderebbe nel bilancio della Amministrazione ferroviaria in modo notevole. Non mi riferisco agli appalti, perch  questi naturalmente, hanno altro significato, mi riferisco agli assuntori di stazione, agli assuntori di passaggio a livello, proprio quelli di cui si occupa questo provvedimento; e sono molti...

CAPPUGI, *Relatore.* Sono 11.562 unit ...

CARONITI. Che diventerebbero 40.000 circa...

FIRRAO. Dunque, se da un lato io vedo il carattere umano della questione, dall'altro vedo l'aspetto economico per la gestione della Amministrazione ferroviaria. Allora, sarei della opinione, che il voto del collega Lombardi sia integrato da una frase che consenta di esaminare la questione compatibilmente con il miglioramento del rendimento del servizio ferroviario.

PRESIDENTE. Ritengo che le varie proposte possano essere condensate in un ordine del giorno che potrebbe essere cos  formulato: «La Commissione esprime il voto che il Ministero dei trasporti affronti, decisamente e con sollecitudine, il problema riguardante

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 28 GENNAIO 1949

la posizione giuridica degli assuntori ferroviari nel quadro dell'organizzazione del personale che presta servizio nelle Ferrovie dello Stato ».

Domando il parere del rappresentante della Commissione finanze e tesoro sul disegno di legge in esame.

PECORARO. La Commissione finanze e tesoro non ha nulla da obiettare.

TOMBA. Il fenomeno delle assuntorie si è allargato nel periodo fascista, quando è stato istituito il servizio del dirigente unico nelle stazioni. In un certo senso quegli assuntori che assumono le assuntorie di stazione, hanno una certa responsabilità, ma l'hanno limitata, in quanto non hanno la responsabilità diretta sul movimento dei treni; hanno, però, la responsabilità che grava sul dirigente unico dei capolinea del piccolo traffico, perché non era possibile dare il turno completo ai capi-stazione del piccolo traffico; per cui, si è pensato di mettere un solo assuntore, il quale curasse di svolgere tutta quanta l'attività del movimento, coadiuvato da manovali, pagati da lui con lo stipendio che riceve dalla Amministrazione. Questa categoria, è quella che chiede quel passaggio in ruolo di cui parlava l'onorevole Cappugi.

Ora, per le altre categorie di assuntori, il trattamento potrebbe essere diverso, perché le altre categorie di assuntori, non hanno la responsabilità di movimento che ha la categoria in questione, la quale deve ricevere fonogrammi, attendere all'entrata e all'uscita dei treni con gl'incroci e le precedenza che ne derivano nelle linee a semplice binario. Questa, dunque, sarebbe la categoria da tener presente, mentre per le altre categorie non credo che sia necessario avere altrettanta preoccupazione.

CAPPUGI, *Relatore*. Ciò che ha detto il collega Tomba, risponde alla distinzione che io avevo fatta; cioè tutti gli assuntori che hanno mansioni con diretta attinenza all'esercizio ferroviario, possono veramente aspirare, — e l'organizzazione sindacale li assiste particolarmente — ad una sistemazione in ruolo.

PRESIDENTE. Pongo innanzi tutto in votazione l'ordine del giorno del quale ho testè dato lettura.

(È approvato).

Passiamo all'esame dei singoli articoli, che — ove non siano presentati emendamenti, porrò successivamente in votazione.

ART. 1.

« Le assuntorie di stazione delle Ferrovie dello Stato sono suddivise, ai fini del trattamento economico degli assuntori, in quattro gruppi:

Gruppo A) comprendente gli impianti di rilevante importanza;

Gruppo B) comprendente gli impianti di media importanza;

Gruppo C) comprendente gli impianti di limitata importanza;

Gruppo D) comprendente gli impianti gestiti con le norme delle case cantoniere.

Il Gruppo A) è diviso in cinque categorie.

Il Gruppo B) comprende una categoria unica.

Il Gruppo C) è diviso in due categorie.

Il Gruppo D) è diviso in tre categorie.

L'assegnazione delle assuntorie all'uno o all'altro dei quattro gruppi di cui al comma precedente ed alle singole categorie dei Gruppi A), C), D), sarà fatta, in relazione alla entità delle prestazioni, secondo norme da stabilirsi con decreto del Ministro dei trasporti, sentito il parere del Consiglio di Amministrazione ».

(È approvato).

ART. 2.

« La retribuzione da corrispondersi ai concessionari di assuntorie di stazione classificate nella 1ª categoria del Gruppo A) è stabilita in misura pari allo stipendio degli agenti ferroviari di grado nono delle stazioni con la qualifica di sottocapo, aventi ugual numero di anni di servizio.

Le retribuzioni dei concessionari di assuntorie di stazione classificate nelle categorie 2ª, 3ª, 4ª e 5ª del Gruppo A) sono determinate riducendo la retribuzione stabilita per la 1ª categoria, rispettivamente: del tre per cento, del sei per cento, del nove per cento e del dodici per cento.

La retribuzione da corrispondersi ai concessionari delle assuntorie di stazione classificate nel Gruppo B) è stabilita in misura pari allo stipendio degli agenti ferroviari delle stazioni di grado decimo con la qualifica di alunno d'ordine, aventi ugual numero di anni di servizio.

La retribuzione da corrispondersi ai concessionari delle assuntorie di stazione classificate nella 1ª categoria del Gruppo C) è stabilita in misura pari allo stipendio degli agenti ferroviari delle stazioni di grado 11º con la qualifica di guardamerci, aventi ugual numero di anni di servizio.

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 28 GENNAIO 1949

La retribuzione dei concessionari di assuntorie di stazione classificate nella seconda categoria del Gruppo C) è determinata riducendo del tre per cento la retribuzione stabilita per la 1ª categoria.

La retribuzione da corrispondersi ai concessionari delle assuntorie di stazione classificate nella 1ª categoria del Gruppo D) è stabilita in misura pari allo stipendio degli agenti ferroviari delle stazioni di grado 12° con la qualifica di guardasala, aventi ugual numero di anni di servizio.

La retribuzione dei concessionari di assuntorie classificate nelle categorie 2ª e 3ª del Gruppo D) sono determinate riducendo la retribuzione stabilita per la 1ª categoria, rispettivamente: del tre per cento e del sei per cento.

Agli effetti della determinazione della retribuzione di cui ai commi precedenti il servizio prestato come sostituto assuntore è calcolato per metà della sua durata.

Dette retribuzioni mensili saranno poi periodicamente aumentate in relazione agli anni di servizio prestati nella stessa misura e con gli stessi intervalli stabiliti per le anzidette qualifiche del personale ferroviario, salvo sempre le riduzioni percentuali delle retribuzioni relative ad assuntorie non classificate nella 1ª categoria dei Gruppi A), C) e D).

Qualsiasi variazione negli stipendi delle citate qualifiche del personale ferroviario importerà identica variazione nelle retribuzioni degli assuntori di stazione, salvo sempre le riduzioni di cui al comma precedente ».

(È approvato).

ART. 3.

« All'assuntore di stazione che venga trasferito da un'assuntoria ad un'altra di gruppo superiore, o da una categoria ad altra superiore dello stesso gruppo, compete la classe di stipendio relativa al gruppo o categoria cui viene trasferito, d'importo immediatamente superiore a quella di cui fruisce, con decorrenza dal primo del mese in cui sia stato disposto il trasloco, se questo venga effettuato nella prima quindicina del mese e con decorrenza dal primo del mese successivo a quello in cui sia stato disposto il trasloco, se questo venga affettuato nella seconda quindicina del mese.

All'assuntore che venga trasferito da una assuntoria di gruppo superiore ad una di gruppo inferiore o da una categoria ad altra inferiore dello stesso gruppo compete, con decorrenza da determinarsi come al comma

precedente, la classe di stipendio relativa al gruppo e categoria al quale viene trasferito, tenuto conto degli anni di servizio prestato.

La differenza fra la vecchia e la nuova retribuzione sarà conservata come assegno personale ed assorbita dai successivi aumenti.

Le disposizioni di cui ai commi precedenti si applicano anche quando un'assuntoria, per variazione nell'entità del traffico od altra causa, passi da un gruppo all'altro o da una categoria all'altra ».

(È approvato).

ART. 4.

« Le assuntorie di passaggi a livello preenziati, del servizio di vigilanza punti speciali e del servizio vigilanza segnali sono suddivise in tre gruppi:

Gruppo A) assuntorie di rilevante importanza;

Gruppo B) assuntorie di media importanza;

Gruppo C) assuntorie di modesta importanza.

Ciascuno dei gruppi di cui al comma precedente è suddiviso in tre categorie.

L'assegnazione delle assuntorie all'uno o all'altro dei tre gruppi di cui al comma precedente e all'una o all'altra categoria di ciascun gruppo sarà fatta, in relazione all'entità delle prestazioni, secondo norme da stabilirsi con decreto del Ministro dei trasporti, sentito il parere del Consiglio di Amministrazione.

Le disposizioni di cui al precedente articolo 3 sono applicabili anche alle assuntorie di cui al presente articolo ».

(È approvato).

ART. 5.

« La retribuzione da corrispondersi ai concessionari delle assuntorie di cui all'articolo 4 classificate nella 1ª categoria del Gruppo A) è stabilita in misura pari allo stipendio degli agenti ferroviari di grado 12° del personale della linea con la qualifica di caposquadra cantonieri, avente ugual numero di anni di servizio.

Le retribuzioni dei concessionari delle assuntorie di cui al comma precedente classificate nelle categorie 2ª e 3ª sono determinate riducendo la retribuzione stabilita per la 1ª categoria, rispettivamente: del tre per cento e del sei per cento.

La retribuzione da corrispondersi ai concessionari delle assuntorie di cui all'articolo 4 classificate nella 1ª categoria del Gruppo

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 28 GENNAIO 1949

B) è stabilita in misura pari allo stipendio degli agenti ferroviari di grado 14° del personale della linea con la qualifica di cantoniere, avente ugual numero di anni di servizio.

Le retribuzioni dei concessionari delle assuntorie di cui al comma precedente classificate nelle categorie 2ª e 3ª sono determinate riducendo la retribuzione stabilita per la 1ª categoria, rispettivamente: del tre per cento e del sei per cento.

La retribuzione da corrispondersi ai concessionari delle assuntorie di cui all'articolo 4, classificate nella 1ª categoria del Gruppo C), è stabilita in misura pari allo stipendio degli agenti ferroviari di grado 14° del personale di manovalanza con la qualifica di manovale (donna), avente ugual numero di anni di servizio.

Le retribuzioni dei concessionari delle assuntorie di cui al comma precedente classificate nelle categorie 2ª e 3ª sono determinate riducendo la retribuzione stabilita per la 1ª categoria, rispettivamente: del tre per cento e del sei per cento.

Agli assuntori di cui al presente articolo sono applicabili le disposizioni di cui agli ultimi tre commi del precedente articolo 2 ».

(È approvato).

ART. 6.

« Agli assuntori di cui ai precedenti articoli 2 e 5 compete, a decorrere dal primo giorno del mese successivo a quello di entrata in vigore della presente legge, un'indennità mensile di carovita, nella stessa misura e con le stesse norme stabilite dal decreto legislativo luogotenenziale 21 novembre 1945, n. 722, e successive modificazioni, per i dipendenti statali ».

(È approvato).

ART. 7.

« Il trattamento economico degli assuntori ferroviari di cui agli articoli 2 e 5 decorre dal primo giorno del mese successivo a quello di entrata in vigore della presente legge.

Per il periodo intercedente tra il 1° settembre 1946 ed il 1° giugno 1947, agli assuntori anzidetti compete:

a) la retribuzione mensile determinata in applicazione del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 18 ottobre 1946, n. 405 aumentata del settanta per cento, con un minimo di aumento di lire 2500;

b) l'assorbimento e consolidamento nella retribuzione stessa dell'indennità di carovita

fino a concorrenza di lire 2500, salva restando l'applicazione del 2° comma dell'articolo 3 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 25 ottobre 1946, n. 263;

c) la tredicesima mensilità di cui al successivo articolo 13.

Per il periodo dal 1° giugno 1947 alla data di entrata in vigore della presente legge, le retribuzioni, quali risultino dall'applicazione dei punti a) e b) del comma precedente, saranno ulteriormente maggiorate del trenta per cento.

Qualora l'aumento della retribuzione determinata in applicazione del comma precedente non raggiunga il minimo di lire 2500 mensili lorde, la differenza per raggiungere detto miglioramento minimo sarà attribuita come assegno *ad personam* da assorbirsi negli aumenti che si verifichino a qualsiasi titolo nella retribuzione ».

(È approvato).

ART. 8.

« La Direzione generale delle Ferrovie dello Stato è autorizzata a concedere speciali premi a quegli assuntori di stazione che, con particolare abilità e solerzia, riescano a determinare notevole incremento del traffico nelle stazioni loro affidate. L'importo annuo di tali premi non può comunque eccedere la differenza fra la retribuzione in godimento e quella stabilita per il gruppo e la categoria cui l'assuntoria potrebbe essere assegnata in relazione alla nuova entità del traffico. Questa limitazione non ha luogo per le assuntorie della 1ª categoria del Gruppo A) ».

(È approvato).

ART. 9.

« La retribuzione degli assuntori ferroviari non contemplati negli articoli 2 e 5 e dei dipendenti tutti degli assuntori, quale risulta dall'applicazione delle disposizioni del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 18 ottobre 1946, n. 405, è aumentata, a decorrere dal 1° settembre 1946 e fino al 31 maggio 1947, del settanta per cento.

In detta retribuzione sarà inoltre assorbita e consolidata l'indennità di carovita fino a concorrenza di lire 2000, salva restando l'applicazione del secondo comma dell'articolo 3 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 25 ottobre 1946, n. 263.

A detti assuntori, nonché ai loro dipendenti, compete altresì, per l'anno 1946, la tredicesima mensilità di cui al seguente articolo 13.

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 28 GENNAIO 1949

Dal 1° giugno 1947 la retribuzione determinata in applicazione dei primi due commi del presente articolo è aumentata del trenta per cento ».

(È approvato).

ART. 10.

« Per gli assuntori e dipendenti di cui al precedente articolo 9 la Direzione generale delle Ferrovie dello Stato è autorizzata a perequare le retribuzioni e l'indennità di carovita risultanti dall'applicazione del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato in data 18 ottobre 1946, n. 405, e della presente legge per adeguarle alla concreta entità delle prestazioni.

In nessun caso però la retribuzione e il carovita degli assuntori e loro dipendenti possono essere minori di quelli risultanti dall'applicazione del 1°, 2° e 4° comma del precedente articolo 9.

Verificandosi tale evenienza, gli assuntori e loro dipendenti conserveranno *ad personam* la differenza, la quale sarà assorbita da eventuali successivi aumenti ».

(È approvato).

ART. 11.

« Le variazioni minime percentuali che, con provvedimenti legislativi, vengano stabilite per gli stipendi dei dipendenti statali, sono applicate, con la stessa decorrenza, agli assuntori e dipendenti di cui al precedente articolo 9 ».

(È approvato).

ART. 12.

« Le norme di cui ai precedenti articoli 9, 10 e 11 sono applicabili anche per la determinazione della retribuzione e dell'indennità di carovita dei concessionari di assuntorie che, pur essendo del genere di quelle elencate ai precedenti articoli 1 e 4, non vengano, per la loro minima importanza, assegnate ad uno dei gruppi di cui agli articoli stessi ».

(È approvato).

ART. 13.

« A tutti gli assuntori ferroviari e loro dipendenti è concessa, a titolo di gratificazione, una tredicesima mensilità da corrispondersi alla data del 16 dicembre di ogni anno, a decorrere dal 1946, il cui importo sarà determinato in base alle norme di cui agli articoli

7 e 18, secondo comma, del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 25 ottobre 1946, n. 263, in quanto, anche analogicamente applicabili ».

(È approvato).

ART. 14.

« A tutti gli assuntori ferroviari ed ai loro familiari nonché ai dipendenti di detti assuntori e loro familiari, compete, a decorrere dal 1° del mese successivo a quello di entrata in vigore della presente legge, l'indennità di malaria nella misura ed alle condizioni stabilite dal Capo IV delle Disposizioni sulle competenze accessorie approvate con regio decreto-legge 7 aprile 1925, n. 405, e modificate con regio decreto legislativo 24 maggio 1946, n. 454 ».

(È approvato).

ART. 15.

« Agli assuntori ferroviari, che esercitino mansioni assimilabili a quelle del personale esecutivo, in caso d'infortunio sul lavoro, debitamente accertato, sarà fatto dal Ministero dei trasporti — Direzione generale delle Ferrovie dello Stato — lo stesso trattamento previsto per il personale ferroviario non di ruolo ».

(È approvato).

ART. 16.

« Nei concorsi banditi dal Ministero dei trasporti — Direzione generale delle Ferrovie dello Stato — per l'assunzione in servizio di sottocapi, alunni d'ordine delle stazioni, guardasala e cantonieri, gli assuntori ferroviari di cui agli articoli 2 e 5 che siano provvisti dei prescritti titoli di studio potranno essere ammessi, senza limiti di età, sempreché abbiano assunto l'incarico prima di aver superato il limite massimo di età consentito per l'assunzione di personale nell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato. Ai fini della formazione della graduatoria, nei concorsi, sarà loro attribuito un particolare punteggio per ogni anno di servizio prestato, e per ognuna delle abilitazioni conseguite ai servizi di stazione (telegrafo, biglietti, grande e piccola velocità, movimento) con norme da stabilirsi nei bandi di concorso ».

(È approvato).

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

Discussione del disegno di legge: Modificazioni al decreto legislativo 4 ottobre 1947, n. 1182, per quanto riguarda le competenze accessorie per gli agenti ed operai addetti alla manutenzione delle linee telegrafiche e telefoniche. (194).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modificazioni al decreto legislativo 4 ottobre 1947, n. 1182, per quanto riguarda le competenze accessorie per gli agenti ed operai addetti alla manutenzione delle linee telegrafiche e telefoniche ».

Per questo disegno di legge il Ministro proponente ha chiesto l'urgenza.

L'onorevole Ducci, Relatore, ha facoltà di esporre la sua relazione.

DUCCI, *Relatore*. L'Amministrazione dello Stato ha sempre riconosciuto il carattere particolare dell'opera svolta dagli agenti guardia-fili, sia per l'alta percentuale di infortuni e di malattie, sia per i disagi cui sono sottoposti.

Il regio decreto 14 novembre 1913, n. 1515, usava, infatti, un trattamento di favore a questi agenti.

Il disegno di legge in esame apporta una modificazione a tale trattamento, stabilendo misure diverse per l'indennità di missione, a seconda che questa si effettui nell'ambito del Circolo o fuori del Circolo. È da tener presente che vi sono Circoli, come quello di Roma, aventi un raggio di oltre 200 chilometri, mentre altri hanno raggio inferiore ai 100 chilometri. Ora, praticamente, verrebbe a determinarsi questa incongruenza: che l'operaio, in missione nell'ambito di un grande Circolo, verrebbe a percepire un'indennità di missione inferiore a quella percepita da un operaio che va in missione fuori dell'ambito di un piccolo Circolo, pur percorrendo un chilometraggio maggiore.

Io proporrei che, invece, le indennità di missione, sempre quando sono di durata superiore alle 24 ore, siano fissate secondo le norme del decreto legge 13 dicembre 1946, senza fare la distinzione che fa il disegno di legge in esame.

Altre osservazioni e proposte desidero fare riguardo ai paragrafi e) ed f).

Per le indennità per percorrenze effettuate con mezzi forniti dall'Amministrazione, devo rilevare che si tratta di viaggi fatti dagli agenti e dagli operai in condizioni di grande disagio; cioè, essi stanno per lo più aggrappati al materiale, da adoperare per la manutenzione e la palificazione, cari-

cato su camioncini. Ebbene, questa indennità è stata elevata da 6 centesimi per ogni chilometro, quale era prima della guerra, ad una lira; evidentemente non si può parlare di adeguamento al costo della vita. Io proporrei che almeno questa indennità fosse elevata a lire 1,50 cioè maggiorata di venticinque volte.

Lo stesso devo dire che quel che riguarda l'indennità per percorrenze a piedi. Per la manutenzione delle linee telefoniche e telegrafiche, molto spesso, specialmente nella zona appenninica, agenti ed operai devono percorrere lunghi tragitti a piedi, anche in mezzo alla neve e contro la bufera. Questa indennità è stata elevata da 4 a 5 lire; propongo che sia portata almeno a 6. In fondo per 10 chilometri sarebbero 60 lire.

PRESIDENTE. Siccome l'onorevole Relatore propone delle modificazioni che importano aumento di spesa, propongo di comunicare al Ministro Jervolino il testo della relazione fatta dall'onorevole Ducci in modo che il Ministro, nella prossima seduta di mercoledì, ci dia i necessari chiarimenti, in base ai quali, la Commissione potrà decidere con piena cognizione di causa.

CARONITI. Devo far considerare che le proposte fatte dal Relatore non elevano di molto la misura delle indennità.

DUCCI, *Relatore*. Ho il piacere di comunicare che le mie proposte sono state accolte anche dal Sindacato dei postelegrafonici, che, data la situazione del bilancio, non hanno creduto opportuno chiedere di più.

PRESIDENTE. Prendiamo atto con compiacimento del fatto che il Relatore ha portato qui anche un importante elemento, e cioè la voce della categoria interessata.

SPOLETI. Condivido l'opinione del Presidente, circa la necessità di attendere chiarimenti da parte del Ministro. Propongo comunque, che siano fin da ora precisate le modificazioni, che intendiamo apportare.

Per eliminare le possibilità di sperequazioni derivanti dalla diversa ampiezza dei Circoli, propongo che per il trattamento di missione sia adottata la seguente formula:

1°) per le missioni effettuate oltre i 100 chilometri...

2°) per le missioni effettuate entro i 100 chilometri...

DUCCI, *Relatore*. Questa proposta può essere un punto di riferimento.

Io avevo concretizzato un emendamento in questa formulazione.

« Per le missioni fuori e dentro l'ambito del Circolo di durata superiore alle 24 ore

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 28 GENNAIO 1949

sono applicabili integralmente le norme e le aliquote, di cui al decreto legge 13 dicembre 1947, n. 1753 ».

TOMBA. Dovremmo determinare, tuttavia, il raggio oltre il quale l'agente o l'operaio abbia diritto al trattamento di missione.

DUCCI, *Relatore*. La questione è questa: l'operaio, che va a verificare una linea, mettiamo, a 180 chilometri da Roma percepisce, secondo il disegno di legge, pur rimanendo fuori sede 24 ore, un'indennità di missione inferiore a quella percepita dall'operaio, mettiamo, di Caserta, il quale, recandosi fuori del proprio Circolo, percorre 110 chilometri, cioè 70 chilometri di meno di quell'altro.

Perciò, propongo che si parli di tempo e non di percorso: cioè sia concessa l'indennità di missione per un tempo superiore alle 24 ore.

TOMBA. Però, se noi non cerchiamo di delimitare una determinata zona, fissando un raggio di tre, quattro o sei chilometri, oltre la quale si possa percepire l'indennità di missione, possiamo essere certi che ci saranno coloro che cercheranno di andare tre chilometri lontano da Roma per percepire la diaria.

COTANI. Bisognerebbe tener conto, però, anche del fatto che ogni agente ha assegnato un suo tratto di linea, ma molte volte viene distaccato su altri tratti.

Dichiaro poi di non essere d'accordo sul diverso trattamento stabilito per gli agenti di ruolo e quelli non di ruolo: sono tutti uomini che appartengono alla stessa categoria. Non comprendo perciò, perché ad uno si debba dare 1090 lire e all'altro 1000 lire.

PRESIDENTE. Questo riguarda un altro argomento. Occorre invece esaurire la discussione sull'emendamento proposto dall'onorevole Ducci, tendente a stabilire una differenza nei limiti di tempo, e al quale l'onorevole Tomba vorrebbe aggiungere anche un criterio differenziatore in rapporto alla distanza.

CARONITI. Su questo argomento vorrei dire qualche cosa, perché purtroppo abbiamo delle giurisdizioni che fanno parte della stessa residenza, in cui per raggiungere i punti estremi bisogna percorrere diecine e diecine di chilometri. In quella di Messina, per esempio, vi son distanze di sessanta chilometri. Quindi, la delimitazione proposta dall'onorevole Tomba, nel senso dei tre, quattro, cinque chilometri, mi sembra molto opportuna. Del resto, anche nelle ferrovie è stato adottato questo criterio: l'agente che si sposta di tre chilometri e qualche cosa, ha diritto

a mezza indennità rispetto a quella che percepisce quando si sposta oltre i sei chilometri. Anche qui è giusto che sia così, perché, essendovi delle giurisdizioni estesissime, l'agente anche quando deve fare cento chilometri fra andata e ritorno, non percepirebbe nulla. Perciò è necessario fissare una zona di azione dal punto preciso che si deve considerare come sede di lavoro.

LOMBARDI RICCARDO. Riconosco che il criterio riferito esclusivamente al tempo dell'assenza è imperfetto; però è più imperfetto ancora il criterio relativo al raggio, perché bisogna tener conto della situazione delle comunicazioni, delle strade più o meno agevoli, ecc. Quindi mi sembrerebbe pericoloso fissare un termine di ragguaglio riferito esclusivamente alla distanza, in quanto ciò comporterebbe realmente una disparità di trattamento, specialmente tra le zone meridionali e quelle settentrionali. Per quanto riguarda le ferrovie, come diceva l'onorevole Caroniti, la cosa è diversa, perché gli spostamenti avvengono coi mezzi di locomozione ferroviari.

PRESIDENTE. Ad ogni modo mi pare che i criteri per una eventuale precisazione delle norme in rapporto al tempo e alla distanza siano chiaramente emersi dalla discussione ed il Ministro sarà in grado di riferire in proposito il pensiero e la prassi dell'Amministrazione. Vi sono elementi sufficienti per dare al Ministro un'idea delle difficoltà riscontrate e dei chiarimenti che la Commissione desidera ottenere allo scopo di creare una norma migliore.

Si potrebbe, pertanto, sospendere la discussione, rinviandola ad una prossima seduta.

PERTUSIO. Io credo che, per soddisfare le esigenze prospettate dall'onorevole Relatore, si potrebbero adottare ambedue gli elementi: cioè tanto l'appartenenza al Circolo, che la distanza.

DUCCI, *Relatore*. Il concetto cui si riferisce l'onorevole Tomba è molto più limitativo dello stesso spirito della legge, perché secondo l'onorevole Tomba si dovrebbe stabilire non la grande distinzione fra dentro il Circolo e fuori del Circolo, ma addirittura anche nel Circolo stesso una delimitazione di tre, quattro o sei chilometri, entro i quali non si dovrebbe percepire che un'indennità ridotta. È esattissima l'osservazione dell'onorevole Lombardi, il quale, in sostanza fa rilevare che per sostituire due isolanti e rimettere in efficienza i fili strappati dalla bufera, l'agente deve fare per esempio tre o quattro chilometri, per percorrere i quali, in determinate condi-

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 28 GENNAIO 1949

zioni, può impiegare anche dieci ore. Ora, come si può esporre un agente a dei pericoli che possono essere anche gravi, non ricompensandolo in alcun modo? È necessario quindi tener conto esattamente di tutte le circostanze.

PRESIDENTE. Propongo che la discussione di questo disegno di legge sia rinviata ad altra seduta, per poter ascoltare il pensiero del Ministro.

(La proposta è approvata).

Discussione del disegno di legge: Cessazione dell'efficacia delle disposizioni contenute nella legge 7 aprile 1941, n. 266, e successive modificazioni, relative al trattamento economico degli equipaggi delle navi catturate dal nemico o perdute o rifugiate in porti esteri o dell'Africa orientale italiana in conseguenza della guerra. (267).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Cessazione dell'efficacia delle disposizioni contenute nella legge 7 aprile 1941, n. 266, e successive modificazioni, relative al trattamento economico degli equipaggi delle navi catturate dal nemico o perdute o rifugiate in porti esteri o dell'Africa orientale italiana in conseguenza della guerra.

Il Relatore, onorevole Farinet, ha facoltà di svolgere la sua relazione.

FARINET, *Relatore*. Il trattamento economico degli equipaggi delle navi catturate o perdute o rifugiate in porti esteri o dell'Africa orientale era stato regolato con la legge 7 aprile 1941, n. 266, integrata da un successivo decreto luogotenenziale del 26 aprile 1945, n. 334, in base all'esperienza pratica. L'efficacia di questo provvedimento avrebbe dovuto cessare al termine della guerra, o per lo meno entro un determinato periodo dal termine della guerra, perché i marittimi avrebbero dovuto essere rimpatriati. Senonché, per cause molteplici e varie, questo rimpatrio non è ancora totalmente avvenuto, e quindi vi è un certo numero di marittimi — che la relazione ministeriale fa ammontare ad un migliaio — che non sono ancora rimpatriati. Di questi ultimi, una parte ha fatto sapere che non intende più rimpatriare e allontanarsi dal paese dove ha trovato lavoro; un'altra parte, invece, non ha fatto conoscere le sue intenzioni, ma si presume che intenda rimanere colà, avvantaggiandosi contemporaneamente della situazione creata dalla

legge, e godendo così di una posizione privilegiata, che non era certamente negli intendimenti della legge costituire.

Il disegno di legge sottoposto al nostro esame — già approvato dal Senato — stabilisce appunto la cessazione dell'efficacia di questo provvedimento. Nonostante la celerità odierna delle trasmissioni e delle comunicazioni, vi potrebbero però ancora essere dei casi in cui la permanenza dei marittimi all'estero sia dovuta a cause di forza maggiore e non dipendente comunque dalla volontà degli interessati. Molto opportunamente il disegno di legge stabilisce quindi che, ove si verificassero dei casi consimili, il Ministro della marina mercantile avrà facoltà, sentita la Commissione di cui all'articolo 12 della legge 7 aprile, di autorizzare la corresponsione degli assegni previsti dalla legge con carattere straordinario, a favore di quei marittimi che dimostreranno, (o per i quali risulti da rapporti ufficiali) di non aver potuto rimpatriare per cause di forza maggiore.

Raccomando quindi questo disegno di legge alla vostra approvazione.

FIRRAO. Sono concorde con lo spirito con cui è stato formulato il disegno di legge, però sono più preoccupato di quell'ansia della quale lo stesso legislatore si è fatto eco, cioè che vi siano ancora alcuni di questi nostri marittimi, che, per ragioni indipendenti dalla loro volontà, malgrado anelino di ritornare in Patria, non lo abbiano ancora potuto fare per cause di forza maggiore. Sono proprio i più danneggiati, i più disgraziati; per essi era stata fatta la legge, ed ora ne vedono venir meno l'efficacia, poiché è lasciata soltanto la facoltà al Ministro di provvedere. A mio parere, non dovrebbe essere lasciata una facoltà al Ministro, ma questi, accertati gli elementi e sentita la Commissione, dovrebbe senz'altro provvedere. Ecco il punto sul quale io non sono concorde col testo della legge.

Un'altra questione mi permetto di rilevare. Una legge come questa, che ha avuto uno sviluppo così limitato nel tempo, non mi pare debba essere troncata così improvvisamente, come avviene coll'articolo 3 del provvedimento, il quale stabilisce la sua entrata in vigore nello stesso giorno della sua pubblicazione. Mi pare che i quindici giorni normali dovrebbero veramente in questo caso essere rispettati.

PERTUSIO. Osservo che le provvidenze pesano equamente sia sull'armamento sia sullo Stato. Sulle finalità del disegno di legge siamo perfettamente d'accordo.

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 28 GENNAIO 1949

Concordo anche, con quanto ha esposto ora l'onorevole Firrao. La legge pone giustamente, per quelle determinate finalità che sono state enunciate, una presunzione *juris tantum*, sino cioè alla prova che la situazione sia diversa da quella che si riteneva. Quindi, non può trattarsi di una facoltà del Ministro: il giorno che questa prova è raggiunta, il marittimo ha diritto a queste provvidenze.

Mi associo quindi all'emendamento proposto dall'onorevole Firrao.

MAZZA. Anch'io mi dichiaro d'accordo coll'emendamento proposto dall'onorevole Firrao e appoggiato dal collega Pertusio. Ciò per un fatto concreto: perché posso assicurare l'onorevole Commissione che si trovano trattenuti, in Albania e in Jugoslavia, dei marittimi italiani che non possono rimpatriare, per cause, diciamo, di forza maggiore. Ho detto « trattenuti », e non so se il vocabolo sia molto esatto. Certo è che sono nell'impossibilità di ritornare in Patria. Mi pare, quindi, che si debba cambiare la « facoltà » del Ministro in « obbligo ».

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, passiamo all'esame degli articoli.

ART. 1.

« Le disposizioni contenute nella legge 7 aprile 1941, n. 266, e nel relativo regolamento, approvato con regio decreto 22 maggio 1942, n. 880, modificate dal regio decreto-legge 2 marzo 1944, n. 80, e dal decreto legislativo luogotenenziale 26 aprile 1945, n. 334, cessano di aver vigore nei riguardi dei marittimi non ancora rimpatriati alla data dell'entrata in vigore della presente legge ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

ART. 2.

« Il Ministro per la marina mercantile, sentita la Commissione di cui all'articolo 12 della legge 7 aprile 1941, n. 266, autorizzerà la corresponsione degli assegni previsti dalla legge stessa ai marittimi che comprovino di non aver potuto rimpatriare per cause a loro non imputabili ».

A questo articolo vi è l'emendamento sostitutivo Firrao, sottoscritto anche dall'onorevole Monticelli, del seguente tenore:

« *Sostituire le parole:* è data facoltà al Ministro *con le altre:* Il Ministro, *e le parole:* di autorizzare *con l'altra* autorizzerà ».

Pongo in votazione questo emendamento.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 2, nel testo così emendato:

« Il Ministro della marina mercantile, sentita la Commissione di cui all'articolo 12 della legge 7 aprile 1941, n. 266, autorizzerà la corresponsione degli assegni previsti dalla legge stessa ai marittimi che comprovino di non aver potuto rimpatriare per cause a loro non imputabili ».

(È approvato).

ART. 3.

« La presente legge entra in vigore il giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica ».

Avverto che gli onorevoli Firrao, Veronesi e Mazza hanno presentato una proposta suppressiva di questo articolo. Pongo in votazione l'articolo 3 nel testo ministeriale.

(Non è approvato).

Pongo in votazione l'emendamento suppressivo dell'articolo.

(È approvato).

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

Discussione del disegno di legge: Trattamento di previdenza del personale delle Ferrovie dello Stato proveniente da linee secondarie non iscritto al Fondo pensioni. (273).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Trattamento di previdenza del personale delle Ferrovie dello Stato proveniente da linee secondarie non iscritto al Fondo pensioni ».

Questo disegno di legge è stato già approvato dalla VII Commissione del Senato.

Ha facoltà di parlare il Relatore onorevole Tomba.

TOMBA, *Relatore*. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, gli agenti provenienti dalle ferrovie secondarie ed inquadrati nelle Ferrovie dello Stato che non poterono essere iscritti al Fondo pensioni per superato limite d'età d'anni 35, man mano che erano posti in quiescenza, godevano del trattamento di previdenza di cui al regio decreto 30 settembre 1920 quando loro venne esteso col regio decreto 21 ottobre 1923, n. 2529.

Tale trattamento era sensibilmente inferiore a quello di cui godevano gli iscritti al Fondo pensioni.

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 28 GENNAIO 1949

Successivi miglioramenti derivanti dall'estensione dell'assegno supplementare (decreti-legge 14 luglio 1941, n. 646 e 8 luglio 1943, n. 610), nonché altri del gennaio-marzo e novembre 1945 e decreto del Capo provvisorio dello Stato 25 ottobre 1946, n. 263, diminuirono questa sperequazione, che fu quasi annullata con la concessione dell'assegno caro-viveri in misura uguale a quello conseguito dagli iscritti al Fondo pensioni in base all'articolo 6 del decreto luogotenenziale 30 gennaio 1945, n. 41.

Detti agenti però mantennero sempre il trattamento della Previdenza sociale.

In seguito all'emanazione del decreto legislativo luogotenenziale 28 maggio 1945, n. 402, il quale apportava miglioramenti di previdenza al personale dipendente dei pubblici servizi di trasporto, anche questi agenti vennero a beneficiare di tali miglioramenti, secondo il disposto dell'articolo 2 del decreto n. 2529 del 21 ottobre 1923 contemplante l'applicazione di tali provvedimenti a favore degli agenti ferroviari provenienti dalle ferrovie secondarie e non iscritti al Fondo pensioni delle Ferrovie dello Stato.

Il cumulo di questi miglioramenti avrebbe portato questi agenti ad un trattamento di quiescenza molto più favorevole di quello concesso al personale ferroviario iscritto al Fondo pensioni.

L'applicazione del decreto n. 402 che ho già citato restò sospesa per non dar luogo a questa sperequazione.

L'onorevole Ministro dei trasporti, d'accordo con l'onorevole Ministro del tesoro, presenta questo disegno di legge, che ho l'onore di raccomandare alla vostra approvazione, tendente ad abrogare col 1° articolo, l'articolo 2 del regio decreto 21 ottobre 1923, n. 2539 e a regolamentare con i successivi articoli due, tre e quattro il trattamento di quiescenza e reversibilità, a norma dell'articolo 3 del regio decreto 27 novembre 1919, n. 2373, poi convertito in legge 8 aprile 1921, n. 369 e successive modificazioni.

Con l'approvazione del presente disegno di legge, già approvato dal Senato senza discussione, sarà resa possibile l'estensione al personale di cui si tratta dell'articolo 7 del decreto legislativo 13 agosto 1947, n. 833, circa la liquidazione delle pensioni nella misura di 1/37° sulle prime 60.000 lire degli stipendi percepiti nell'ultimo triennio di servizio e dei relativi assegni e competenze accessorie utili a pensione e ad 1/45° sulla rimanente parte.

Per le quote spettanti per reversibilità, provvede l'articolo 3 del presente disegno di legge, che in tal modo ha provveduto a perequare questa categoria di personale con gli iscritti al Fondo pensioni Ferrovie dello Stato.

L'articolo 4, fissa la data di decorrenza dal 26 luglio 1945, data anteriore all'entrata in vigore del citato decreto n. 402, reso operante da quanto è scritto nel decreto 21 ottobre 1923, n. 2529, articolo 2.

PRESIDENTE. Poiché nessuno chiede di parlare, passiamo all'esame degli articoli che porrò successivamente in votazione.

ART. 1.

« Il secondo comma dell'articolo 2 del regio decreto 21 ottobre 1923, n. 2529, è abrogato ».

(È approvato).

ART. 2.

« La pensione agli agenti delle Ferrovie dello Stato ai quali, ai termini dell'articolo 2 del regio decreto 21 ottobre 1923, n. 2529, compete il trattamento di previdenza del Regolamento approvato con regio decreto 30 settembre 1920, n. 1538, è liquidata a norma del primo comma dell'articolo 3 del regio decreto-legge 27 novembre 1919, n. 2373, convertito nella legge 7 aprile 1921, n. 369 e successive modificazioni ».

(È approvato).

ART. 3.

« Per la liquidazione della pensione alla vedova e figli minori degli agenti di cui al precedente articolo 2, le aliquote di reversibilità previste dall'articolo 17 del Regolamento approvato con regio decreto 30 settembre 1920, n. 1538, vengono sostituite da quelle stabilite nell'articolo 8 — primo comma — del regio decreto-legge 27 novembre 1919, n. 2373, convertito nella legge 7 aprile 1921, n. 369 ».

(È approvato).

ART. 4.

« Le disposizioni contenute nei precedenti articoli si applicano a decorrere dal 26 luglio 1945 ».

(È approvato).

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

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 28 GENNAIO 1949

Discussione del disegno di legge: Modifiche alla legge 6 luglio 1940, n. 952, contenente disposizioni concernenti le pensioni agli agenti delle Ferrovie dello Stato provenienti dalle ex-gestioni austriache ed agli agenti delle Ferrovie dello Stato passati nei ruoli di altre Amministrazioni dello Stato. (279).

PRESIDENTE. Segue all'ordine del giorno la discussione del disegno di legge: « Modifiche alla legge 6 luglio 1940, n. 952, contenente disposizioni concernenti le pensioni agli agenti delle Ferrovie dello Stato provenienti dalle ex-gestioni austriache ed agli agenti delle Ferrovie dello Stato passati nei ruoli di altre Amministrazioni dello Stato ».

Ha facoltà di parlare il Relatore, onorevole Moro Francesco.

MORO FRANCESCO, *Relatore*. Questo progetto di legge propone alcune modifiche alla legge del 6 luglio 1940, n. 952, che regola i rapporti fra le Ferrovie dello Stato ed altre Amministrazioni in merito alle pensioni degli agenti delle ferrovie, provenienti dalle ex-gestioni austriache, e degli agenti delle Ferrovie dello Stato passati nei ruoli di altre Amministrazioni dello Stato. La legge del 6 luglio 1940, n. 952, fu emanata per regolare detti rapporti, ma in sede di applicazione rivelò alcune manchevolezze e complicazioni d'ordine contabile burocratico. L'articolo 1 della legge suddetta, comma 3°, dice: « L'importo delle pensioni o sussidi e annessi caro-viveri di cui al primo comma del presente articolo viene ripartito a cura delle Ferrovie dello Stato tra il Fondo pensioni per il personale delle Ferrovie dello Stato e l'altra Amministrazione statale in ragione della somma globale degli stipendi percepiti dagli agenti prima e dopo il passaggio all'altra amministrazione dello Stato; analogamente a quanto previsto nell'articolo 48 del testo unico 21 febbraio 1945, n. 70, per il caso di passaggio di personale dall'Amministrazione dello Stato ad altri enti ».

Si è vista la convenienza, per semplicità di calcolo, di non fare il conteggio in base agli stipendi, ma in base alla durata del servizio prestato presso questa o quella amministrazione, sostituendo detto comma con il seguente:

« L'importo delle pensioni o sussidi e degli assegni annessi di cui al primo comma del presente articolo, viene ripartito a cura delle Ferrovie dello Stato tra il Fondo pensioni per il personale delle Ferrovie dello Stato e l'altra Amministrazione statale presso la

la quale il personale ha prestato servizio. La ripartizione è fatta in proporzione della durata dei servizi utili resi rispettivamente alle Ferrovie dello Stato ed all'altra Amministrazione calcolando tale durata a mesi interi e trascurando le frazioni di mese ».

Si è vista poi l'opportunità di avere un unico ruolo, anziché due ruoli distinti, l'uno dei Lavori pubblici e l'altro delle Ferrovie dello Stato; e viene demandato a queste di compilare tale ruolo unico, nonché il libretto di pensione.

Anche l'articolo 9 della vecchia legge è modificato ed ampliato al fine della sistemazione contabile delle partite di dare e avere tra Ferrovie dello Stato e Ministero dei lavori pubblici per il personale ferroviario passato al Ministero dei lavori pubblici in base alla legge 4 agosto 1924 ed è limitata la contabilità per il conguaglio successivo al 1° luglio 1924.

L'articolo 11 della vecchia legge è altresì modificato con la premessa: « le pensioni miste dirette e liquidate o da liquidare, ecc. ».

Come da questa sommaria esposizione chiaramente risulta, il progetto non si propone che di dar corso a modifiche ad alcuni articoli della legge suddetta, già concordate fra le varie Amministrazioni ed aventi il fine di raggiungere delle semplificazioni contabili e delle delucidazioni dimostratesi utili e necessarie.

VERONESI. Desidero fare un'osservazione che non è precisamente inerente a questo disegno di legge.

I disegni di legge che ci pervengono già approvati dal Senato ci sono sottoposti in un testo a stampa, mancante della relazione introduttiva del Governo, la quale viceversa è assai utile, e spesso essenziale. Proporrei quindi che essa venisse stampata anche per i disegni di legge che ci pervengono dopo l'approvazione del Senato.

PRESIDENTE. Ritengo esattissima l'osservazione dell'onorevole Veronesi e assicuro i colleghi che mi renderò interprete presso chi di dovere di questo desiderio.

Passiamo all'esame degli articoli che porrò successivamente in votazione.

ART. 1.

« L'articolo 7 della legge 6 luglio 1940, n. 952, è sostituito dal seguente:

« *Art. 7.* — Le pensioni ed i sussidi per una sola volta, da assegnare per cessazioni dal servizio successive all'entrata in vigore della presente legge, agli agenti delle Ferro-

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 28 GENNAIO 1949

vie dello Stato iscritti al Fondo pensioni per il personale delle Ferrovie dello Stato, che in base all'articolo 5 della legge 23 luglio 1914, n. 742, siano stati o saranno assunti in servizio da altre Amministrazioni dello Stato col consenso dell'Amministrazione ferroviaria o in base a speciale disposizione di legge, mantenendo l'iscrizione al Fondo pensioni anzidetto, ed i relativi assegni di riversibilità continuano ad essere liquidati dalle Ferrovie dello Stato in base alle norme che regolano il trattamento di quiescenza del personale delle Ferrovie dello Stato.

« Gli accertamenti e le determinazioni sulla inabilità fisica, come sulle altre cause di cessazione dal servizio, per il personale di cui al presente articolo, dovranno essere effettuati dagli organi competenti e nei modi prescritti secondo la legge generale sulle pensioni del personale statale.

« L'importo delle pensioni o sussidi e degli assegni annessi di cui al primo comma del presente articolo, viene ripartito a cura delle Ferrovie dello Stato tra il Fondo pensioni per il personale delle Ferrovie dello Stato e l'altra Amministrazione statale presso la quale il personale ha prestato servizio. La ripartizione è fatta in proporzione della durata dei servizi utili resi rispettivamente alle Ferrovie dello Stato ed all'altra Amministrazione calcolando tale durata a mesi interi e trascurando le frazioni di mese.

« Il pagamento di tali pensioni è effettuato per ogni pensionato su ruolo e libretto unico da emettersi dalle Ferrovie dello Stato per l'intero importo della pensione e degli assegni annessi, salvo rimborso al Fondo pensioni per il personale delle Ferrovie dello Stato delle quote anticipate per conto dell'altra Amministrazione.

« Le pensioni ed i sussidi per una sola volta assegnati o da assegnare per cessazione dal servizio anteriori all'entrata in vigore della presente legge, nonché gli assegni annessi, sono ripartiti tra il Fondo pensioni per il personale delle Ferrovie dello Stato e l'altra Amministrazione a norma del terzo comma del presente articolo ed il pagamento delle due quote continua ad essere effettuato col ruolo già emesso da parte delle Ferrovie dello Stato per le pensioni già assegnate e mediante un unico ruolo ed un unico libretto per quelle da assegnare.

« Le somme anticipate dal Fondo pensioni per il personale delle Ferrovie dello Stato per conto di altre Amministrazioni statali sono addebitate a queste ultime insieme con gli interessi relativi.

« Per quanto riguarda il personale passato al Ministero dei lavori pubblici per il servizio delle nuove costruzioni ferroviarie in base al regio decreto-legge 4 agosto 1924, n. 1262, convertito con modificazioni nella legge 15 luglio 1926, n. 1263, ed ivi rimasto fino alla cessazione dal servizio, la ripartizione degli assegni di quiescenza non ha luogo rimanendo detti assegni a totale carico del bilancio del Ministero suddetto.

« Per il personale che, già passato al Ministero dei lavori pubblici in base al citato regio decreto-legge 4 agosto 1924, n. 1262, fu successivamente comunque restituito alle Ferrovie dello Stato, non si fa luogo alla ripartizione degli assegni di quiescenza, restando i medesimi a carico del Fondo pensioni per il personale delle Ferrovie dello Stato, a favore del quale vengono acquisite le ritenute ordinarie e straordinarie effettuate a detto personale durante il servizio prestato presso il Ministero dei lavori pubblici ed i relativi contributi amministrativi versati dal Ministero stesso.

« Per il personale che, già passato al Ministero dei lavori pubblici in base al suddetto regio decreto-legge 4 agosto 1924, n. 1262, ha fatto successivamente passaggio ad altra Amministrazione dello Stato, il servizio prestato presso il Ministero dei lavori pubblici si considera, ai fini della ripartizione della spesa della pensione, come prestato alle Ferrovie dello Stato, e si applicano le disposizioni di cui al precedente terzo comma ed agli articoli 8 e 9 ».

(È approvato).

ART. 2.

« L'articolo 9 della legge 6 luglio 1940, n. 952, è sostituito dal seguente:

« Art. 9. — Tra le somme addebitate alle Amministrazioni di cui al sesto comma dell'articolo 7 e quelle ad esse accreditate giusta l'ultimo comma dell'articolo 8, sarà, a cura delle Ferrovie dello Stato, provveduto al conguaglio. La relativa liquidazione finanziaria fra le Ferrovie stesse e ciascuna Amministrazione interessata sarà effettuata in conformità degli accordi che saranno stabiliti fra le parti.

« Nei confronti del personale passato al Ministero dei lavori pubblici per il servizio delle nuove costruzioni ferroviarie in base al regio decreto-legge 4 agosto 1924, n. 1262, restandovi fino alla cessazione dal servizio, il conguaglio di cui al precedente comma sarà da effettuarsi limitatamente al periodo successivo al 1° luglio 1924, sia per quanto concerne i versamenti fatti dal Ministero stesso al Fondo

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 28 GENNAIO 1949

pensioni per il personale delle Ferrovie dello Stato, sia per quanto concerne i pagamenti di pensioni ed assegni annessi effettuati dal citato Fondo pensioni per conto del suddetto Ministero, considerando compensati gli interessi relativi alle due partite di debito e credito ».

(È approvato).

ART. 3.

« L'articolo 11 della legge 6 luglio 1940, n. 952, è sostituito dal seguente:

« *Art. 11.* — Le pensioni miste dirette liquidate o da liquidare con le norme del testo unico sulle pensioni del personale delle Ferrovie dello Stato, approvato con regio decreto 22 aprile 1909, n. 229, e successive modificazioni, non sono soggette alla ritenuta a favore del Tesoro ».

(È approvato).

ART. 4.

Le norme contenute nella presente legge hanno effetto dalla data di entrata in vigore della legge 6 luglio 1940, n. 952.

(È approvato).

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

Discussione del disegno di legge: Modificazioni all'articolo 1 del regio decreto-legge 4 ottobre 1934, n. 1802, relativo alla posizione della guida per gli autobus e gli autocarri. (275).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: Discussione del disegno di legge: Modificazioni all'articolo 1 del regio decreto-legge 4 ottobre 1934, n. 1802, relativo alla posizione della guida per gli autobus e gli autocarri.

Il Relatore, onorevole Monticelli, ha facoltà di svolgere la sua relazione.

MONTICELLI, *Relatore*. Il regio decreto-legge 4 ottobre 1934, n. 1802, stabilisce l'obbligatorietà della guida a destra per qualsiasi autocarro o autobus per qualsiasi uso. Il Ministro proponente ha osservato però, che la diffusione dell'automobilismo ha posto in luce un'indubbia superiorità della guida a sinistra sulla guida a destra.

Nella relazione sono addotte le ragioni tecniche, e la relazione tiene conto inoltre dei voti espressi dagli industriali e dagli esercenti delle linee automobilistiche.

In Italia, oggi si procede alla costruzione delle macchine con la guida a sinistra e così

negli altri Paesi, tranne che in Inghilterra e in Svizzera dove, essendovi la circolazione a sinistra, logicamente la guida è a destra. Ora, ritengo di dover spiegare ai colleghi, una contraddizione, solo apparente, che balza agli occhi di un lettore superficiale dell'articolo, perchè, mentre la relazione al Senato, afferma testualmente: « l'industria automobilistica nazionale intende oggi orientarsi definitivamente verso la posizione della guida a sinistra, per le seguenti ragioni... » ed elenca poi queste ragioni, viceversa, nell'articolo del disegno di legge si propone: « Invece gli autoveicoli di nuova costruzione destinati al trasporto di cose, aventi peso complessivo di 70 quintali o superiore, debbono avere la posizione di guida sul lato destro, salvo deroga che il Ministro dei trasporti ha facoltà di accordare per motivi di pubblico interesse ».

La contraddizione fu notata anche in sede di discussione al Senato, tanto che in un primo tempo, la discussione fu dovuta rinviare, perchè si ritenne che vi fosse un errore di stampa. Invece no. Bisogna tener presente il decreto legge 4 ottobre 1934, n. 1802, di cui si propone la modifica, che stabilisce la guida a destra, e ciò fu dovuto a speciali richieste fatte dalle autorità militari, le quali intendono in caso di emergenza di avere la possibilità di requisizione di alcuni autocarri ed autobus per servizi di guerra. Le autorità militari hanno insistito, perchè per questi tipi di veicoli fosse mantenuta la guida a destra, per ragioni tecnico-militari. Il progetto di legge ha cercato di contemperare queste esigenze delle autorità militari con quelle dell'industria automobilistica, e si è introdotta, all'uopo, una distinzione nel progetto di legge, tra autoveicoli fino a 70 quintali di peso complessivo, e autoveicoli oltre i 70 quintali, i quali ultimi sono soggetti a requisizioni, mentre quelli di inferiore peso non vi sono soggetti. Ed ecco le ragioni, che sono espresse nel primo capoverso dell'articolo: « Gli autoveicoli adibiti ad usi speciali, quelli destinati al trasporto di merci aventi il peso complessivo — costituito dal peso del veicolo e da quello del suo carico — inferiore ai 70 quintali, nonché gli autoveicoli destinati al trasporto di persone, ad uso privato o pubblico, di qualsiasi numero di posti, possono avere la posizione di guida indifferente sul lato destro o sinistro ».

A questo punto, sorge anche un'altra osservazione. Come mai, se dopo aver stabilito che è consigliabile la guida a sinistra, proprio nel primo capoverso si lascia indifferente la guida a sinistra o a destra? Si è

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 28 GENNAIO 1949

risposto anche a questa osservazione: poiché il codice stradale, pur affermando l'obbligo della circolazione a destra non contiene alcuna disposizione per la guida, non è possibile fin da oggi, stabilire che la guida deve essere sempre a sinistra, altrimenti precorreremmo un po' il tempo, nel senso che il codice stradale che dovrà essere modificato sarebbe, in certo qual modo, sottoposto alla decisione che noi potremmo prendere. Allora, data la preferenza, per ragioni tecniche, alla guida a sinistra, non si è pensato di obbligare fin da oggi le case costruttrici a costruire le automobili con la guida a sinistra, ma di lasciare libertà a tal proposito per tutti gli autoveicoli di peso inferiore ai 70 quintali. Si mantiene, invece, l'obbligo della guida destra per gli autoveicoli superiori ai 70 quintali, per le ragioni portate dalle autorità militari.

Vi leggo ora il parere espresso dal Sottosegretario Mattarella nei riguardi di questo quesito, per avere una visione più esatta della questione: « Non si è potuto arrivare all'obbligo e all'impegno preciso per le case costruttrici per la guida a sinistra, perché ciò inciderebbe sulla attuale regolamentazione del codice stradale, il quale non è di competenza soltanto del Ministero dei trasporti, ma è prevalentemente di competenza del Ministero dei lavori pubblici, dal quale dipende la viabilità. Al momento della revisione del codice stradale, questi problemi saranno in quella sede esaminati e risolti integralmente ».

MONTERISI. Per quali ragioni le autorità militari insistono sulla guida a destra?

MONTICELLI, Relatore. Le autorità militari, fin dal 1934, hanno voluto che si stabilisse la guida a destra per ragioni militari e tecniche...

TOMBA. La ragione è anche quella che gli autoveicoli militari in colonna non sono destinati a sorpassare le altre macchine, ma ad essere sorpassati e tenersi ai margini estremi della strada. Quindi, la guida a destra è più adatta a valutare le distanze tra le ruote laterali e i margini della strada.

MONTICELLI, Relatore. Concludendo, con questa suddivisione si è potuto accontentare le autorità militari e le richieste degli industriali. Credo, pertanto, che il disegno di legge possa essere approvato.

FIRRAO. Io sono favorevole al provvedimento proposto perché, dando un carattere tecnico di unificazione al problema, si ha indubbiamente un progresso per la produzione. Vi è da elogiare la prima parte dell'articolo che ci viene sottoposto, e che lascia la facoltà agli autoveicoli di avere la guida

a destra o a sinistra. Noi sappiamo che le case automobilistiche, che costruiscono per l'estero, fabbricano prevalentemente con guida a destra. Sarebbe tuttavia opportuno fissare un termine per la decorrenza di questo provvedimento per non turbare il ritmo delle lavorazioni. Penso che questo provvedimento dovrebbe avere una validità distanziata nel tempo...

LOMBARDI RICCARDO. L'osservazione è giustissima, e sarebbe quindi opportuno che prima di emanare queste norme di unificazione, venissero presi degli accordi con le case costruttrici.

MONTICELLI, Relatore. Credo di poter portare un elemento decisivo, che potrà tranquillizzare i colleghi. Non dobbiamo dimenticare che fino ad oggi esiste una legge, quella del 4 ottobre 1934, n. 1802, che stabilisce per tutti gli autocarri e autobus di qualsiasi portata, e di nuova costruzione, l'obbligo della guida a destra. Quindi, non vi possono essere case costruttrici che costruiscono con guide a sinistra. La modifica è per gli autocarri inferiori ai 70 quintali, per i quali si può costruire con guida a sinistra e a destra, mentre per gli autocarri oltre i 70 quintali la guida è a destra. Si mantiene, quindi, in sostanza la disposizione del 4 ottobre 1934.

PRESIDENTE. Mi pare, dopo il chiarimento dato dall'onorevole Monticelli, che non vi siano più dubbi al riguardo.

Non essendovi altri iscritti a parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Passiamo all'esame dell'articolo unico:

« L'articolo 1 del regio decreto-legge 4 ottobre 1934, n. 1802, convertito nella legge 20 dicembre 1934, n. 2148, è sostituito dal seguente:

« Gli autoveicoli adibiti ad usi speciali, quelli destinati al trasporto di merci aventi peso complessivo — costituito dal peso del veicolo e da quello del suo carico — inferiore ai settanta quintali, nonché gli autoveicoli destinati al trasporto di persone, ad uso privato o pubblico, di qualsiasi numero di posti, possono avere la posizione di guida indifferentemente sul lato destro o sul lato sinistro.

« Invece gli autoveicoli di nuova costruzione destinati al trasporto di cose, aventi peso complessivo di settanta quintali o superiore, debbono avere la posizione di guida sul lato destro, salvo deroga che il Ministro dei trasporti ha facoltà di accordare per motivi di pubblico interesse ».

Nessuno chiedendo di parlare, il disegno di legge sarà votato subito a scrutinio segreto.

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 28 GENNAIO 1949

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto sui disegni di legge oggi approvati.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione segreta sui disegni di legge:

Costituzione di un Comitato centrale del lavoro portuale presso il Ministero della marina mercantile. (163):

Presenti e votanti	27
Maggioranza	14
Voti favorevoli	27
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

Provvedimenti per gli assuntori delle Ferrovie dello Stato (Approvato dalla VII Commissione del Senato). (193):

Presenti e votanti	28
Maggioranza	15
Voti favorevoli	28
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

Cessazione dell'efficacia delle disposizioni contenute nella legge 7 aprile 1941, n. 266, e successive modificazioni, relative al trattamento economico degli equipaggi delle navi catturate dal nemico o perdute o rifugiate in porti esteri o dell'Africa orientale italiana in conseguenza della guerra. (267):

Presenti e votanti	27
Maggioranza	14
Voti favorevoli	27
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

Trattamento di previdenza del personale delle Ferrovie dello Stato proveniente da linee secondarie non iscritto al Fondo pensioni. (273):

Presenti e votanti	27
Maggioranza	14
Voti favorevoli	27
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

• Modifiche alla legge 6 luglio 1940, n. 952, contenente disposizioni concernenti le pensioni agli agenti delle Ferrovie dello Stato provenienti dalle ex-gestioni austriache e agli agenti delle Ferrovie dello Stato passati nei ruoli di altre Amministrazioni dello Stato. (274).

Presenti e votanti	27
Maggioranza	14
Voti favorevoli	26
Voti contrari	1

(La Commissione approva).

Modificazioni all'articolo 1 del regio decreto-legge 4 ottobre 1934, n. 1802, relativo alla posizione della guida per gli autobus e gli autocarri. (275):

Presenti e votanti	27
Maggioranza	14
Voti favorevoli	25
Voti contrari	2

(La Commissione approva).

La seduta termina alle 12.15.