

COMMISSIONE VIII

TRASPORTI - COMUNICAZIONI - MARINA MERCANTILE

IX.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 7 APRILE 1949

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ANGELINI

INDICE

	PAG.
Congedo:	
PRESIDENTE	77
Disegno di legge (Discussione e approvazione):	
Inquadramento in ruolo del personale ausiliario dell'Amministrazione delle poste e telegrafi (421)	77
PRESIDENTE	77, 78
GENNAI TONIETTI ERISIA, <i>Relatore</i>	78
DE PALMA	78
PERTUSIO	78
Disegno di legge (Discussione e approvazione):	
Modificazione al decreto legislativo 27 marzo 1948, n. 396 per il ripristino e il completamento della ferrovia Umbertide-San Sepolcro (422)	79
PRESIDENTE	79, 80
MONTICELLI, <i>Relatore</i>	79
TROISI	80
Disegno di legge (Discussione e approvazione):	
Completamento del tronco Andria-Barletta della ferrovia Bari-Barletta (441)	80
PRESIDENTE	80, 81
TROISI	80
FIRRAO	81
MONTERISI, <i>Relatore</i>	81
Votazione segreta:	
PRESIDENTE	82

La seduta comincia alle 9,45.

Sono presenti:

Angelini, Baldassari, Cara, Casalnuovo, Cerabona, Corbino, Cotani, De Martino Alberto, De Palma, Ducci, Firrao, Gennai Tonietti Erisia, Gorini, Imperiale, Marotta, Martini Fanoli Gina, Mazza, Momoli, Monticelli, Monterisi, Orlando, Pecoraro, Pertusio, Petrucci, Ricciardi, Salvatore, Semeraro Santo, Tomba, Troisi, Vecchio Vaia Stella, Veronesi, Volgger.

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

(È approvato).

Congedo.

PRESIDENTE. Comunico che è in congedo il deputato Pera.

Discussione del disegno di legge: Inquadramento in ruolo del personale ausiliario dell'Amministrazione delle poste e dei telegrafi. (421).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Inquadramento del personale ausiliario dell'Amministrazione delle poste e dei telegrafi », approvato dalla III Commissione del Senato.

Avverto che per la discussione di questo disegno di legge, e dei successivi n. 422 e 441, la Commissione è integrata dalla Sottocommissione finanze e tesoro.

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 7 APRILE 1949

L'onorevole Gennai Tonietti Erisia ha facoltà di svolgere la sua relazione.

GENNAI TONIETTI ERISIA, Relatore. Il disegno di legge che viene sottoposto al nostro esame, già approvato nella seduta dell'11 marzo 1949, dalla VII Commissione permanente del Senato, riguarda l'inquadramento in ruolo del personale ausiliario dell'Amministrazione delle poste e telegrafi, ed ha lo scopo di riparare ad una sperequazione nel trattamento economico esistente tra il personale avventizio e la categoria degli ex ausiliari dell'Amministrazione delle poste e dei telegrafi.

Si tratta di una modifica al decreto legislativo luogotenenziale 2 giugno 1945, n. 1321, già modificato dal decreto legislativo luogotenenziale 21 marzo 1946, n. 336, per il quale, con effetto dal 1° luglio 1946, la categoria degli ausiliari fu soppressa, e questi furono inquadrati, secondo il grado, nel personale di ruolo.

L'attuale modifica vuole ricostruire la carriera degli ex ausiliari, che si trovano oggi in condizioni di inferiorità nel trattamento economico, in confronto del personale avventizio, il quale, per effetto del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato del 4 aprile 1947, n. 207, gode di aumenti periodici quadriennali di stipendio.

Per gli impiegati ausiliari, passati nel ruolo del personale esecutivo o nei quadri del personale tecnico, la suaccennata modifica si propone di ridurre il numero degli anni di servizio prestato, fissati per l'inquadramento in ruolo della soppressa categoria degli ausiliari, rispettivamente a meno di quattro, a quattro e a 14 per il passaggio in ruolo nel tredicesimo, dodicesimo ed undicesimo grado, al posto di meno di otto, di otto, e di venti anni.

Analogà riduzione è concessa per gli agenti ausiliari passati nel ruolo comune del personale di terza categoria, nei gradi di messaggere di seconda classe, di primo commesso, di commesso, con anni 14, quattro e meno di quattro.

Lo stipendio degli ex impiegati in ruolo corrisponde, per i gradi XI e XII, agli anni di servizio eccedenti dai termini minimi di 14 e di 4, e nel grado XIII, lo stipendio corrisponde agli anni di servizio prestati. Analogamente avviene per gli agenti ex ausiliari passati nel ruolo comune di terza categoria.

Il grado inferiore gode di tutti gli anni di servizio prestati.

La frazione di tempo eccedente e la eventuale eccedenza degli emolumenti sono conservate a titolo di assegno personale.

Resta invariata la norma per la quale i vincitori di concorsi per posti di ausiliario che non poterono essere assunti per motivi bellici, sono assunti in servizio a titolo di prova, e lo stipendio è determinato in base al periodo decorrente dalla data in cui avrebbero conseguito la nomina ad ausiliario.

L'applicazione di questo provvedimento non grava sul bilancio per il pagamento degli arretrati, e l'aumento della spesa per tutto il personale degli ex ausiliari si aggira sui 21 milioni annui. Questa somma di 21 milioni annui è, d'altra parte, già stata accettata perché il disegno di legge è stato presentato d'accordo col Ministro del tesoro, onorevole Pella.

Aggiungo che l'approvazione delle disposizioni contenute nel disegno di legge sottoposto al nostro esame è molto attesa da parte del personale delle suaccennate categorie, ed il provvedimento, che si ispira a ragioni di giustizia, merita senz'altro la nostra approvazione.

DE PALMA. Vorrei chiedere un chiarimento: quella spesa di 21 milioni annui, è prevista in qualche nota di variazione? Perché una parte di questa spesa, certamente, dovrà incidere sul bilancio in corso, dato anche che la legge va in vigore dal mese successivo alla sua pubblicazione.

GENNAI TONIETTI ERISIA, Relatore. Se il disegno di legge è stato elaborato d'accordo col Ministro del tesoro, debbono essere state indubbiamente previste anche le entrate per coprire questa spesa dei 21 milioni.

PERTUSIO. Sento il dovere di elogiare l'iniziativa presa al riguardo dal Ministero competente, perché il progetto risponde, nelle sue finalità, ad un criterio di giustizia, per ciò che concerne la ricostruzione di carriera per questo personale. Questo rilievo in relazione al problema considerato nel quadro generale. Ma il provvedimento merita la nostra approvazione anche nei suoi particolari, come, ad esempio, allorché dispone la conservazione *ad personam* dei benefici maturati.

È una legge che, secondo me, risponde perfettamente alle esigenze sociali del momento.

PRESIDENTE. Poiché nessun altro chiede di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo all'esame degli articoli, che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò successivamente in votazione:

ART. 1.

L'articolo 2 del decreto legislativo luogotenenziale 2 giugno 1945, n. 321, modificato

dal decreto legislativo luogotenenziale 21 marzo 1946, n. 336, è sostituito come segue:

« Gli impiegati ausiliari fanno passaggio — secondo le mansioni esercitate — nel ruolo del personale esecutivo o nei quadri del ruolo del personale tecnico speciale di 2^a categoria e sono inquadrati nei gradi 11^o, 12^o e 13^o, rispettivamente se contino 14, 4 o meno di 4 anni di effettivo servizio in tale qualità, con lo stipendio nei gradi 11^o e 12^o, corrispondente agli anni di servizio eccedenti rispettivamente i suddetti limiti di 14 e di 4 anni, e nel grado 13^o con lo stipendio corrispondente agli anni di servizio prestati.

« Gli agenti ausiliari fanno passaggio nel ruolo comune del personale di 3^a categoria e sono inquadrati nei gradi di messaggere di 2^a classe, di primo commesso o di commesso, rispettivamente se contino 14, 4 o meno di 4 anni di servizio effettivo in tale qualità, con lo stipendio, nei gradi di messaggere o di primo commesso, corrispondente agli anni di servizio eccedenti rispettivamente i suddetti limiti di 14 e 4 anni, e nel grado di commesso con lo stipendio corrispondente agli anni di servizio prestati.

« La frazione di tempo eccedente il periodo intero corrispondente allo stipendio attribuito alla data del collocamento nei gradi predetti sarà computata agli effetti del successivo aumento periodico.

« Ai cennati impiegati ed agenti subalterni l'eventuale eccedenza degli emolumenti in godimento all'atto del collocamento negli anzidetti ruoli, rispetto agli emolumenti attribuiti in dipendenza del collocamento stesso, è conservata a titolo di assegno personale da riassorbire nei successivi aumenti di stipendio.

« Ai fini del raggiungimento dell'anzianità minima di 4 e 14 anni non si computano gli abbreviamenti previsti dalle vigenti disposizioni, i quali sono valutati nel grado e alla data del collocamento in ruolo ed hanno effetto, eventualmente in tutto o in parte nei gradi superiori, quando non abbiano dato luogo precedentemente ad alcun effettivo aumento di trattamento economico.

« I vincitori di concorso per posti di ausiliario non ancora nominati perché chiamati alle armi, prigionieri o internati, e coloro che saranno dichiarati vincitori dopo avere superato la prova orale di concorsi già espletati e non sostenuta per gli stessi motivi, sono assunti in servizio a titolo di prova, per un periodo di tempo non inferiore a mesi 6 e nominati in ruolo dopo ottenuto il giudizio favorevole del Consiglio di amministrazione.

« Per la determinazione dello stipendio si computa quale effettivo servizio il periodo di tempo decorrente dalla data in cui i vincitori predetti avrebbero conseguito la nomina ad ausiliario agli effetti giuridici, e tale stipendio è loro attribuito anche durante il periodo di prova. La data stessa determina il posto nel ruolo di anzianità, secondo le norme di cui al successivo articolo 4 ».

(È approvato).

ART. 2.

L'inquadramento in ruolo del personale ausiliario in conformità alle disposizioni del precedente articolo ha effetto economico dal primo del mese successivo alla pubblicazione della presente legge.

(È approvato).

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

Discussione del disegno di legge: Modificazioni al decreto legislativo 27 marzo 1948, n. 396, per il ripristino e il completamento della ferrovia Umbertide-San Sepolcro. (422).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modificazioni al decreto legislativo 27 marzo 1948, n. 396, per il ripristino e il completamento della ferrovia Umbertide-San Sepolcro ». Questo disegno di legge è stato approvato dalla III Commissione permanente del Senato.

L'onorevole Monticelli ha facoltà di svolgere la sua relazione.

MONTICELLI, *Relatore*. Il disegno di legge che è sottoposto al nostro esame, si propone di ripartire in tre annualità le spese necessarie per il ripristino e il completamento della ferrovia Umbertide-San Sepolcro. È necessario premettere, che con il decreto legislativo 27 marzo 1948, n. 396, il Ministro dei trasporti veniva autorizzato a ripristinare e a completare le opere del tronco ferroviario che unisce Umbertide, in provincia di Perugia, con San Sepolcro, in provincia di Arezzo. Per far fronte a queste spese, l'articolo 3 del citato decreto-legge disponeva che la spesa venisse imputata su somme da stanziarsi nell'esercizio finanziario 1948-49, per attuare i lavori di ricostruzione degli impianti e per ripristinare il materiale mobile delle ferrovie dello Stato. Tale somma però è stata notevolmente ridotta, di oltre un miliardo, dalla Commissione interministeriale per la riduzione delle spese.

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 7 APRILE 1949

Per poter far fronte a tali spese, è necessario frazionare la somma, e, appunto per questo il disegno di legge modifica l'articolo 3 del decreto legislativo sopra citato, al fine di attuare i predetti lavori sul tronco ferroviario Umbertide-San Sepolcro. Tale somma verrebbe ripartita negli esercizi 1948-49, 1949-50, 1950-51 in applicazione del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 14 settembre 1947, n. 877.

Date le finalità del disegno di legge, io ritengo che possa senz'altro essere approvato.

TROISI. Desidero un chiarimento. Nella nota di variazione allo stato di previso della spesa del Ministero dei trasporti figura, nel capitolo 47, una diminuzione per 1600 milioni di lire, di cui 1100 milioni decurtati dal Comitato interministeriale per la riduzione delle spese dello Stato e 500 milioni destinati al capitolo 52-bis, di nuova istituzione, in applicazione dell'articolo 3 del decreto legislativo citato dal relatore. Desidero sapere se si tratta di questa somma che viene ripartita in tre esercizi finanziari.

MONTICELLI, *Relatore*. Sì.

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

Passiamo all'esame dell'articolo unico:

«L'articolo 3 del decreto legislativo 27 marzo 1948, n. 396, è modificato come segue:

Articolo 3. — La spesa per l'esecuzione delle opere di cui all'articolo 1 del presente decreto sarà imputata sulle somme da stanziarsi per gli esercizi 1948-1949, 1949-1950 e 1950-1951 in applicazione del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 14 settembre 1947, n. 877.

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

Non essendo stati presentati emendamenti, né alcuno chiedendo di parlare, il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto in fine di seduta.

Discussione del disegno di legge: Completamento del tronco Andria-Barletta della ferrovia Bari-Barletta. (441).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Completamento del tronco Andria-Barletta della ferrovia Bari-Barletta.

Nella momentanea assenza del Relatore, onorevole Monterisi, prego l'onorevole Troisi di illustrare il disegno di legge.

TROISI. Il completamento del tronco Andria-Barletta riguarda il primo tratto della tramvia a vapore Bari-Barletta a scartamento ridotto, la cui trasformazione in ferrovia a scartamento normale si rende particolarmente necessaria per lo sviluppo economico ed il progresso civile di quelle laboriose popolazioni.

Con il decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 31 dicembre 1947, n. 1642, si approvò l'atto stipulato il 24 novembre 1947 fra i Ministri dei trasporti e del tesoro e la Ferrotramviaria società anonima italiana (aggiuntivo alla convenzione del 5 dicembre 1925) per la concessione della costruzione e dell'esercizio della ferrovia Bari-Barletta, relativo al completamento del tronco Andria-Barletta. Veniva autorizzata la spesa di lire 200 milioni; ma nello stesso atto aggiuntivo (articolo 4) era prevista una revisione e un aggiornamento del costo totale all'inizio dei lavori. Tale revisione, effettuata secondo una apposita istruttoria e con il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, ha aggiornato il costo totale per lavori e forniture alla somma di lire 417.237.953, per cui si è reso necessario integrare la maggiore spesa di 220 milioni per l'esercizio finanziario 1948-49.

Il presente disegno di legge mira appunto ad autorizzare detto finanziamento.

Dal punto di vista finanziario, la spesa sarà compensata da una corrispondente riduzione, nel corrente esercizio finanziario, della somma stanziata al capitolo 47 del bilancio di previsione del Ministero dei trasporti, cioè si opera uno storno.

Nel proporre l'approvazione del disegno di legge, prego i colleghi di porre sulla questione particolare attenzione. È un problema sul quale io ho già intrattenuto la Camera con una interrogazione presentata nella tornata del 2 luglio 1948. Bisogna considerare che la tramvia Bari-Barletta attraversa i centri più nevralgici della Puglia, sedi di agitazioni sociali (Andria, Corato, Ruvo, ecc.). Si tratta di paesi densamente abitati, con un'alta aliquota della popolazione formata da braccianti agricoli e dotati di una scarsa rete di comunicazioni.

Da oltre cinquant'anni quelle laboriose popolazioni aspirano a vedere trasformata la tramvia in ferrovia a scartamento normale. È necessario che scompaia l'attuale anacronistico mezzo di comunicazione, ridotto per

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 7 APRILE 1949

giunta ad un gravissimo stato di logorio per la usura degli impianti e del materiale rotabile.

Occorre che si renda più facile il movimento di persone e lo scambio dei prodotti. Il piano di trasformazione è purtroppo graduato in cinque tempi. In un primo tempo i lavori per il tronco Andria-Barletta, di cui ci stiamo occupando; successivamente, è prevista la trasformazione del tronco Andria-Ruvo, poi il tronco Ruvo-Bitonto, infine il tratto Bitonto-Bari e la elettrificazione. Ho ricevuto assicurazione dal Ministro dei trasporti che per i mezzi finanziari occorrenti a tale trasformazione si attingerà al fondo E.R.P. Prego i colleghi di esprimere un voto per affrettare il ritmo di trasformazione di tale opera, che interessa la vita e lo sviluppo di una provincia.

Al riguardo ho presentato il seguente ordine del giorno:

« L'VIII Commissione legislativa, nell'approvare il disegno di legge n. 441 relativo al completamento del tronco Andria-Barletta, della ferrovia Bari-Barletta; considerato che tale ferrovia serve una zona della Puglia popolata da oltre 500.000 abitanti, addensati in grossi centri che potrebbero essere capoluoghi, come Barletta, Andria, Corato, Ruvo, Terlizzi, Bitonto; tenuto presente che tali località dispongono, adesso, come mezzo di comunicazione, di un'antiquata tramvia a vapore a scartamento ridotto, che non risponde, in modo assoluto, alle esigenze del traffico locale; rilevato che la zona attraversata da detta tramvia è, dal punto di vista sociale, la più nevralgica della Puglia, per le frequenti agitazioni del numeroso bracciantato agricolo;

fa voti al Governo, affinché l'iniziata trasformazione in ferrovia a scartamento normale si conduca a termine nel più breve tempo possibile, apportando in tal modo, con la maggiore mobilità delle persone e delle cose, un sicuro benessere ed una stabile tranquillità sociale ad un'intera provincia ».

FIRRAO. Esprimo il mio completo assentimento per questo provvedimento, essenziale per quanto riguarda la trasformazione di questa ferrovia, e insisto sul concetto che si proceda al più presto all'elettrificazione e alla rimodernazione degli impianti.

MONTERISI, *Relatore*. Poiché il collega Troisi ha già illustrato il disegno di legge, aggiungerò soltanto qualche breve considerazione. È assolutamente necessario il completamento di questo tronco, poiché le comunicazioni di quella zona sono in condizioni

disastrose. Immaginate che si arriva al punto che talvolta i passeggeri sono costretti a scendere e a spingere la tramvia, la quale serpeggia sui binari con grande pericolo, sia di chi è adibito al servizio stesso, sia dei passeggeri che si arrischiano a viaggiarvi. Inoltre, tale tramvia attraversa una zona tra le più popolate, ove sono centri agricoli di primissimo ordine, che hanno bisogno di trasportare moltissime merci; senza considerare poi, che è proprio la zona ove, come a Corato, avvengono le maggiori agitazioni causate dalla disoccupazione. Anche sotto questo aspetto, dunque, l'approvazione del disegno di legge è quanto mai raccomandabile.

PRESIDENTE. Prima di passare all'esame degli articoli, pongo in votazione l'ordine del giorno dell'onorevole Troisi.

(È approvato).

Passiamo, ora, alla discussione degli articoli, che non essendovi emendamenti, porrò successivamente in votazione.

ART. 1.

In dipendenza dell'aggiornamento del costo totale dei lavori di completamento del tronco Andria-Barletta della ferrovia Bari-Barletta alla data di inizio dei lavori stessi, aggiornamento stabilito dal secondo comma dell'articolo 4 dell'atto aggiuntivo del 24 novembre 1947, approvato con decreto legislativo 31 dicembre 1947, n. 1642, la spesa di lire 200.000.000 autorizzata dall'articolo 2 del citato decreto legislativo è elevata a lire 420 milioni.

(È approvato).

ART. 2.

La maggiore spesa di lire 220.000.000 sarà stanziata in apposito capitolo dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1948-49, e sarà compensata da una eguale riduzione della somma stanziata al capitolo 47 dello stesso stato di previsione in applicazione dell'articolo 4 del decreto legislativo 14 settembre 1947, n. 877.

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

(È approvato).

Questo disegno di legge sarà immediatamente votato a scrutinio segreto.

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 7 APRILE 1949

Votazione segreta.

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

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione segreta:

Inquadramento in ruolo del personale ausiliario della Amministrazione delle poste e dei telegrafi (421):

Presenti e votanti	29
Maggioranza	15
Voti favorevoli	29
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

Modificazioni al decreto legislativo 27 marzo 1948, n. 396 per il ripristino e comple-

tamento della ferrovia Umbertide-San Sepolcro (422):

Presenti e votanti	29
Maggioranza	15
Voti favorevoli	29
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

Completamento del tronco Andria-Barletta della ferrovia Bari-Barletta (441):

Presenti e votanti	29
Maggioranza	15
Voti favorevoli	29
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

La seduta termina alle 10,45.