

COMMISSIONE VIII

TRASPORTI - COMUNICAZIONI - MARINA MERCANTILE

XI.

SEDUTA DI VENERDÌ 20 MAGGIO 1949

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **ANGELINI**

INDICE

	PAG.
Congedi :	
PRESIDENTE	89
Inversione dell'ordine del giorno:	
PRESIDENTE	89
Disegno di legge (Discussione e approvazione):	
Costituzione di un Comitato centrale del lavoro portuale presso il Ministero della marina mercantile (163-B) . .	90
PRESIDENTE	90, 91
MAZZA, <i>Relatore</i>	90, 91
CERABONA	90
MONTERISI	91
JACOPONI	91
PETRUCCI	91
ORLANDO	91
PERTUSIO	91
DUCCI	91
CORBELLINI, <i>Ministro dei trasporti</i> . . .	91
Disegno di legge (Discussione):	
Miglioramento alle misure di alcune competenze accessorie del personale delle ferrovie dello Stato (502)	92
PRESIDENTE	92, 101, 103, 104, 105, 106
MONTICELLI, <i>Relatore</i>	92, 100, 103, 105
TROISI	94, 102
CORBELLINI, <i>Ministro dei trasporti</i> 95, 96, 99	100, 101, 102, 104, 105, 106
COLASANTO	95
CORBINO	95, 102, 104
IMPERIALE	95, 96
DI VITTORIO 98, 99, 100, 101, 102, 104, 105	102
CERABONA	104, 105
SANTI	104, 105
Votazione segreta :	
PRESIDENTE	106

La seduta comincia alle 15,30.

Sono presenti :

Angelini, Baldassari, Cerabona, Corbino, Cotani, De Martino Alberto, De Palma, Di Vittorio, Dami, Firrao, Gennai Tonietti Erisia, Giulietti, Gorini, Imperiale, Jacoponi, Lanza, Marotta, Mazza, Monticelli, Momoli, Monterisi, Moro Francesco, Olivero, Orlando, Pertusio, Petrucci, Ricciardi, Sala, Santi, Salvatore, Semeraro Santo, Spoleti, Tomba e Troisi.

Interviene alla seduta il Ministro dei trasporti, Corbellini.

MONTICELLI, *Segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

Congedi.

PRESIDENTE. Comunico che sono in congedo i deputati Pera, Suraci, Cara, Tosi e Farinet.

Inversione dell'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Propongo di invertire l'ordine del giorno, iniziando la discussione del secondo disegno di legge: « Costituzione di un Comitato centrale del lavoro portuale presso il Ministero della marina mercantile ». (163-B).

(Così rimane stabilito).

Discussione del disegno di legge: Costituzione di un Comitato centrale del lavoro portuale presso il Ministero della marina mercantile. (163-B).

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 ». (163-B).

Questo disegno di legge, che la nostra Commissione aveva già esaminato ed approvato in sede legislativa, è stato modificato dal Senato: pertanto, a norma di Regolamento, il nostro esame odierno si limiterà alle modifiche apportate dal Senato.

Ha facoltà di parlare il relatore, onorevole Mazza.

MAZZA, *Relatore*. La VII Commissione permanente del Senato della Repubblica ha rinviato con alcune modifiche il disegno di legge che noi approvammo. Si tratta ora di vedere se dobbiamo insistere sul testo da noi approvato, rinviando eventualmente questo disegno di legge ancora una volta al Senato, o se dobbiamo invece approvarlo integralmente nel nuovo testo. Starà a voi di decidere.

La Commissione del Senato ha ritenuto di includere nella composizione del Comitato un rappresentante del Ministero della difesa-marina. Personalmente sono d'accordo con la inclusione di questo rappresentante, in quanto la difesa-marina può avere e senza dubbio ha notevoli rapporti coi lavoratori portuali in determinati porti e in determinate circostanze.

La Commissione del Senato ha però abolito un nostro inciso, nel quale si chiariva che dei quattro rappresentanti dei lavoratori portuali, almeno uno dovesse essere in rappresentanza dei lavoratori nei porti minori. La Commissione del Senato ha abolito questo inciso perché ritiene che nelle organizzazioni nazionali non sia possibile fare una differenziazione fra i rappresentanti dei lavoratori nei grandi porti e quelli dei lavoratori nei piccoli porti. Io mi ostino a ritenere che i grandi porti siano una specie di conte Ugolino che divora i propri figli, cioè i piccoli porti, e sono d'avviso, pertanto, che l'inciso debba essere mantenuto.

Un'altra modifica sostanziale apportata dalla Commissione del Senato è questa: che, mentre nel testo originale da noi approvato, il capo del servizio del lavoro marittimo e portuale presso il Ministero della marina mercantile, era presidente del Comitato, la Commissione del Senato ha ritenuto di dover aggiungere un

comma dal quale risulta che il Comitato è presieduto dal Ministro della marina mercantile o da un suo delegato. Io ritengo che questo fatto crei delle difficoltà al Ministro stesso e nuoccia all'autonomia del Comitato. E ciò per motivi semplicissimi: infatti, se il Ministro è Presidente del Comitato, siccome questo è un organo consultivo e non deliberativo, se il Comitato esprime un parere che il Ministro non vuole o non può successivamente accettare per necessità amministrative, come farà il Ministro; che ha presieduto e presiede, sia pure per interposta persona, questo Comitato, a mettersi contro le decisioni del Comitato stesso? E come farà il Comitato a dimenticare la presenza del Ministro e ad esprimere in piena libertà e coscienza il suo parere su determinate questioni, quando il Ministro in persona fosse presente a difendere una sua proposta?

Per questi motivi, ritengo che la nostra Commissione abbia operato giustamente, mantenendo la presidenza del Comitato al capo del servizio del lavoro marittimo e portuale.

I lavoratori portuali, poi, hanno chiesto che all'articolo 1, là dove si dice che i membri del Comitato sono nominati con decreto del Ministro per la marina mercantile, sia chiarito che la nomina avviene su designazione delle categorie interessate.

A me pare superflua quest'aggiunta, perché mi sembra ovvio che il Ministro non possa effettuare queste nomine senza aver interpellato le categorie interessate o i Ministeri competenti.

Con questo ho finito la mia breve relazione.

CERABONA. Ritengo che sarebbe più democratico che fossero le categorie interessate a fare le designazioni. Sono d'accordo con l'onorevole Mazza che il Ministro può richiedere alle categorie queste designazioni, e normalmente lo farà, ma fra « potere » e « dovere » c'è una certa differenza. Ritengo quindi opportuno che la Commissione fissi questo concetto, e pertanto presento, unitamente ai deputati Jacoponi, Ducci, Imperiale, Cotani, Semeraro Santo e Sala, il seguente ordine del giorno:

« La Commissione dei trasporti fa voti che per la nomina dei quattro rappresentanti dei lavoratori portuali, da effettuarsi a norma della lettera p) dell'articolo 2, siano dal Ministro tenute presenti le designazioni delle categorie interessate ».

MAZZA, *Relatore*. Posso anche accettare l'ordine del giorno, ma, se dovessimo addive-

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 20 MAGGIO 1949

nire comunque a modifiche successive nella composizione del Comitato, mi riservo di presentare un emendamento che ripristini il testo da noi approvato, ove si parlava di « un rappresentante dei porti minori ».

MONTERISI. Ritengo che bisogna insistere per la presenza di questo rappresentante dei lavoratori dei porti minori, la cui voce è bene sia presente in seno al Comitato.

JACOPONI. La compagine delle compagnie portuali comprende tutti i porti, grandi e piccoli; l'organizzazione è impostata su basi nazionali ed il trattamento è uguale per tutti; quindi non ha senso il dire « rappresentante dei lavoratori dei porti minori », se i rappresentanti dovranno essere nominati dalla categoria.

PRESIDENTE. Sta bene. Passiamo all'esame delle modifiche apportate dal Senato, che si riferiscono unicamente all'articolo 2. Mentre il testo da noi approvato diceva: « Il Comitato è così composto: a) il capo del servizio del lavoro marittimo e portuale presso il Ministero della marina mercantile, Presidente »; il Senato ha tolto la presidenza al capo del servizio del lavoro marittimo e portuale ed ha aggiunto in fondo all'articolo il seguente capoverso: « Il Comitato è presieduto dal Ministro della marina mercantile o da un suo delegato ».

PETRUCCI. In sostanza, si tratta di un Comitato interministeriale; perciò ritengo sia logico che la presidenza sia data al Ministro o ad un suo delegato: così si dà al Comitato maggiore importanza. Quando il Ministro dovrà passare all'attuazione, terrà conto, con maggiore impegno, delle direttive date dal Comitato.

ORLANDO. Osservo che questo Comitato è chiamato a dare pareri al Ministro; il Ministro, quindi, riceverebbe il parere di una Commissione da lui stesso nominata e presieduta! Inoltre: il Ministro ha diritto al voto; e potrebbe darsi il caso che egli votasse favorevolmente per un provvedimento, che poi dovesse convincersi di non applicare, oppure votasse contro un provvedimento del quale dovesse, in seguito, ravvisare l'opportunità. Pertanto, non mi pare opportuno che il Ministro sia il Presidente di questo Comitato.

PERTUSIO. Effettivamente è necessario che il Comitato abbia piena autonomia perché possa adempiere alla sua funzione di esprimere pareri al Ministro o al Governo.

DUCCI. Oltre che per le ragioni espresse dai colleghi, ritengo che, trattandosi di un compito squisitamente tecnico, sia più indi-

cato alla Presidenza del Comitato il Capo del servizio dei lavori marittimi e portuali.

CERABONA. Che l'autorità del Ministro possa — come è stato qui affermato — arrivare sino al punto di sopprimere la libertà di pensiero ed anche di azione dei componenti il Comitato mi sembra offensivo e per il Comitato e per il Ministro.

Il fatto che il Comitato sia presieduto dal Ministro non costituisce una limitazione dei poteri del Comitato stesso.

MAZZA, *Relatore*. Io ho detto che la posizione di Presidente crea delle difficoltà al Ministro, il quale viene ad essere vincolato: se il Comitato, sotto la Presidenza del Ministro, decide a maggioranza una linea di condotta, che poi il Ministro stesso non approva e quindi non applicherà, mi sembra che si venga a verificare una illogicità.

CERABONA. Se il Ministro accettasse la deliberazione del Comitato, pur avendo votato contro, darebbe un esempio di alta responsabilità; mentre se egli volesse imporre la sua volontà, farebbe cosa non simpatica.

Io penso che non sia il caso di mettersi in contrasto con il Senato, respingendo la modifica da questo proposta, tanto più in quanto si tratta di un Comitato consultivo.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Poiché il disegno di legge reca anche la mia firma, desidero far rilevare alla Commissione che anche in altri organismi a carattere consultivo, come il Consiglio di Amministrazione delle ferrovie dello Stato ed il Consiglio delle poste e dei telegrafi, la Presidenza spetta al Ministro o al Sottosegretario. Il Ministro deve, però, motivare le decisioni che non siano conformi al parere del Consiglio.

Questa prassi è seguita normalmente in molte altre Commissioni ministeriali.

PRESIDENTE. Pongo allora ai voti il primo alinea dell'articolo 2 nel testo del Senato, cioè con la soppressione della qualifica di « Presidente » attribuita al capo del servizio del lavoro marittimo e portuale.

(*E approvato*).

Pongo in votazione, perché logicamente collegato, il capoverso aggiuntivo: « Il Comitato è presieduto dal Ministro della marina mercantile o da un suo delegato ».

(*E approvato*).

Pongo ora in votazione l'aggiunta proposta all'alinea c): « un rappresentante del Ministero della difesa-marina ».

(*E approvata*).

Rimane la questione dei lavoratori portuali. Pongo anzitutto in votazione l'ordine del giorno Cerabona ed altri.

(È approvato).

Pongo allora in votazione l'alinea *p*) come è stato modificato dal Senato:

« *p*) quattro rappresentanti dei lavoratori portuali ».

(È approvato).

L'articolo 2, dopo le modifiche approvate risulta, pertanto, così formulato:

« Il Comitato è così composto:

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

b) un rappresentante del Ministero del tesoro;

c) un rappresentante del Ministero della difesa-marina;

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

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

f) un rappresentante del Ministero dei trasporti;

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

h) un rappresentante del Comitato interministeriale dei prezzi;

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

l) un rappresentante degli industriali;

m) un rappresentante dei commercianti;

n) un rappresentante degli armatori;

o) un rappresentante dell'armamento minore;

p) quattro rappresentanti dei lavoratori portuali.

« Il Comitato è presieduto dal Ministro della marina mercantile o da un suo delegato.

« 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 ».

Pongo in votazione l'articolo 2 nel suo complesso.

(È approvato).

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

Discussione del disegno di legge: Miglioramenti alle misure di alcune competenze accessorie del personale delle ferrovie dello Stato. (502).

PRESIDENTE. Passiamo alla discussione del disegno di legge: Miglioramenti alle misure di alcune competenze accessorie del personale delle ferrovie dello Stato.

Avverto che per la discussione di questo disegno di legge, la Commissione è integrata dall'apposita Sottocommissione finanze e tesoro.

Comunico, inoltre, che, sempre per l'esame di questo disegno di legge, gli onorevoli Maniera e Lombardi Riccardo sono stati sostituiti dagli onorevoli Di Vittorio e Santi.

Interviene anche, a sua richiesta, a norma dell'articolo 11 del Regolamento, l'onorevole Colasanto.

Invito l'onorevole Monticelli a svolgere la sua relazione.

MONTICELLI, *Relatore*. La mia relazione si divide in due parti: una, che chiamerò generale, e un'altra nella quale esaminerò il disegno di legge articolo per articolo, per essere in grado di dare agli onorevoli colleghi tutti i chiarimenti necessari per approfondire questo disegno di legge così importante.

Tutte le società private che esercitarono le ferrovie principali in regime di concessione fin dal 1905 attuarono un sistema organico di disposizioni concernenti le competenze accessorie. Queste disposizioni furono successivamente modificate con decreto-legge 7 aprile 1925, n. 405, convertito nella legge 21 marzo 1926, n. 597.

Per competenze accessorie si intendono quelle competenze che incidono sulla retribuzione e che — per usare le stesse chiare parole della relazione — tendono a stimolare nel personale esecutivo e dirigente un oculato impiego dei mezzi di esercizio, una sempre più avveduta e parsimoniosa gestione dell'Azienda con eliminazione degli sperperi e con una razionale utilizzazione del personale e del materiale.

Rientrano nelle competenze accessorie: l'indennità di trasferta — che a sua volta comprende altre tre indennità: la diaria, l'indennità di pernottazione e l'indennità integrativa — l'indennità di trasloco, l'indennità di malaria, il soprassoldo per servizio notturno, le competenze speciali per il personale di macchina e per quello di scorta ai treni, il premio di interessamento al servizio, le competenze speciali del personale addetto al servizio delle navi-traghetto e altre indennità varie.

Le competenze accessorie, però, non hanno potuto, dopo il 1940, raggiungere lo scopo che si era prefisso il legislatore, per due ordini di considerazioni: anzitutto, perché le distruzioni che la guerra ha operato dal 1940 al 1945 hanno fatto sì che l'amministrazione non fosse in grado di poter valorizzare queste competenze accessorie che dovevano portare un beneficio al servizio; un secondo motivo è che la svalutazione della lira ha avuto come conseguenza che queste competenze accessorie non rispondessero più allo scopo, che era quello, come ho già detto, di dare agli agenti un equivalente che integrasse la parte fissa degli emolumenti percepiti.

Che cosa è stato fatto finora? Finora sono state operate delle modificazioni per adeguare queste competenze accessorie alla svalutazione della moneta. Ma, così facendo e così operando, noi non abbiamo più corrisposto a quelle che erano le finalità della legge istitutiva delle competenze accessorie, in quanto che queste hanno perduto la loro caratteristica principale, che era quella di costituire un fattore di miglioramento tecnico di impiego del personale e dei mezzi stessi messi a disposizione.

Che cosa si propone il disegno di legge sottoposto alla nostra approvazione? Si propone di riportare le competenze accessorie alle finalità per cui furono istituite, allo scopo di far fronte alle aumentate necessità dei trasporti, possibilmente senza aumento di personale e cercando di realizzare una economia di esercizio. In parole povere, il concetto è il seguente: il personale deve viaggiare, deve essere stimolato a viaggiare; vi deve essere differenza fra gli emolumenti del personale di ufficio e del personale viaggiante. Le competenze accessorie devono eliminare la tendenza, purtroppo abbastanza diffusa, di sostituire il lavoro gravoso e oneroso di dirigenza col comodo sistema di farsi distaccare presso altri uffici per adempiere a incarichi meno gravosi. È chiaro che se noi riusciamo — per portare degli esempi concreti — a incitare il personale di macchina ad aumentare le ore di lavoro, otterremo che le locomotive avranno una maggiore utilizzazione e il servizio proseguirà con un numero minore di esse. È evidente, per citare un altro esempio, che se noi riusciamo a fare evitare al personale di prolungare il meno possibile l'assenza dalla residenza, avremo una maggiore disposizione dei mezzi di trazione, che naturalmente oggi sono costretti a seguire le sorti del personale viaggiante e quindi a rimaner fuori col personale stesso.

Questi provvedimenti — è ovvio — non possono avere un carattere definitivo; anzi, hanno un carattere di assoluta precarietà e contingenza, perché gli stipendi e tutti gli altri emolumenti dovuti ai ferrovieri, sono legati alle sorti del personale statale per il quale è allo studio un piano organico di sistemazione finanziaria. Quindi anche questa delicata materia dovrà essere oggetto di revisione in un secondo tempo.

Un'altra considerazione è necessario che io faccia, per dimostrare l'enorme importanza di questo disegno di legge sulle competenze accessorie. Gli agenti addetti all'esercizio nelle stazioni, alla scorta dei treni, alla condotta delle locomotive, alla vigilanza delle linee, e il personale operaio, sono collocati in pensione al compimento del 58° anno di età; per il rimanente personale, addetto all'esercizio dei treni, quando ha mansioni direttive, il limite è fissato all'età di 60 anni, mentre gli impiegati dello Stato vanno in pensione a 65 anni. La differenza è dovuta al fatto che i ferrovieri sono sottoposti ad un logorio fisico infinitamente superiore a quello di tutti gli altri impiegati; ma se questo logorio non avviene, perché il ferroviere disimpegna mansioni d'ufficio, noi abbiamo una sperequazione che non sembra giustificata. Il personale deve essere indotto a viaggiare per poter guadagnare di più e nello stesso tempo per permettere all'amministrazione di realizzare delle economie. In questo modo il personale viene a usufruire di emolumenti sui quali le competenze accessorie incidono notevolmente e l'amministrazione potrà ottenere quei progressi generali nell'impiego degli agenti che si propone di raggiungere, in modo da eguagliare e migliorare i risultati ottenuti prima della guerra.

Ciò premesso, è opportuno accennare alle previsioni che si possono fare circa i risparmi nei vari capitoli di spesa in base all'efficacia stimolante delle competenze accessorie, per poter dimostrare che, attraverso questo disegno di legge, noi effettivamente raggiungiamo delle economie di esercizio.

Queste economie sono abbastanza chiaramente esposte nella relazione che accompagna il disegno di legge; ma io mi permetterò di accennare a quelle più importanti, per richiamare la vostra vigile attenzione anzitutto sull'economia del combustibile, mettendo a raffronto i dati che si riferiscono agli esercizi 1938-39 e 1948-49. Se voi, onorevoli colleghi, considerate che nel gennaio 1948 per ogni locomotiva-chilometro sono stati consumati 24,40 chilogrammi di carbone, mentre invece

nel 1939 il consumo era di 17,04 chilogrammi. avvertite subito una grande differenza...

ORLANDO. Dipende anche dalla qualità del carbone.

MONTICELLI, *Relatore*. Senza dilungarmi nel fare i calcoli, è certo che se si riuscisse ad avere un risparmio di circa il 10 per cento su questo consumo di carbone, senza con questo pretendere di arrivare al livello del 1938 per ora, noi avremmo un risparmio di qualche cosa come 5 miliardi 647 mila lire. Questo vi dico per dimostrarvi l'importanza di questo disegno di legge.

Tralascio l'economia sui lubrificanti, per richiamare invece la vostra attenzione sull'economia nell'utilizzazione del materiale rotabile. È risaputo che il ciclo-carro oggi è di circa nove giorni, mentre nel 1938 era di sette giorni. Se noi riuscissimo a far sì che il ciclo-carro arrivasse ad otto giorni, avremmo una maggiore disponibilità di 1400 carri al giorno; e poiché l'introito medio giornaliero al lordo per carro è di oltre 16.000 lire, avremmo circa altri 4 miliardi di maggiore introito.

Vi è poi da tener presente la economia nella percorrenza media delle locomotive. Nel 1938 la percorrenza era di 226 chilometri al giorno; oggi è di 160, con una differenza in meno del 40 per cento. Se si potesse aumentare anche qui di un solo 10 per cento, avremmo una economia di circa un miliardo.

Le altre economie possono essere facilmente comprese leggendo la relazione ministeriale.

Riassumendo, che cosa viene a costare al Ministero dei trasporti questo complesso di premi di interessamento, di maggior produzione, lavoro notturno, pernottazione?

In un esercizio, quattro miliardi e 671 milioni. Di fronte a circa 14 miliardi di economia, la situazione dovrebbe essere soddisfacente. Però, è da tener presente che potremo arrivare a 14 miliardi di economia soltanto dopo qualche anno di esercizio. Per il primo anno si può, con criterio estremamente prudentiale, contare su non più di cinque miliardi, cioè, press'a poco, quello che sarà l'esborso cui il Ministero dei trasporti va incontro per far fronte a queste speciali indennità.

All'articolo 3 del disegno di legge è detto che « Agli oneri derivanti dall'applicazione della presente legge l'amministrazione delle ferrovie dello Stato fa fronte, in relazione a quanto disposto dal precedente articolo 2, con disponibilità del proprio bilancio ». Il che significa che, se la spesa per competenze acces-

sorie fosse, per motivi che la Commissione ritenesse opportuno di adottare, superiore ai cinque miliardi previsti, l'Amministrazione non sarebbe in grado di farvi fronte con le disponibilità del proprio bilancio, per lo meno per il primo anno; ed entrerebbe, purtroppo, in giuoco il famoso articolo 81 della Costituzione, con le conseguenze che tutti i colleghi conoscono.

Prima di chiudere questa prima parte della mia relazione, vorrei, approfittando della presenza dell'onorevole Ministro, esprimere un mio pensiero personale su un punto basilare della politica ferroviaria in regime di economia.

Le ferrovie — questo è stato detto altre volte, ma occorre ripeterlo — risentono in questo dopo-guerra, indubbiamente, della concorrenza degli autoveicoli, che attraggono il traffico; e si profila, altresì, come concorrente persino la navigazione aerea, con le sue ampie possibilità di sviluppo.

Al fine di rendere meno dannosa la concorrenza degli autoveicoli, specialmente nel campo del trasporto merci — perché inutilmente noi ci affanniamo a trovar il modo di andare incontro al personale viaggiante, se non si farà sì che il traffico diventi più intenso e più adatto alle possibilità delle ferrovie — bisogna provvedere ad un vasto programma di miglioramento e di perfezionamento dei servizi e, soprattutto, di agevolazioni ferroviarie.

Io richiamo l'attenzione del Ministro su questo punto, perché è stato un po' il grido accorato dei ferrovieri italiani. In questi giorni ho avuto frequenti contatti con i rappresentanti delle varie categorie; esse hanno insistito su questo concetto: dobbiamo fare in modo che il pubblico torni ad affluire sui treni, nonostante la concorrenza, soprattutto con agevolazioni nel campo delle merci, perché assistiamo ad una concorrenza veramente dannosa da parte degli autotrasporti.

Ed infine faccio presente questo al Ministro: è vero che la funzione finanziaria ha una grande importanza anche in questo delicato settore; però, non è la più importante. Dobbiamo servirci delle ferrovie per farne uno strumento formidabile per la nostra vita economica nazionale.

Sia questo mio voto realizzato per avere così l'arma adatta per combattere la grande lotta economica internazionale.

TROISI. Sono convinto della necessità e della bontà del provvedimento per riportare queste competenze accessorie al livello desiderato.

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 20 MAGGIO 1949

Senonché, la prima parte mi lascia profondamente perplesso, perché il provvedimento, presentato dopo il deposito del bilancio, comporta un maggiore onere, come è detto nella relazione, di 4 miliardi e 671 milioni.

È vero che si tratta di bilancio autonomo, ma vi è, comunque, un disavanzo notevole che viene coperto dal Tesoro.

I colleghi ricordano che in sede di Assemblea v'è stata una precisa presa di posizione da parte del Presidente della Commissione finanze e tesoro, per quanto riguarda l'articolo 81 della Costituzione. Si è detto che l'articolo 81 entra in azione dopo l'approvazione del bilancio. Cosa deve avvenire nel periodo intercorrente fra la presentazione e l'approvazione del bilancio? Con l'ordine del giorno Fuschini si è stabilita questa direttiva, che vale sia per le proposte di iniziativa parlamentare, sia per i disegni di legge: cioè, quando è stato presentato un bilancio e quindi c'è una certa visione di equilibrio o di squilibrio, se successivamente viene presentato un disegno di legge, come nel caso nostro, che altera quella visione, è necessario indicare i mezzi di copertura.

Ora, è proprio questa indicazione dei mezzi di copertura che mi lascia perplesso.

Si dice che, elevando la misura delle competenze accessorie, si realizzeranno delle economie. Intanto, le competenze devono essere corrisposte con decorrenza dal 1° gennaio, per cui siamo di fronte ad una spesa certa, sicura, di fronte ad una economia, che è soltanto prevista.

Se economie si realizzeranno, a rigore dovrebbero andare a ridurre il *deficit*, in una amministrazione normale.

A mio avviso, non c'è la copertura relativa.

Quindi, dal punto di vista finanziario, non credo che si possa dare parere favorevole.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Faccio osservare all'onorevole Troisi che l'articolo 2 di questo disegno di legge dice: « Il Ministro ha la facoltà di stabilire la data di decorrenza dei singoli provvedimenti contenuti nella presente legge, tenuto conto dei corrispondenti risultati di consuntivo conseguiti dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ».

Se non c'è una copertura nell'articolazione del bilancio, io non posso valermi di quella facoltà. La legge mi dà l'obbligo di stabilire in precedenza la corrispondente economia.

COLASANTO. È prevista la contropartita, perché sostanzialmente l'economia sul carbo-

ne mette in condizione di fronteggiare la situazione in base a dati effettivi.

Vorrei ricordare anche che l'amministrazione ha preso verso il proprio personale un impegno, che rimonta al giugno dell'anno scorso.

Comunque bisogna tener presente che il personale ferroviario è pagato molto meno dei corrispondenti gradi dell'Amministrazione dello Stato, oltre ad essere sottoposto ad un lavoro di grave disagio.

CORBINO. Non credo che vi sia chi possa dissentire dall'osservazione del collega Troisi: noi dobbiamo preoccuparci che, una volta raggiunto l'accordo sulla questione di merito, non si verifichi l'inconveniente che il provvedimento non possa essere applicato per una questione di carattere formale. La mia impressione è che la dizione degli articoli 2 e 3 potrebbe essere leggermente modificata, in modo da affermare il principio (anche per le maggiori spese dell'esercizio 1948-49, per il quale è probabile che le economie non possano essere realizzate con sufficienza) che le maggiori spese devono essere fronteggiate con le corrispondenti economie di bilancio. Allora, non ci troveremo più di fronte ad una maggiore spesa nel senso dell'articolo 81 della Costituzione, ma di fronte ad una modificazione tecnica del bilancio, che se mai dovrà trovare una corrispondenza in qualche storno.

Comunque, teniamo conto di questa riserva del collega Troisi, non perché debba rappresentare un indebolimento della questione di merito, ma per prospettarci fin da questo momento la necessità di adoperare una formula che impedisca che il provvedimento possa, in definitiva, non avere corso.

IMPERIALE. Ritengo che il collega Corbino abbia perfettamente ragione e che il suo consiglio debba essere senz'altro accettato. Ma, chiedendo scusa ai colleghi, vorrei rifare un po' la storia di queste competenze accessorie.

Fin dallo scorso anno, parlando sul bilancio di previsione, il Ministro promise che avrebbe migliorato le condizioni economiche dei ferrovieri; e siccome non avrebbe potuto farlo per quanto riguarda lo stipendio, che rientrava nella questione generale degli statali, le avrebbe migliorate con le competenze accessorie.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Non ho detto esattamente questo.

IMPERIALE. Anzi, aggiunse che erano già cominciate le discussioni con le categorie interessate. Ed infatti, per quanto è a mia conoscenza, fin dal giugno dello stesso anno

erano cominciate le discussioni col Sottosegretario onorevole Mattarella sulla questione delle competenze accessorie; ed anzi, proprio in quel periodo furono addirittura stabilite le tabelle, che comportavano un onere di circa 8 miliardi per l'Amministrazione. In quell'occasione il progetto fu anche portato al Consiglio d'amministrazione delle ferrovie che lo approvò, non solo, ma stabilì che il pagamento di tali competenze spettava anche al personale in congedo.... (*Commenti*).

Se non è vera questa seconda parte, del personale in congedo, è vera però la prima parte, cioè che quelle tabelle furono approvate dal Consiglio d'amministrazione...

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Esaminate!

IMPERIALE. Ora, perché si sia arrivati a quest'altro progetto di legge a noi riesce incomprendibile.

Noi vorremmo pertanto in materia almeno qualche chiarimento, in modo da poter dire alle categorie interessate il perché di questo cambiamento di rotta da parte del Ministro, che oggi si presenta alla Camera con un progetto dimezzato. Ma poi, nella relazione che accompagna il disegno di legge — come ha messo in evidenza anche il collega Colasanto — si afferma che le competenze accessorie per i ferrovieri sarebbero inferiori a quelle del personale postelegrafonico.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Non si possono fare dei confronti. Nelle poste e telegrafi non ci sono né i macchinisti, né i capitreno.

IMPERIALE. Lei riconosce che il lavoro del personale delle ferrovie è più pesante di quello dei postelegrafonici; e nello stesso tempo riconosce che le competenze accessorie del primo sono inferiori. Noi abbiamo allora il diritto di chiedere il perché di questa disparità. Questa è un'affermazione che lei stesso ha fatto nella relazione.

Ora, se teniamo conto che con questo nuovo sistema l'Amministrazione verrà a risparmiare 18 miliardi circa, di cui soltanto 4 verranno dati al personale, è logico che i ferrovieri si domandino per quale ragione il Ministro vuole risanare il bilancio a loro spese. Ora lei, onorevole Ministro, in questa materia deve darci qualche spiegazione, in modo che noi, che viviamo col personale ferroviario, possiamo giustificare, se del caso, questo suo operato.

Poi c'è un'affermazione del collega relatore, il quale ha detto: « State attenti, perché se la spesa dovesse superare i cinque miliar-

di, il progetto di legge non potrebbe essere approvato ».

MONTICELLI, *Relatore*. Ho detto: stiamo attenti alle conseguenze dell'articolo 81.

IMPERIALE. Sì, perché in tal caso il progetto potrebbe essere respinto, e noi saremmo di nuovo in alto mare per quanto riguarda queste competenze accessorie. Ma, allora, io mi domando: che cosa siamo venuti a fare qui, dato che la spesa arriva già a 4 miliardi e 600 milioni? Siamo venuti soltanto ad avallare questo disegno di legge, al quale non possiamo apportare nessuna modifica, per il quale non possiamo addirittura far nulla?

Per quanto riguarda poi la concorrenza da parte degli autotrasporti, non voglio entrare in merito, perché si tratta di una questione generale che riguarda l'Amministrazione ferroviaria, come giustamente ha osservato il collega che mi ha preceduto; ma, secondo noi, questa concorrenza si affronta diminuendo le tariffe e migliorando i servizi, e non aumentando le tariffe; ma non voglio dilungarmi su questo argomento.

Comunque, come dicevo, noi vorremmo qualche chiarimento da parte dell'onorevole Ministro, per poter fare, se occorre, opera di persuasione nei riguardi del personale ferroviario.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Rischiariamo un po' l'ambiente, per portare la discussione sul terreno reale. Il problema sta in questi termini: si rendeva necessario, arrivati ad un certo punto in cui l'Amministrazione delle ferrovie aveva ripreso la fisionomia normale, ritornare a rendere operanti le competenze accessorie, che influiscono sul rendimento del personale. Nel giugno scorso, d'accordo coi sindacati, abbiamo cominciato ad esaminare questo problema, che allora non si poneva nei riflessi dell'articolo 81. Allora l'Amministrazione tendeva anzitutto ad arrivare ad una razionale organizzazione della azienda. Non si era posto ancora il problema dell'aumento degli stipendi, e si voleva, attraverso le competenze accessorie, dare quell'incremento alle retribuzioni del personale, che potesse influire da un lato sulle economie di esercizio e dall'altro servire da integrazione degli stipendi. La questione, strada facendo, è andata modificandosi, perché nell'agosto si è posto il problema di un aumento fisso degli stipendi del personale, legato all'aumento degli stipendi degli statali. Il problema del miglioramento delle condizioni economiche dei ferrovieri veniva quindi ad essere considerato sotto due aspetti diversi. Lo stipendio è rimasto legato al trattamento degli statali,

con quelle tabelle che costituivano una parte integrante della legge sugli statali, tanto che vi si parla in quattro o cinque pagine degli stipendi per il personale di ruolo dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato. Quindi, anche nella discussione coi sindacati, ci siamo trovati tutti d'accordo nel riconoscere che le competenze accessorie dovevano essere invece un compenso per coloro che lavoravano intensamente e procuravano dei vantaggi all'amministrazione. Vi è stato cioè un ritorno alle origini tecniche delle competenze. Ed è questa la ragione per cui, partendo dagli iniziali otto miliardi, richiesti dai sindacati per queste competenze accessorie, si è detto: vediamo dove possiamo arrivare.

Una quota parte fissa dei miglioramenti richiesti era rappresentata dai miglioramenti agli stipendi; l'altra quota parte, quella veramente industriale: cottimi, percorrenze, combustibile, acceleramento di carri, manovre con un solo agente, ecc., cioè tutto quello che rappresenta un'utilizzazione più intensiva, doveva essere retribuita in modo diretto.

Nella relazione si accenna alle possibili economie, nell'ipotesi che si raggiungano i risultati del 1938-39. Ma non è pensabile che questa economia si ottenga soltanto con una legge: questa è solo uno strumento per arrivarci. È già faticoso per un Ministro responsabile poter applicare una legge nelle condizioni attuali, accettando un maggior onere di cinque miliardi per miglioramenti al personale, che rappresentano altrettanto, se non di più, di quanto è stato già concesso con gli aumenti di stipendio agli statali. Cioè noi ci troviamo nella situazione di raddoppiare quello che è stato l'aumento concesso agli statali, dopo lunghe e penose discussioni. Si tratta, quindi, di un aumento non trascurabile, ma di una cifra cospicua.

Naturalmente a questi aumenti debbono corrispondere immediatamente e gradualmente delle economie tali che, ad un aumento di retribuzione del personale dell'ordine di cinque miliardi, corrisponda una migliore utilizzazione dello strumento tecnico delle ferrovie dello Stato, che possa dare altrettanti miliardi, con un aumento del traffico, cui non corrisponda aumento del personale, né aumento di locomotive o comunque di spese.

Il personale di macchina delle ferrovie dello Stato fa una media giornaliera di ore tre e cinquanta di servizio di macchina; cioè, fa molto poco, non per colpa propria, ma perché la struttura economica e la non perfetta organizzazione dell'orario, dei servizi di riparazione e di rifornimento, non consentono

una migliore utilizzazione. L'orario del nostro personale deve essere portato almeno a sei ore e cinquantuno; sono cento ore al mese in più che dobbiamo pretendere e a questo arriveremo gradualmente.

I quattro miliardi e mezzo previsti per le competenze accessorie sono relativi al servizio attuale; è evidente che, se aumenta il traffico e se corrispondentemente l'organizzazione tecnica diventa più razionale, la spesa non aumenterà proporzionalmente. Sicché, lentamente, con l'organizzazione tecnica e con la sistemazione del traffico, posso tendere ai 14 miliardi di economie, accennati dalla relazione. Ma non è detto che, per arrivare ai 14 miliardi di economia, si debba rimanere sempre con la costante di 5 miliardi di competenze accessorie al personale. Quando saremo a posto nell'organizzazione tecnica della azienda, i cinque miliardi potranno diventare 8-9; le economie corrispondenti potranno essere anche di più di 14 miliardi; questi rappresentano l'ordine di grandezza per arrivare al normale. Alla fine della ricostruzione, le ferrovie dello Stato saranno più moderne di dieci anni fa: ed io spero di abbassare il livello della spesa, quale era nel 1938-39. In queste condizioni la retribuzione del personale sicuramente aumenterà.

Quindi, non dovete fissarvi ai limiti iniziali, che sono legati alla situazione attuale e rappresentano una modesta previsione di quelle che possono essere le economie; esse sono così basse, appunto perché devono rispondere all'articolo 81, secondo cui non possiamo stanziare delle spese senza avere la contropartita immediata.

La possibilità di aumentare queste quote c'è, ma è graduale; non possiamo aumentarle, fino a che non avremo le economie corrispondenti. La mitigazione delle quote è, pertanto, condizione essenziale per incominciare a dare qualche cosa.

Al Ministro è concessa la facoltà di aumentare queste quote fino al 50 per cento, arrivando così a 7 miliardi e mezzo.

Io mi avvicino dunque, ad onta dell'avvenuto aumento degli stipendi e delle paghe, alle retribuzioni che i ferrovieri volevano discutere nel giugno scorso.

L'aumento alle categorie base è dell'ordine di grandezza di 2-3 mila lire al mese, cioè di quello discusso per l'aumento agli statali; quindi, si raddoppiano, con le retribuzioni accessorie gli aumenti concessi alle retribuzioni normali; ma, è evidente che le retribuzioni accessorie seguiranno il ritmo dei traffici. D'altra parte, è giusto che, dovendo

in avvenire aumentare gli stipendi, vi sia un rapporto fisso tra stipendio e competenze accessorie.

Quindi, con la riserva di riesaminare eventualmente in seguito le misure di queste competenze, quando l'ingranaggio sarà avviato e sarà superata la difficoltà di fare coincidere le economie con la spesa, io non ho alcuna questione *a priori* da porre; ma vi avverto che, se aumentate le cifre, mi ponete nella condizione di non poter operare, perché mi mancherebbe la corrispondente partita delle economie.

L'esperimento è molto geniale, ai fini della utilizzazione del personale come rendimento di lavoro, e si presta anche come esempio; abbiamo già cominciato, dal punto di vista statistico, se non dal punto di vista contabile, a sperimentare il lavoro a cottimo, specialmente quello a tempo, il tipo più moderno, sistema Rowan, apprezzato anche da tecnici stranieri. Abbiamo tutta un'organizzazione per la determinazione del premio di maggiore produzione ed un metodo, che tecnici nostri hanno molto apprezzato.

Comunque, desidero concludere: indubbiamente, mettere un sistema di interesse diretto del personale all'Amministrazione è questione molto importante, che va seriamente meditata. Dobbiamo partire dal principio che questa contribuzione possa portare un utile al personale ed un utile per lo meno uguale all'Amministrazione. Dobbiamo anche ammettere che questo utile possa aumentare, quando all'aumento di produzione non corrisponde un aumento di spesa.

Ha detto l'onorevole Monticelli che effettivamente potremo riesaminare il sistema, quando affronteremo il problema degli stipendi e dei salari, in base anche ai risultati di una esperienza fatta su larga scala. Oggi il nostro appare un sistema migliore di quello adottato da altri Stati, dalle ferrovie francesi a quelle belghe; non dico di quelle inglesi, che sono più arretrate. Si farà, e qualcosa che può essere degna di attenzione, nel campo organizzativo della nostra amministrazione ferroviaria.

Ho detto ai sindacalisti: se avete delle critiche da fare, entro i limiti delle economie potremo manovrare e correggere i premi, anche in base alla vostra esperienza.

Il collega Imperiale, riferendosi ai postelegrafonici, diceva che qui i soprassoldi per il servizio notturno sono sensibilmente inferiori. Ora, i nostri premi di percorrenza non hanno niente a che vedere con quelli del personale postelegrafonico.

Soltanto per l'articolo 41 si può fare quell'osservazione, non per tutti gli altri.

Siamo abbastanza oculati per cercare di non cadere in errori troppo grossolani.

Per altro, è anche vero quello che il collega Imperiale diceva: che il personale attende questo provvedimento. Sono venute da me parecchie Commissioni di organizzazioni e di partiti a chiedermi che venisse accelerata l'applicazione di questo provvedimento.

I macchinisti mi hanno presentato un programma di turni con una economia di ben 150 locomotive e malgrado i 20 mila chilometri al giorno in più di percorrenze, stabiliti nel nuovo orario. Questi macchinisti comprendono effettivamente l'importanza della innovazione.

Date queste premesse, il toccare alcuni degli elementi contemplati nella legge porterebbe soltanto al Ministro la responsabilità di ritardarne l'applicazione, perché egli dovrebbe trovare la corrispondente partita nel bilancio per poterla attuare.

Le cifre sono stabilite in base a determinate linee direttive; vi prego di esaminarle. Vedremo se qualche modifica, che non intacchi la struttura generale, possa essere accettata, senza compromettere l'articolo 81 della Costituzione.

Lo studio che è al vostro esame è stato fatto con molta ponderatezza e con criterio di larghezza, per potere andare incontro alle giuste esigenze del personale, senza trascurare le esigenze, altrettanto giuste, dell'Amministrazione; la quale oggi può incominciare ad avere un bilancio tale, da presentarsi come il bilancio migliore di tutte le amministrazioni ferroviarie nazionalizzate in Europa.

Prego il collega Corbino di esaminare i bilanci delle Compagnie nazionalizzate della Francia, del Belgio e dell'Inghilterra. Lo prego anche di esaminare il nostro bilancio, che presto discuteremo; e potremo compiacerci di questa organizzazione delle ferrovie, che si è dimostrata, anche nel campo economico, veramente degna di elogio.

DI VITTORIO. Prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole Ministro; soprattutto per quanto riguarda la sua affermazione che egli concepisce le tabelle delle competenze accessorie di questo disegno di legge come un punto di partenza per il raggiungimento di quelle condizioni che sono auspiccate da tutti e dallo stesso personale, il quale collabora con slancio al buon andamento di tutti i servizi ferroviari, che oggi in Italia sono veramente buoni.

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 20 MAGGIO 1940

Prendo atto anche dell'altra considerazione che ha fatto il Ministro, cioè che nel corso della discussione degli articoli ci si potrà intendere per vedere se vi sono delle parti suscettibili di miglioramento. Ed io credo che occorra migliorare considerevolmente questo disegno di legge, perché, senza mettere in discussione la struttura delle competenze, così come sono state congegnate nel complesso del progetto (struttura che noi approviamo, perché gli stessi rappresentanti dei sindacati hanno contribuito ad elaborarla e quindi l'hanno approvata) noi riteniamo che sia possibile e che sia necessario apportarvi miglioramenti.

Ho ascoltato poi con interesse la risposta che l'onorevole Ministro ha dato al collega Imperiale su un punto che è essenziale per ciò che si riferisce al *quantum* di questo miglioramento. È un fatto — che del resto il Ministro riconosce — che vi sono state delle lunghe, laboriose trattative, fra il Ministro e i rappresentanti delle organizzazioni sindacali per l'impostazione generale di queste competenze accessorie, che il personale attende da lungo tempo; poi le discussioni sono continuate col Sottosegretario di Stato onorevole Mattarella — che mi dispiace non sia presente — e con altri funzionari della Direzione generale delle ferrovie. Ora, attraverso queste discussioni fu fissata la struttura di queste competenze, fu fissato lo spirito e anche il *quantum*, che, nel suo complesso, ammontava a 8 miliardi, come ha ricordato il collega Imperiale. Ed io ho qui una tabella fatta proprio dagli uffici dell'amministrazione...

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Quando non si parlava ancora dell'aumento degli stipendi agli statali.

DI VITTORIO. D'accordo. Tabella, dicevo, elaborata a conclusione delle discussioni fra i rappresentanti sindacali e il Ministero, che costituiva un impegno preciso, anche se la decisione definitiva spettava agli organi legislativi dello Stato. Comunque, questo impegno fu assunto reciprocamente dal Ministro, dall'amministrazione e dal personale. Ora questo impegno è ridotto del 50 per cento. L'onorevole Ministro dice: queste sono competenze accessorie; noi abbiamo dovuto corrispondere al personale un aumento di stipendio fisso per tutti, cioè l'aumento generale degli statali, di cui hanno fruito naturalmente anche i ferrovieri. Perciò una parte di questi otto miliardi sarebbe stata assorbita da quell'aumento. Però, voglia scusarmi, onorevole Ministro, questo argomento non mi convince, per due ragioni: la prima è che quando si discuteva di queste competenze accessorie, si discuteva an-

che degli aumenti di stipendio, e le due cose sono state viste — e lo devono essere — l'una indipendentemente dall'altra, perché come l'onorevole Ministro ha illustrato tecnicamente alla nostra Commissione, queste competenze accessorie non riguardano tutto il personale in generale.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Dal grado primo al quattordicesimo; praticamente tutti.

DI VITTORIO. Riguardano un gran numero di dipendenti, ma non tutti. È una forma di premio di laboriosità, di economia, di diligenza, ecc., alla quale noi siamo favorevoli, perché costituisce un incentivo a migliorare il servizio e contribuisce insieme al miglioramento delle condizioni economiche del personale. Ora, ciò di cui si lamentano i ferrovieri in generale sono le differenze di stipendio che vi sono fra gli impiegati statali in generale, i ferrovieri da una parte e i lavoratori delle aziende private dall'altra.

Lei sa molto bene, onorevole Ministro, perché ho avuto occasione io di illustrarglielo parecchie volte personalmente, che vi sono dei casi in cui nelle officine ferroviarie lavorano delle imprese private...

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Ma non hanno i diritti fissi, gli oneri riflessi delle pensioni, ecc.

DI VITTORIO. Succede questo: in un'officina ferroviaria c'è un operaio che lavora ad un banco e prende 500-600 lire al giorno; al banco accanto c'è un operaio, non dipendente delle ferrovie dello Stato come il primo, ma da un appaltatore, che fa lo stesso lavoro e guadagna 3 o 400 lire al giorno di più. Questo è un caso limite che fa risaltare maggiormente l'ingiustizia a danno degli statali.

MONTICELLI, *Relatore*. Ma vi è una grande differenza fra i due casi!

DI VITTORIO. D'accordo, ci sono delle differenze: c'è una maggiore stabilità, c'è la pensione, ecc.; ma bisogna considerare che c'è anche per gli operai delle aziende private la pensione; c'è una differenza di « *quantum* » ma non è considerevole in questo momento; e poi l'assicurazione per la vecchiaia è obbligatoria per tutti i lavoratori. Voglio dire che, pur tenendo conto di tutte queste differenze di trattamento generale di cui fruisce lo statale di fronte all'operaio dell'azienda privata, la differenza di retribuzione è eccessiva; cioè non è nei limiti che possano ritenersi a compenso di quei maggiori vantaggi, ma è molto superiore. Questa è una storia che dura dal 1944-45.

Pertanto le competenze accessorie, per loro natura, sono una cosa che non è in relazione col salario, perché sono un super-salario dovuto per un super-lavoro che si esplica nell'azienda. Quindi, un aumento di salario non deve incidere, secondo me, sulla questione delle competenze accessorie. Una volta fissate le competenze accessorie ed elaborata la relativa tabella dopo lunghi mesi di discussione, a mio avviso, bisognava attenersi a quella tabella.

Già il collega Imperiale, onorevole Ministro, le ha ricordato quella sua frase della relazione relativa al trattamento dei postelegrafonici e dei ferrovieri. È esatto che questo si riferisce soltanto ad una piccola categoria di postelegrafonici, che forse è la sola paragonabile con certe categorie di ferrovieri; ma allo stesso punto vi è un'altra affermazione sua, molto interessante, e che io sottopongo all'attenzione degli onorevoli colleghi. Si dice qui (Capo VII, articolo 41): « La misura del soprassoldo viene aumentata di circa tre volte in confronto a quella attuale (circa 25 volte in confronto a quella anteguerra) ». Ora, secondo i dati dell'Ufficio centrale di statistica — i dati più recenti — il costo generale della vita è aumentato di cinquantadue volte rispetto all'anteguerra.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Quello è lo stipendio!

DI VITTORIO. Un momento. Se l'aumento del costo della vita è di cinquanta volte — diciamo così per arrotondare — perché volete contenere questo soprassoldo nella misura di venticinque volte? Non è giusto, perché, se c'era un equilibrio nell'anteguerra...

MONTICELLI, *Relatore*. Allora dovrete consentire ad aumentare di cinquanta volte anche le tariffe ferroviarie. È lo stesso ragionamento!

DI VITTORIO. Questo è un altro ragionamento; non è lo stesso!

Adesso esaminiamo la situazione del personale, poi vedremo come realizzare le entrate necessarie.

Dunque, c'era un equilibrio fra lo stipendio e il soprassoldo; e del resto questo equilibrio è necessario. Onorevole Ministro, lei sa bene che se oggi un ferroviere è obbligato a pernottare fuori casa, per mangiare e dormire, non spende venticinque o ventotto volte quello che spendeva anteguerra, ma più di cinquanta volte.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Ma questa è un'indennità per un determinato servizio; se poi lo si deve fare di notte anziché di giorno, ci sono altre indennità.

DI VITTORIO. Ma queste altre indennità c'erano anche allora. Io parlo del soprassoldo in generale. Ho citato l'esempio di chi si trova oggi a dover mangiare e dormire fuori casa e spende tanto di più rispetto all'anteguerra. Ora, se volete che questo premio di operosità costituisca un incentivo per migliorare il servizio, ecc. bisogna che esso abbia un rapporto più o meno costante con lo stipendio; altrimenti diventa una miseria.

Io sono persuaso che i macchinisti hanno sollecitato di avere con urgenza queste competenze accessorie; da un anno le aspettano; su questo punto siamo tutti d'accordo. Però, non possiamo accedere al concetto che, per non ritardare, bisogna prenderle come sono.

Io desidero suggerire un modo di migliorare queste competenze accessorie, senza perdere tempo di sorta: lasciamo la struttura e le voci quali sono; aumentiamole del 50 per cento tutte.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. E se non troviamo gli altri due miliardi occorrenti?

L'articolo 60 dice una cosa molto importante: « Il Ministro ha facoltà di aumentare entro il limite massimo del 50 per cento (siamo d'accordo con quello che dice lei) la misura base dei premi per i singoli gradi, ogni qualvolta tale provvedimento possa portare un sicuro utile all'Amministrazione per maggior rendimento del personale, e, conseguentemente, migliore o più intensa utilizzazione dei mezzi strumentali e degli impianti ».

Quindi, io ho la possibilità di rivedere le tabelle, quando l'organizzazione tecnica sarà così perfezionata, da poter attuare quello che lei desidera. Ci vuole un po' di tempo; la possibilità c'è, ma non so se potrà realizzarla rapidamente, perché ho il vincolo del bilancio, troppo oneroso. L'articolo 60 dice ancora: « La maggiore spesa totale non dovrà però superare l'importo complessivo (che deriverebbe da questa applicazione), riferito ai premi base, aumentato del 35 per cento ». Ciò significa che, per determinate indennità, che possono portare rapidamente delle economie, io posso aumentare del 50 per cento; però, l'importo della maggiore spesa non potrà superare più del 35 per cento l'importo complessivo dei premi base.

Non dico di essere arrivato alla sua richiesta, ma molto vicino; siamo d'accordo?

DI VITTORIO. Non troppo; io non trovo difficoltà a lasciare l'articolo 60 com'è, a lasciare, cioè, al Ministro questa facoltà. È bene che il Ministro abbia tale facoltà ed è bene

che noi lo sappiamo, perché premeremo opportunamente.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. È la migliore collaborazione, quella che io desidero.

DI VITTORIO. A quella ci stiamo anche noi.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Se volete aumentare le paghe, trovate le economie necessarie per farvi fronte; in questo modo i ferrovieri saranno i veri collaboratori dei loro capi.

DI VITTORIO. Qui si tratta di un servizio pubblico di capitale importanza per l'economia del Paese e per la maggioranza del popolo e tutti siamo interessati a che questo servizio funzioni il meglio possibile ed il più economicamente possibile; su questo punto la più elementare collaborazione è possibile fra personale ed amministrazione. Però, ferma restando la facoltà dell'articolo 60, propongo di aumentare del 50 per cento tutte le tabelle, come punto di partenza. La mia richiesta non è eccessiva; anzi l'ho contenuta in limiti fin troppo ristretti. Esiste non un impegno legislativo, ma un impegno morale da parte dell'amministrazione per le competenze accessorie per un importo di 8 miliardi.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. No, quella cifra non era stata accettata, altro che come base di discussione.

Se teniamo conto, del resto, dell'aumento già concesso sugli stipendi, raggiungiamo appunto la cifra di 8 miliardi.

DI VITTORIO. Io ho fatto parte della Commissione mista per l'aumento agli statali; quando abbiamo chiesto qualche cosa in più per i ferrovieri, che sono in condizione di maggiore disagio — perché questa equiparazione di gradi di tutti i dipendenti statali ha portato all'assurdo che un macchinista è paragonato ad un usciere — ci siamo anche preoccupati di trovare i fondi, in omaggio all'articolo 81, per cercare di accordare questi miglioramenti. E poiché era previsto un aumento delle tariffe ferroviarie, che avrebbe dato tanti miliardi di maggiore entrata, noi avevamo proposto di utilizzare una parte di questi fondi per i miglioramenti. La Ragioneria generale dello Stato ed il Ministro Giovannini sono insorti dicendo: « quella somma, almeno per 8 miliardi, è destinata alle competenze accessorie ».

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. No, è destinata agli stipendi ed alle pensioni del personale ferroviario. Il Ministro Giovannini non può aver detto questo.

DI VITTORIO. Comunque, concludo: per ragioni economiche, per ragioni anche tecniche di rendimento di lavoro, per ragioni morali — dato l'impegno assunto precedentemente dall'Amministrazione, che ha concordato queste tabelle coi rappresentanti del personale — è necessario elevare il livello di queste competenze. Noi avremmo il diritto di chiedere gli 8 miliardi concordati; io contengo la richiesta in 6 miliardi. Ritengo che questa sia una esigenza, che risponda a due criteri fondamentali: primo, se è vero come è vero — siamo tutti convinti — che gli incentivi contenuti in questa legge per il personale, determineranno miglioramenti di servizio, allora è interesse comune che questi incentivi siano più potenti, perché una maggiore economia si realizzi più facilmente e, in secondo luogo, bisogna tener conto che fra il personale ferroviario, che pure collabora con molto slancio ed entusiasmo al buon andamento dei servizi, c'è un malessere profondo, derivante dall'insufficiente trattamento economico.

Ora, io penso che concedere questi miglioramenti, specialmente di questa natura, a spizzico, in misura insufficiente, senza risolvere il problema, è cosa che riflette una certa mancanza di coraggio.

Aumentando le attuali misure del 50 per cento, darete soddisfazione al personale e predisporrete le condizioni migliori per ottenere un maggior rendimento ed un miglioramento generale di tutti i servizi.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Se dovessi accettare questa proposta, mi troverei nella difficoltà di poterla attuare, perché non so quando potrei realizzare i 6 miliardi di economia; il provvedimento rimarrebbe lettera morta.

DI VITTORIO. Voi prevedete 14 miliardi di economie.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Da qui a tre anni, però.

PRESIDENTE. Comunico che l'onorevole Di Vittorio, unitamente agli onorevoli Santi, Imperiale, Ducci, Semeraro Santo, Cotani e Cerabona, ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Commissione, prima di passare all'esame degli articoli del disegno di legge, ritenuto che le competenze accessorie riconosciute al personale ferroviario sono del tutto insufficienti, delibera di aumentare del 50 per cento tutte le voci riferentivisi, riservandosi di presentare particolari emendamenti a ciascuna di esse ».

Il Ministro ha già dichiarato di non accettarlo.

MONTICELLI, *Relatore*. Anch'io dichiaro di non accettarlo.

CERABONA. Noi vorremmo pregare l'onorevole Ministro di ritornare su questa sua decisione. In fondo, l'accordo preso col Sottosegretario per i trasporti per 8 miliardi, era passato fino al consiglio di amministrazione.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Ma dopo sono venuti gli aumenti degli stipendi a tutti gli statali.

CORBINO. A nome della Commissione finanze e tesoro, devo insistere nel conservare l'armonia del disegno di legge, così come presentato dal Ministro. Anzi, ho dovuto fare uno sforzo per trovare la formula, che consentisse di dare immediata attuazione al provvedimento e che praticamente sarebbe neutralizzata, qualora la Commissione dovesse accogliere la proposta dell'onorevole Di Vittorio. In sostanza, noi siamo strettamente legati, specie per l'esercizio 1949-50, in cui il peso delle nuove competenze graverà per tutti i servizi, mentre è dubbio che si possano avere le economie corrispondenti.

Possiamo superare la difficoltà di affrontare la maggiore spesa, qualora leghiamo strettamente la funzionalità del provvedimento, per quel che concerne la parte « spesa », alla funzionalità per quel che concerne la parte « riduzione di spesa », dipendente dall'attuazione del provvedimento medesimo.

Ed allora io pregherei il collega Di Vittorio di non insistere, perché altrimenti noi non potremmo superare più le difficoltà dell'articolo 81, perché ci troveremmo con uno scoperto di un miliardo e dovremmo indicare le fonti di copertura.

Io difatti propongo, ai fini di superare questa difficoltà, la soppressione dell'articolo 3 e una formula alquanto più stretta per l'articolo 2. Là dove si dice che il Ministro dei trasporti ha la facoltà di stabilire la data di decorrenza dei singoli provvedimenti tenuto conto dei corrispondenti risultati di consuntivo conseguiti, che non si possono accertare subito, io propongo di sostituire la formula:

« tenuto conto delle riduzioni di spesa conseguite per effetto dei provvedimenti medesimi ».

Vorrei aggiungere, non per fare il difensore d'ufficio del Governo, ma come esponente della Commissione finanze e tesoro, che c'è un impegno del Governo, assunto di fronte al Parlamento, e un impegno del Parlamento, di riesaminare col 1° luglio la situazione de-

gli statali, e quindi anche quella dei ferrovieri. Potremo vedere in quella sede fino a quale punto le competenze accessorie debbano essere modificate, e potremo farlo con un provvedimento integrativo.

TROISI. L'ordine del giorno del collega Di Vittorio altera la struttura del disegno di legge, e quindi l'equilibrio tra l'erogazione delle competenze accessorie e le economie di spesa. Perciò voterò contro questo ordine del giorno. D'altra parte faccio notare che l'articolo 60 dell'allegato dà lo strumento per poter gradualmente giungere a quell'obiettivo cui mira l'onorevole Di Vittorio, senza alterare l'equilibrio che informa la legge.

DI VITTORIO. Debbo esprimere il mio dispiacere per il fatto che l'onorevole Ministro non ha ritenuto di accogliere la mia proposta: mi ero illuso che essa potesse essere accettata sia da parte del Governo che della Commissione, appunto perché l'ho contenuta in limiti accettabili.

Mi permetto di dire poi che gli argomenti che portano i nostri colleghi esponenti della Commissione finanze e tesoro non mi sembrano convincenti, perché questo è un disegno di legge che non domanda niente al Tesoro. Infatti, lo spirito informatore del provvedimento è questo: noi ci proponiamo, nell'ambito dell'amministrazione ferroviaria, di organizzarci in modo da realizzare quelle tali economie che ci consentano di apportare questi miglioramenti e di ottenere altri vantaggi. Quindi al Tesoro non viene chiesto niente e, secondo me, l'articolo 81 non viene in discussione, appunto perché non si tratta di una maggiore spesa dello Stato che deve trovare la sua corrispondente entrata.

Ora, la nostra proposta sposta tutto l'equilibrio del progetto? Mi pare di no. Vediamo cosa dice la relazione ministeriale: essa prevede un'economia di 14 miliardi che, secondo una certa interpretazione e con determinati altri accorgimenti potranno giungere sino a 18.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Da qui a tre anni, quando avremo raggiunto quelle determinate condizioni cui aspiriamo.

DI VITTORIO. Questa è la vetta prevista nel disegno di legge; ma vi sarà un certo ritmo, una certa graduatorietà, perché se è vero che in tre anni dobbiamo realizzare 14 o 18 miliardi di economie, è vero che in quest'anno bisogna raggiungere i 6 miliardi, altrimenti questo disegno di legge non ha equilibrio. Comunque, l'amministrazione ferroviaria è una grande amministrazione, nella cui economia 2 miliardi a favore del personale attivo, quel-

lo che assicura i servizi fondamentali, non costituiscono un problema, anche se non si realizzassero i 6 miliardi di economie. Ma, a mio avviso, se è vero tutto quello che ha detto l'onorevole Ministro, i 6 miliardi si devono realizzare e si realizzeranno. Non mi sembra che ci sia da esitare, dato che tutto il meccanismo è basato su questo concetto: noi diamo un incentivo a coloro che eseguono i servizi di maggiore responsabilità; quanto più questo incentivo lo rendiamo operante e lo applichiamo d'urgenza, tanto più presto e meglio realizzeremo quelle economie che prevede il progetto. Ora, se voi fate questa concessione al personale, cioè non di dare quello che si era accordato, ma almeno di dividere a metà quello che voi avete ridotto, determinerete nel personale stesso uno stato d'animo di maggiore soddisfazione, che permetterà di realizzare quelle tali economie molto più facilmente di quanto non avverrebbe se questo stato d'animo di malcontento e di irritazione, giustificatissimo nel personale, dovesse permanere.

Come avete visto, ho evitato nel mio ordine del giorno qualsiasi accenno polemico o politico. Perciò mi appello al Ministro, ai colleghi esponenti della Commissione finanze e tesoro e al collega relatore, perché si compia uno sforzo comune al fine di riuscire a risolvere questo problema nel miglior modo possibile.

MONTICELLI, *Relatore*. Come relatore ho poco da aggiungere a quanto hanno espresso l'onorevole Ministro e il collega Corbino. Sono contrario anch'io all'ordine del giorno Di Vittorio. In sostanza, questo disegno di legge è attaccato al filo del rasoio. Per non incorrere nelle sanzioni dell'articolo 81, si è cercato di aggirare la posizione, dicendo all'articolo 3 che « agli oneri derivanti dall'applicazione della presente legge l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato fa fronte, in relazione a quanto disposto dal precedente articolo 2, con disponibilità del proprio bilancio ».

Nella mia relazione ho detto che si prevede un'economia di 14 miliardi, ma questo soltanto dopo un certo periodo di tempo, perché le economie non sono operanti subito e potrebbero anche non verificarsi, perché noi partiamo da zero, per cui non sarà possibile adempiere subito gli impegni assunti con questo disegno di legge. Un calcolo prudenziale ha portato l'onorevole Ministro a ritenere che l'eventuale risparmio per l'esercizio in corso potrà aggirarsi sui 5 miliardi. Ora, se noi spostiamo questa cifra anche di un solo miliardo,

corriamo il rischio che il Ministero non abbia più la disponibilità. Per questo primo anno ritengo, pertanto, che dobbiamo attenerci alle modifiche apportate dal disegno di legge, salva la facoltà del Ministro di valersi della disposizione contenuta all'articolo 60, che gli consente di aumentare le misure fissate fino al 50 per cento. Forse in seguito si potranno anche superare le richieste dell'onorevole Di Vittorio, ma per ora dobbiamo attenerci al disegno di legge.

PRESIDENTE. Allora, nessuno più chiedendo di parlare, pongo ai voti l'ordine del giorno presentato dagli onorevoli Di Vittorio ed altri.

(Non è approvato).

Passiamo all'esame dell'articolo 1, del disegno di legge, con la esplicita riserva di esaminare partitamente in seguito le singole modificazioni contenute nell'allegato.

ART. 1.

Le disposizioni sulle competenze accessorie del personale delle ferrovie dello Stato approvate con regio decreto-legge 7 aprile 1925, n. 405, convertito nella legge 21 marzo 1926, n. 597 e successive modificazioni ed aggiunte, vengono modificate come indicato nell'allegato alla presente legge.

Non essendovi emendamenti, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 2:

« Il Ministro dei trasporti ha la facoltà di stabilire la data di decorrenza dei singoli provvedimenti contenuti nella presente legge tenuto conto dei corrispondenti risultati di consuntivo conseguiti dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

« Le date di decorrenza suddette non potranno essere in nessun caso anteriori al 1° gennaio 1949 ».

Gli onorevoli Corbino, Troisi e Petrucci hanno presentato un emendamento, col quale propongono di sostituire alle parole « dei corrispondenti risultati di consuntivo conseguiti dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato », le parole « delle economie conseguite per effetto dei provvedimenti medesimi ».

L'onorevole Corbino ha spiegato le ragioni di questo suo emendamento, che mira a non

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 20 MAGGIO 1949

dovere attendere i risultati consuntivi, il che potrebbe ritardare l'applicazione del provvedimento.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Bisogna dire: « delle economie conseguibili ».

CORBINO. Accettiamo. Faccio presente inoltre che il nostro emendamento all'articolo 2 porta con sé un emendamento soppressivo dell'articolo 3, che diventa superfluo.

DI VITTORIO. Questo emendamento, forse, nello spirito vuole essere favorevole al personale; io non lo credo, però, tale, almeno per come è formulato; dubito che nel suo insieme sia di carattere restrittivo, perché si subordina la decorrenza di queste competenze accessorie alla realizzazione dei risultati economici. Infatti, l'emendamento Corbino parla di economie realizzate per effetto dell'applicazione di questa legge, non di economie nel suo complesso, come potrebbe intendersi dal testo presentato. Per cui può accadere che il Ministro fissi una data di decorrenza di queste competenze accessorie e la giustifichi dicendo di avere realizzato delle economie. La Commissione di finanze e tesoro può osservare: vogliamo esaminare tutte le pieghe del bilancio, per vedere se queste economie sono state effettivamente realizzate in conseguenza dell'applicazione di questa legge o per altri motivi.

A me questo emendamento sembra più restrittivo, perché lega di più le mani al Ministro.

Ora, se volete porre delle restrizioni, ditelo chiaramente, ma non cercate di giustificare questo emendamento come una generosità.

CORBINO. Il nostro emendamento dice la stessa cosa del testo governativo, ma consente di dare subito applicazione ai provvedimenti.

DI VITTORIO. Io sono d'accordo per la immediatezza dell'applicazione. Se si sopprime la dizione « derivanti dall'applicazione della presente legge » io accetto l'emendamento.

PRESIDENTE. Lo spirito della legge è di dare un premio, in aggiunta allo stipendio od al salario, per quella operosità, che consente una determinata economia; cosa che non avviene in altre amministrazioni.

SANTI. Le competenze accessorie hanno sempre fatto parte degli emolumenti.

PRESIDENTE. Hanno sempre avuto carattere di premio, strettamente legato al principio dell'economia; tanto vero che non vengono corrisposte, se non vengono realizzate

economie; è qualcosa che si aggiunge alla retribuzione ordinaria; altrimenti, sarebbe un aumento di stipendio puro e semplice. Tanto la legge del 1925, quanto il disegno di legge attuale poggiano su questo principio; tanto vero che abbiamo fatto un preventivo.

Il Ministro dice: dando ai lavoratori, mediante le competenze accessorie, una partecipazione a queste economie, non devo chiedere aiuti né al bilancio dello Stato, né al bilancio della Amministrazione ferroviaria.

Stando al testo ministeriale, bisognerebbe attendere i risultati dell'esercizio, per corrispondere *a posteriori* le competenze accessorie.

Invece con la formula « delle economie conseguibili per effetto del provvedimento » il Ministro, in base a dati di fatto, ha la possibilità di porre in attuazione il provvedimento, assumendo su di sé la responsabilità di una previsione.

DI VITTORIO. Se questa è l'interpretazione, siamo d'accordo.

PRESIDENTE. Pongo ai voti la prima parte del primo comma dell'articolo 2:

« Il Ministro dei trasporti ha la facoltà di stabilire la data di decorrenza dei singoli provvedimenti contenuti nella presente legge tenuto conto ».

(*E approvata*).

Pongo ai voti l'emendamento sostitutivo proposto dagli onorevoli Corbino, Troisi e Petrucci alla seconda parte del comma: « delle economie conseguibili per effetto dei provvedimenti medesimi ».

(*E approvato*).

Passiamo al secondo comma. Gli onorevoli Di Vittorio e Santi hanno presentato il seguente emendamento:

« Le date di decorrenza suddette non potranno essere in alcun caso posteriori al 1 gennaio 1949 ». Cioé, in pratica, si propone di sostituire la parola « anteriori » con quella « posteriori ».

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Non posso assumermi un impegno di questo genere, perché dal 1 gennaio dovrei avere quelle economie che oggi non ci sono: se le avrò, sarà mio dovere di darle. Poi, le decorrenze non saranno tutte eguali per tutte le categorie. Prego, quindi, i presentatori di non insistere.

PRESIDENTE. Ella insiste, onorevole Di Vittorio? In caso positivo dovrò porre in votazione il suo emendamento.

DI VITTORIO. È facile dire: mettiamolo ai voti, e poi respingerlo.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Posso dichiarare che io stesso, nei limiti della legge, darò l'interpretazione più intelligente a favore del personale; e non risparmierò un centesimo su questo bilancio. Se effettivamente il personale mi avrà dimostrato che si sono realizzate delle economie — e avrà la documentazione in proposito — largheggerò io stesso, state tranquilli!

PRESIDENTE. Onorevole Di Vittorio, questa dichiarazione dell'onorevole Ministro sarà inserita a verbale. Non le basta?

DI VITTORIO. Non ho avuto ancora la possibilità di spiegare perché ho presentato questo emendamento. Io l'ho presentato, perché, appena il personale ferroviario è venuto a conoscenza di questo secondo comma, si è manifestato un certo malcontento. I ferrovieri aspettavano questa rivalutazione delle competenze accessorie sin dai mesi di agosto e settembre; in ottobre sembrava già un sacrificio: ora nel disegno di legge non si parla più dell'anno scorso.

Io prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole Ministro, ma bisogna tener conto che i ferrovieri sono molto malcontenti, perché si aspettavano gli arretrati, dato che le economie si sono già verificate. Dovete tener conto dello stato d'animo del personale, perché questo è un fattore che conta anche per il rendimento del lavoro. La disposizione del secondo comma, com'è attualmente, è troppo elastica e non dà nessuna garanzia. Quindi, io prendo atto della buona volontà del Ministro, ma se si potesse concretare qualche cosa che riuscisse a tranquillizzare il personale, sarebbe meglio.

MONTICELLI, *Relatore*. Propongo di sostituire la data fissata dal progetto ministeriale con quella del 1 dicembre 1948.

DI VITTORIO. Facciamo una transazione. Noi ci troviamo di fronte a due esigenze. Riconosco l'esigenza avanzata dall'onorevole Ministro: cioè che per meritare queste competenze bisogna aver realizzato delle economie, ecc.; ma c'è un'altra esigenza: queste competenze accessorie sono parte integrante della paga del personale attivo. Ora è un fatto che fra il personale era diffusa la certezza che queste competenze sarebbero andate in vigore, se non dal luglio, almeno dall'agosto o dal settembre. Invece da allora è passato quasi

un anno, e quelle speranze sono andate completamente deluse. Quindi, teniamo conto delle due esigenze: vadano pure in vigore dal primo maggio queste competenze accessorie, ma allora per tutte le categorie.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Per il 1° giugno potrei quasi dire di sì.

DI VITTORIO. Non ho finito. Questa era la prima parte della mia proposta.

Poi, diamo al personale ferroviario, per tutti gli arretrati che non viene a riscuotere, un compenso forfetario, corrispondente ad una percentuale. E dal primo maggio si applica il provvedimento per tutte le categorie.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Se si attua contemporaneamente per tutte le categorie, il provvedimento perde il suo scopo specifico. Si applica dal 1° gennaio, per quelle categorie per le quali il provvedimento risulta applicabile.

SANTI. Io mi preoccupo di questo: che impressione farà fra il personale ferroviario una disposizione, per la quale una parte del personale viene a beneficiare di questo provvedimento a partire da una data ed un'altra parte a partire da un'altra data?

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Chi ha lavorato di più è premiato.

DI VITTORIO. Ho preso atto delle dichiarazioni dell'onorevole Ministro. Però, desidererei che si tenesse conto della considerazione fatta dal collega Santi: vorrei pregare ancora una volta l'onorevole Ministro di dare applicazione contemporanea ai provvedimenti per tutte le categorie.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Là dove io posso fare economie prevedibili, per avere l'equivalente delle competenze accessorie, io le applicherò senz'altro, dalla data stabilita dalla legge.

DI VITTORIO. Bisogna farlo per il complesso dell'amministrazione.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Lasci l'applicazione della legge a coloro che intelligentemente devono farla.

DI VITTORIO. Ammetto che fra il personale ci possa essere chi ha reso di più e chi di meno; le competenze accessorie danno di più a chi di più lavora; però non è ammissibile che tutta una intera categoria non le meriti e che ad una categoria si applichi il provvedimento dal 1° gennaio ed all'altra dal 1° maggio. Questo diverso trattamento solleverebbe nella massa dei ferrovieri un malcontento tale, che difficilmente non avrà ripercussioni anche di carattere clamoroso.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Oltre ad essere Ministro, sono ferroviere: lasciate che questi provvedimenti siano applicati intelligentemente.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Di Vittorio, che è il più lontano dal testo: « Le date di decorrenza suddette non potranno essere in nessun caso posteriori al 1° gennaio 1949 ».

(Non è approvato).

Pongo in votazione la prima parte del secondo comma:

« Le date di decorrenza suddette non potranno essere in nessun caso anteriori ».

(È approvata).

Pongo in votazione l'emendamento dell'onorevole Monticelli:

« al 1° dicembre 1948 ».

(È approvato).

L'onorevole Tomba ha proposto, unitamente agli onorevoli Di Vittorio e Santi di aggiungere le parole: « o posteriori al 1° marzo 1949 ».

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Non posso accettare questo emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Tomba.

(Non è approvato).

L'articolo 2 nel suo complesso risulta così formulato:

« Il Ministro dei trasporti ha la facoltà di stabilire la data di decorrenza dei singoli provvedimenti contenuti nella presente legge, tenuto conto delle economie conseguibili per effetto dei provvedimenti medesimi.

« Le date di decorrenza suddette non potranno essere in nessun caso anteriori al 1° dicembre 1948 ».

Lo pongo in votazione.

(È approvata).

Passiamo all'articolo 3:

« Agli oneri derivanti dall'applicazione della presente legge l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato fa fronte, in relazione a quanto disposto dal precedente articolo 2, con disponibilità del proprio bilancio ».

Evidentemente, avendo votato l'articolo 2 con le modificazioni apportate, questo articolo 3 non ha più ragione di essere. L'onorevole Corbino propone di sopprimerlo. Pongo in votazione questa proposta soppressiva.

(È approvata).

Lo stesso onorevole Corbino ha proposto un articolo aggiuntivo, del seguente tenore:

« La presente legge entrerà in vigore dal giorno della sua pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale* ».

Lo pongo in votazione.

(È approvata).

Il seguito di questa discussione è rinviato a martedì, 24 corrente, alle ore 15,30.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge: « Costituzione di un Comitato centrale del lavoro portuale presso il Ministero della marina mercantile » (163-B), esaminato all'inizio della seduta.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione segreta:

Presenti e votanti	25
Maggioranza	13
Voti favorevoli	23
Contrari	2

La seduta termina alle 19,45.