

COMMISSIONE VIII

TRASPORTI - COMUNICAZIONI - MARINA MERCANTILE

XII:

SEDUTA DI MARTEDÌ 24 MAGGIO 1949

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **ANGELINI**

INDICE

	PAG.
Congedi:	
PRESIDENTE	107
Inversione dell'ordine del giorno:	
PRESIDENTE	107
Disegni di legge (Discussione):	
Assicurazioni contro i rischi ordinari delle navi mercantili italiane e delle costruzioni navali (507)	108
PRESIDENTE	108, 109, 112
ORLANDO, <i>Relatore</i>	108, 111
GIULIETTI	108, 111
DUCCI	109
CORBINO	110, 111
CERABONA	111
LOMBARDI RICCARDO	111
Miglioramenti alle misure di alcune competenze accessorie del personale delle ferrovie dello Stato (502)	112
PRESIDENTE	112, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123
CORBELLINI, <i>Ministro dei trasporti</i>	112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122
DI VITTORIO	112, 113, 114, 116, 120, 121, 122, 123
MONTICELLI, <i>Relatore</i>	113, 115, 117, 120, 122
TOMBA	114, 115, 116, 117, 118, 121, 123
IMPERIALE	114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122
TROISI	115
CERABONA	115, 116
CHIEFFI	115
BALDASSARI	116

La seduta comincia alle 15,30.

Sono presenti:

Angelini, Baldassari, Casalnuovo, Cavazzini, Cerabona, Chieffi, Corbino, De Martino Carmine, Di Vittorio, Ducci, Firrao, Franzo, Gennai Tonietti Erisia, Giulietti, Gorini, Imperiale, Lombardi Riccardo, Maniera, Marotta, Mazza, Momoli, Monticelli, Montecrisi, Moro Francesco, Orlando, Pertusio, Ricciardi, Semeraro Santo, Suraci, Tomba, Troisi e Veronesi.

Interviene il Ministro dei trasporti, Corbellini.

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

(È approvato).

Congedi.

PRESIDENTE. Comunico che sono in congedo i deputati Tosi, Pera, Borsellino, De Martino Alberto, Farinet e Petrucci.

Inversione dell'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Propongo alla Commissione di invertire l'ordine del giorno, iniziando subito l'esame del disegno di legge concernente l'assicurazione contro i rischi delle navi mercantili.

(Così rimane stabilito).

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 24 MAGGIO 1949

Discussione del disegno di legge: Assicurazione contro i rischi ordinari delle navi mercantili italiane e delle costruzioni navali. (507).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge concernente l'assicurazione contro i rischi ordinari delle navi mercantili italiane e delle costruzioni navali (507).

Dichiaro aperta la discussione generale.

Invito l'onorevole Orlando a svolgere la sua relazione.

ORLANDO, *Relatore*. I colleghi sanno che le Società di assicurazioni marittime possono trattenerne in proprio i rischi che assumono soltanto entro determinati limiti di possibilità economica. Le eccedenze a questi limiti, secondo le categorie delle navi, vengono riassicurate, in gran parte, all'estero, così come, per inverso, le eccedenze dei valori delle navi estere, vengono anch'esse, in parte, riassicurate sul mercato italiano. Si ottiene, così, l'intento di equilibrare le alee attraverso il maggior numero di rischi.

Scoppiata la guerra nel 1940, ed a parte considerazioni di carattere militare, i nostri istituti di assicurazione si vennero a trovare con le frontiere chiuse e, quindi, nell'impossibilità di riassicurare all'estero non solo, si intende, i rischi di guerra (esclusi, comunque, quelli per ragioni belliche) ma anche quelli ordinari. Per queste circostanze, con legge 3 giugno 1940, n. 767, si autorizzò l'« Unione italiana di riassicurazione » a riassicurare le somme eccedenti (cioè quelle non coperte dalle società assicuratrici e riassicuratrici nostre) con gestione ad esse affidata per conto dello Stato. È noto che l'« Unione italiana di riassicurazione », creata con l'intervento dell'Istituto Nazionale delle Assicurazioni, aveva già dato magnifica prova di efficienza tecnica, e, in tempi di libertà, aveva avuto, come di nuovo ha, larghi rapporti di affari con Società estere di tutto il mondo.

Successivamente, con provvedimento dell'11 luglio 1941, n. 935, si mise in grado l'Unione di riassicurare anche le eccedenze sui carichi, sempre per gestione statale.

I massimali che, prima della guerra recente, avevano le Compagnie di assicurazione e riassicurazione erano più che sufficienti per i valori di allora, tant'è vero che le anzidette, in Italia, potevano assicurare in proprio e riassicurare navi fino a taluni milioni; la differenza la riassicuravano facilmente all'estero.

Finita la guerra e ripresi i rapporti con le società di assicurazioni e riassicurazioni ma-

ritime di tutto il mondo, questo mercato è andato migliorando con lentezza e le nostre compagnie di assicurazione e riassicurazione han potuto tuttavia aumentare i loro massimali, non soltanto per le quote in proprio, ma anche per quelle da poter cedere in riassicurazione.

E così, mentre nell'aprile 1946 le società stesse potevano garantire, su una superba nave da passeggeri, talune decine di milioni, al 1° ottobre 1948 queste compagnie avevano la possibilità di garantire fino ad un miliardo e 200 milioni. Ma questa cifra non era, come non è, sufficiente ancora a coprire i grandi rischi, ove si tenga anche conto che oggi le navi hanno valori assolutamente colossali e, quindi, non vi è modo per le compagnie di far fronte all'assicurazione dei valori più elevati neppure attraverso quel mercato estero sin qui aperto ai rapporti commerciali.

Il presente provvedimento tende a prorogare, sino al 31 dicembre 1949, la legge del 3 giugno 1940, n. 767, integrata con l'altra dell'11 luglio 1941, n. 935; si autorizza, così, l'Unione italiana di riassicurazione a poter riassicurare, in gestione per conto dello Stato, le somme eccedenti i limiti massimi di copertura e delle compagnie nostre e delle possibilità di riassicurazione che queste compagnie hanno in Italia e nel mondo.

Si può chiedere quali siano stati i risultati che finora si sono avuti dalla gestione di questi rischi coperti per conto e nell'interesse dello Stato. I risultati sono stati buoni per i rischi « ordinari » di navigazione; disastrosi per i « rischi di guerra ».

Ora che le nostre società di assicurazione stanno riconquistando i più vasti mercati di riassicurazione estera, dobbiamo tener conto che è in corso di applicazione la cosiddetta legge Saragat sulle nuove costruzioni navali. Esse raggiungeranno somme imponenti, le quali non potranno avere copertura totale dalle nostre società e dai riassicuratori di tutto il mondo ormai acquisiti; ritengo sia provvedimento opportuno dar luogo, frattanto, alla proroga delle norme di legge accennate entro il limite dell'anno corrente, onde dar tempo che vengano sempre più ripresi i rapporti di scambio degli affari assicurativi; e con l'augurio che, finalmente, non vi sia più bisogno di ricorrere alla riassicurazione per conto dello Stato.

GIULIETTI. È fuori dubbio che le navi devono essere assicurate: se in Italia non si trova un'organizzazione di assicuratori capace di effettuare questa assicurazione, siamo costretti a ricorrere all'estero, per evi-

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 24 MAGGIO 1949

tare che le navi vadano per mare allo scoperto di assicurazione.

Ma sarebbe interessante sapere qual'è il modo migliore di effettuare questo intervento; perché non potrebbe effettuarsi questa assicurazione con l'intervento dell'estero mediante un'operazione diretta fatta dalle stesse società italiane di assicurazione? Questa potrebbe essere una via, perché penso che a queste società di assicurazione non manchi la possibilità di far questo.

Preferiscono, invece, che intervenga lo Stato? La cosa può essere altrettanto utile e lodevole; ma in questo caso sarebbe anche doveroso conoscere le forme e i limiti di questo intervento, perché è bene che sappiate — se le mie informazioni sono esatte — che il tasso di assicurazione è molto più elevato di quello che si paga fuori d'Italia.

Non so se sono bene informato, ma mi sono giunte notizie di questo genere. Per esempio, la « Garibaldi » ha cercato di assicurare le sue navi pagando il meno possibile; ha delle conoscenze e si è rivolta direttamente all'estero per sfuggire all'incartellamento delle società di assicurazione, che praticano il tasso che ritengono più opportuno e che, per questo motivo, sembra che sia molto alto ed oneroso.

Ci si è risposto: « In Inghilterra praticiamo un tasso di assicurazione molto inferiore; non possiamo applicarlo in Italia perché qui c'è tutta questa procedura e noi siamo esclusi dal poter intervenire direttamente in conseguenza di tutto questo meccanismo ».

Ammettiamo per un momento che in Italia esista un cartello di tutte le società di assicurazione, in virtù del quale il tasso sia enorme: vi sono ostacoli tali che tra le spese di assicurazione, la provvigione ai sensali, ecc. una buona parte del nolo va fuori e quindi l'azienda armatoriale si trova in condizioni difficili per questa specie di dispersione, che potrebbe costituire un male non corretto, qualora si potesse dimostrare che questo tasso di assicurazione è oltre il limite sopportabile e giusto.

Dal momento che siamo chiamati qui ad approvare delle misure in virtù delle quali le compagnie di assicurazione potrebbero continuare nella loro funzione con l'aiuto e il diretto intervento dello Stato, io domando che lo Stato, prima di fare questo intervento, ottenga un abbassamento del tasso, nell'interesse della Marina mercantile.

Voi direte: ma gli armatori non si fanno parte diligente? Gli armatori, egregi colleghi, sono costituiti da gente così e così, cioè

da gente che dispone di mezzi appena sufficienti per tirare avanti la propria barca. Ci sono armatori di una singola nave che devono studiare dalla mattina alla sera come andare avanti e poi ci sono dei complessi abbastanza considerevoli di società di navigazione ed anche di armatori privati, che dispongono di molte navi e che novantanove volte su cento fanno anche parte dei consigli di amministrazione delle società di assicurazione: mentre sono armatori sono anche assicuratori e quello che perdono come armatori lo guadagnano come assicuratori. Non hanno questo interesse di andare a verificare quanto vi sto dicendo. Perciò sottopongo ai colleghi l'opportunità (fermo restando il principio che le navi devono essere assicurate) che lo Stato, attraverso i suoi organi competenti, esamini la cosa.

Io denunziò alla Commissione che secondo le informazioni che ho, i tassi di assicurazione sono estremamente onerosi e che perciò, dovendo lo Stato intervenire, intervenga pure, ma esamini anche se sia il caso di far diminuire questi tassi, che oggi non possono diminuire per effetto della concorrenza, in quanto tutte le società sono incartellate.

PRESIDENTE. Sono giuste le preoccupazioni dell'onorevole Giulietti, dato che si impegna il denaro dello Stato. Ma questa legge di assicurazione contro i rischi è scaduta il 31 dicembre 1948, e si tratta di prorogarla di un anno. Sottopongo, pertanto, all'intelligenza dei colleghi quale possa essere il rischio che si corre ritardando l'approvazione di un provvedimento, che può essere anche oneroso, ma che è tale già da otto anni a questa parte.

Se noi ci mettiamo a studiare i dettagli per un intervento sia verso le società di assicurazioni, sia in rapporto ai tassi, si corre il rischio di far rimanere le navi, per tutto l'anno in corso, senza assicurazione.

DUCCI. Io chiedo non solo per me, ma per una buona parte dei colleghi presenti, che ci siano dati chiarimenti sulla situazione assicurativa e riassicurativa nazionale e internazionale, nonché sui tassi che vengono pagati.

Sta bene quello che ha detto il Presidente; ma d'altra parte bisogna notare che in un solo anno sono forse miliardi che corrono nel campo assicurativo.

Prima della guerra credo che quasi tutte le società italiane di assicurazione finivano per riassicurarsi presso il Lloyd inglese; questo è stato poi surrogato dall'intervento dello Stato. A me sembra che uno dei punti che

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 24 MAGGIO 1949

va messo maggiormente in chiaro è questo: quale è il divario esistente per la riassicurazione nel ricorrere direttamente alle fonti primitive e quali sono i tassi che vengono fatti dallo Stato.

In sostanza, allo Stato si viene a dare un aggravio che potrebbe essere solo in parte diminuito, oppure ci troviamo nella situazione che solo l'intervento dello Stato può coprire queste riassicurazioni?

Chiederei queste delucidazioni alla competenza del Relatore.

CORBINO. Dobbiamo tener presente che, mentre nel nostro mercato le assicurazioni marittime erano fino al 1934 regolate dal sistema della libertà di contrattazione e libertà di riassicurazione, quando nel 1934-35 cominciò il regime di autarchia e di controllo dei cambi, furono introdotte tali restrizioni in materia di versamento dei premi, che molte delle compagnie straniere di assicurazione praticamente furono messe nell'impossibilità di partecipare al processo riassicurativo.

Scoppiata la guerra, questa situazione è stata portata al limite e, come si fece durante la guerra del 1914-18, l'assicurazione marittima diventò un compito dello Stato.

È bene che la Commissione tenga presente che nella guerra 1914-18 l'assicurazione dei rischi marittimi lasciò alla gestione statale un utile di circa 600 milioni di lire di quell'epoca. Quindi, nei riguardi dello Stato, fu un buon affare.

Le osservazioni dell'onorevole Giulietti hanno un certo fondamento, perché effettivamente i tassi praticati dalle compagnie italiane di assicurazione sono oggi alquanto più alti dei tassi praticati dalle compagnie d'assicurazione a carattere internazionale. Ma la ragione non risiede tanto — a mio giudizio — nel fatto dell'esistenza di un cartello, quanto nel fatto che, per ragioni dipendenti un po' dal trattato di pace, un po' da tutti gli accordi finanziari che sono da questo derivati, i rapporti fra le nostre società di assicurazione e le grandi organizzazioni di riassicurazione internazionale non sono ancora ritornati in condizioni normali. Ne deriva quindi un risultato di carattere meccanico, automatico: non potendo coprirsi col coefficiente di rischio che è generale per tutta la marina mondiale, ma col coefficiente di rischio particolare per la nostra marina, il premio di assicurazione deve aumentare in correlazione. E poiché, al di là di un certo limite, le compagnie non si vogliono scoprire perché non potrebbero fronteggiare le conseguenze finanziarie di un sinistro, al posto

delle riassicurazioni (attualmente impossibili con i gruppi assicurativi stranieri) si è dovuto creare questo *pool* delle assicurazioni nazionali, che convoglia i rischi verso lo Stato.

Sarebbe interessante — e forse anche le osservazioni dell'onorevole Ducci hanno notevole rilievo — sapere cos'è successo in questa materia, sapere cioè se il risultato della riassicurazione statale abbia lasciato un margine utile o una differenza passiva, e che ordine di grandezza abbiano l'uno e l'altra.

Questo, per la parte generale.

Per la parte di carattere giuridico formale, debbo far rilevare che anche questa volta il Governo ci pone di fronte ad una proroga quattro mesi dopo che il provvedimento è scaduto. Questo sistema, a mio giudizio, dovrebbe finire e bisognerebbe soprattutto (il mio appunto non va diretto alle persone dei ministri, che sono completamente al di fuori di quello che sto per dire) che la burocrazia italiana si rendesse conto che il regime dei pieni poteri è finito, e che oggi c'è un Parlamento che ha il diritto e il dovere di guardare in tutti i settori della gestione dello Stato; e quindi si deve togliere l'abitudine di preparare i disegni di legge come si faceva fino all'8 maggio 1948, quando il disegno di legge si preparava, si mandava alla Presidenza del Consiglio, si iscriveva all'ordine del giorno e il giorno dopo diventava legge dello Stato. Oggi bisogna che si pensi tempestivamente alla preparazione dei disegni di legge e alla loro presentazione al Parlamento in maniera che questo li possa esaminare e discutere con perfetta conoscenza di causa.

Sta di fatto che oggi ci troviamo di fronte ad uno stato di necessità di approvare questa proroga, perché in sostanza fino ad oggi dei rischi sono stati assunti e lo Stato avrà assunto i relativi oneri. Noi purtroppo, *ob torto collo*, dobbiamo regolarizzare questa situazione. Ed allora noi potremmo, a mio giudizio, approvare questo provvedimento, che non fa altro che prorogare di altri sei mesi una situazione che già esiste; e poi formulare un ordine del giorno, o pregare il nostro Presidente che si renda interprete del desiderio della Commissione presso il Governo, affinché il Governo esamini subito quello che si deve fare a partire dal 1° gennaio 1950 e sottoponga in tempo all'esame della Commissione l'eventuale provvedimento di proroga, con limiti di rapporti assicurativi ben determinati e soprattutto con una documentazione da allegarsi alla relazione al disegno di legge, che metta il Parlamento in condizione di ve-

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 24 MAGGIO 1949

dere cosa si è tratto di utile o cosa si è pagato in perdita nel regime assicurativo degli ultimi anni.

Io credo che con questa formula potranno essere contemperate sia le osservazioni degli onorevoli Giulietti e Ducci, sia la necessità, dal punto di vista formale, di regolarizzare una gestione che va avanti da cinque mesi circa in maniera assolutamente irregolare.

ORLANDO, *Relatore*. Vorrei — nel rispondere all'onorevole Giulietti — ricordare che avevamo un vastissimo mercato di libera riassicurazione; ogni compagnia poteva creare possibilità di concorrenza, avendo modo di riassicurarsi favorevolmente all'estero.

L'onorevole Corbino ha richiamato le odierne limitazioni dei mercati: io voglio ricordare per inverso che le società nostre avevano coperture di riassicurazione anche nei paesi più lontani. Allora v'era quella larga concorrenza alla quale ho accennato e si potevano quotare i premi delle navi in rapporto alla bontà di esse, alla serietà ed onestà degli armatori e ad altri decisivi elementi di fiducia. Venuta la guerra, e creatasi questa forma di imprescindibile intervento dello Stato, essa è stata sostanzialmente protettiva per gli armatori, specialmente nel campo dei rischi di guerra i cui premi sono stati « politici ». Del resto, i colleghi mi insegnano che i tassi dell'assicurazione ordinaria contro i rischi dei trasporti marittimi salgono o scendono in rapporto ai risultati: quando essi sono favorevoli i mercati sono incoraggiati ad abbassare i premi. Ma ora che le valutazioni sono altissime, i tassi dei premi di assicurazione debbono tener conto oltre che del vero e proprio rischio marittimo delle navi, anche dell'entità economica, che deve essere il più possibile suddivisa.

L'onorevole Corbino ha chiesto quali siano stati i risultati di queste riassicurazioni in gestione di Stato. Li ho detti, così come è bene ricordare che nell'altra guerra lo Stato ebbe da una gestione simile un attivo di talune centinaia di milioni. Questa volta le due gestioni separate (perché lo Stato è intervenuto con due gestioni separate in riassicurazione: una per i rischi di guerra ed una per i rischi ordinari) hanno dimostrato che l'una (quella contro i rischi di guerra) è stata passiva, l'altra (quella contro i rischi ordinari) attiva, sia pure soltanto per circa 200 milioni di lire.

Infine, osservazione esatta è quella dell'onorevole Corbino: negare l'approvazione a questa legge significherebbe creare situazioni gravissime, in quanto è noto che il maggior numero di coperture delle navi avviene nei

primi di gennaio di ogni anno e molte di esse sono riassicurate con lo Stato. Quindi il provvedimento che viene sottoposto a voi oggi, 24 maggio, ha già pratica attuazione dal 1° gennaio e la Commissione è chiamata quasi soltanto ad avallare uno strano stato di fatto. Ma quanto meno esso impone, a mio modesto avviso, che la Commissione chieda al Governo il perché di questo ritardo ed il perché il Parlamento non sia stato chiamato, in tempo, a deliberare preventivamente sul problema che ci occupa. In tal senso è la mia proposta, prima di assumere una qualsiasi decisione.

CERABONA. Io non ho compreso la dichiarazione dell'onorevole Corbino che è materiata di verità ma che nella seconda parte non è coerente alla prima, e secondo cui noi dovremo oggi approvare un qualche cosa di cui non abbiamo perfetta conoscenza.

Io penso, invece, che i chiarimenti si potrebbero avere anche con carattere di urgenza, onde votare con coscienza e serietà questa proroga.

Ora, per le osservazioni fatte dall'onorevole Giulietti, mi pare che noi avremmo la necessità di conoscere più a fondo la questione per dare il nostro voto. Se si è fatto male, non per questo dobbiamo approvare, ma dobbiamo invece dire: non proroghiamo, in quanto siamo in grado di comprendere che non si è fatto bene.

GIULIETTI. Richiamo l'attenzione della Commissione su quello che sto per dire. Abbiamo detto che bisogna far presto per assicurare le navi. Io vi dichiaro che una gran parte del valore delle navi attualmente in esercizio non è assicurato.

Qui è risultato che il cartello esiste e che il tasso in Italia è più alto che altrove: adesso vi dico che gli armatori, se dovessero assicurare le navi coi tassi che si praticano in Italia, avrebbero l'esercizio passivo. Ecco quindi la ragione per cui una parte rilevante del valore della nave è scoperta di assicurazione.

LOMBARDI RICCARDO. Su quale bilancio vengono conteggiate le eccedenze attive o passive di questa riassicurazione?

CORBINO. Sul bilancio del Tesoro

LOMBARDI RICCARDO. Non vorrei che questa gestione finisse tra quelle fuori bilancio. Inoltre, non so dopo quanti anni si effettua il conteggio: quindi, probabilmente, non siamo in condizione di poter fare un calcolo neppure degli ultimi cinque anni...

CORBINO. Adesso abbiamo i risultati fino all'esercizio 1948 e questi risultati sono attivi per i rischi ordinari.

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 24 MAGGIO 1949

PRESIDENTE. Il disegno di legge è stato trasmesso soltanto pochi giorni fa.

C'è una proposta dell'onorevole Cerabona in base alla quale il Relatore dovrebbe assumere ulteriori informazioni, per fornire alla Commissione tutti quei chiarimenti che sono emersi dalla discussione finora fatta.

Proporrei quindi di rinviare il disegno di legge alla prossima seduta, pregando il Relatore di assumere ulteriori notizie.

Pongo in votazione la proposta di rinvio.

(È approvata).

Seguito della discussione del disegno di legge:

Miglioramenti alle misure di alcune competenze accessorie del personale delle Ferrovie dello Stato. (502).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: Miglioramenti alle misure di alcune competenze accessorie del personale delle Ferrovie dello Stato.

Dobbiamo passare all'esame dell'allegato. Comunico che sono stati annunciati numerosi emendamenti, la maggior parte dei quali, presentati dai deputati Tomba e Imperiale, mirano a variare le misure delle varie competenze accessorie.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. È bene stabilire subito un criterio di massima su cui, almeno, io vorrei indirizzare il mio pensiero anche allo scopo di pacificare la discussione.

Il primo concetto nel fissare l'ammontare delle competenze è stato che la cifra indicata è iniziale o minima. C'è una facoltà all'articolo 60 per il Ministro di modificarla fino ad un massimo del 50 per cento.

Non posso dare ad un manovratore un grandissimo aumento senza ritoccare anche il compenso, ad esempio, del sorvegliante di linea, del cantoniere o del deviatore.

Gli aumenti che, ripeto, sono minimi, consentono di rispettare l'articolo 2 della legge. Se si aumenta il limite di queste competenze accessorie, vi sarà un inevitabile ritardo nella loro applicazione finché non si trovi la contropartita nelle economie.

Pertanto occorre tener presente questo fatto: ogni aumento darà la presunzione di un ritardo; è bene dunque che si sappia che ogni aumento del minimo porterà un ritardo nell'applicazione.

In definitiva, se andassimo al disopra della base iniziale faremmo due danni: ritarderemo l'applicazione, ed altereremo nello

stesso tempo una serie di proporzioni che devono essere mantenute per una ragione di gerarchia delle retribuzioni.

Guardate che oggi applichiamo le competenze accessorie in un periodo in cui non abbiamo fatto mai delle grandi economie, quindi in periodo di larghezza. Se le avessimo applicate in regime di amministrazione stringata, sarebbe difficile raggiungere quei massimi.

Oggi in questo sono abbastanza ottimista, nel senso che partiamo da una organizzazione in cui non è difficile fare economie. Quindi è bene cominciare da un numero basso e poi man mano io stesso — pur mantenendo il rapporto di relazione tra le singole categorie — cercherò di venire incontro alle aspirazioni degli interessati.

Comunque, ciascun aumento deve essere organico e razionale: il manovratore non può fare un'economia se non c'è anche la collaborazione del sorvegliante, del capostazione, ecc. Tale rapporto è già stabilito qui: come Ministro mi impegno a mantenerlo.

Questo vale per tutte le altre proposte di emendamento, non perché non voglia aumentare, ma perché voglio mantenere un giusto rapporto fra le singole categorie.

DI VITTORIO. Vorrei cercare un compromesso col Ministro dei trasporti. In fondo, riconosco che in tutta la legge bisogna mantenere un equilibrio e che è evidente che se si sposta a favore di una categoria bisogna spostarlo per le altre categorie: è una esigenza giusta ed obiettiva. Ma qui c'è un desiderio della Commissione, espresso molto bene da vari colleghi nella seduta precedente, di vedere alquanto migliorate queste competenze accessorie nel loro complesso, senza perciò rompere l'equilibrio della legge.

Abbiamo un esempio di facile comprensione anche per i profani, come sono io, di questioni tecniche ferroviarie, che dà a tutti una chiara idea della condizione di inferiorità in cui si trova questo personale.

Rispetto all'ante-guerra ci troviamo di fronte ad un aumento di 25 volte, mentre l'aumento generale dei prezzi constatato dall'Ufficio di statistica è almeno di 50 volte.

I ferrovieri non arrivano a tale coefficiente di moltiplicazione per le loro competenze accessorie e quindi restano in condizione di inferiorità rispetto alla situazione in cui si trova la maggioranza degli italiani che lavorano.

Allora, cosa fare? Dobbiamo richiamare l'attenzione dell'onorevole Relatore e dell'onorevole Ministro. Nella precedente seduta abbiamo presentato un emendamento, che è sta-

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 24 MAGGIO 1949

to respinto, il quale proponeva di aumentare del 50 per cento tutte queste competenze. Forse tra il livello attuale e l'aumento del 50 per cento c'è una differenza abbastanza notevole. Non possiamo trovare un punto di confluenza su cui tutta la Commissione si può mettere d'accordo per cercare di dare una leggera soddisfazione al personale e allo stesso Parlamento per la funzione che è tenuto ad esercitare e risolvere così il problema con soddisfazione comune?

Io mi assumo una grande responsabilità, perché i ferrovieri sono malcontenti anche della mia proposta di aumento del 50 per cento. Comunque, non ritorniamo su quello che è già discusso; ma io ritengo che portare un aumento del 30 per cento non sia una rovina per nessuno. I ferrovieri restano sempre molto al disotto di quello cui avrebbero diritto e non ci sarebbe nemmeno l'argomento del ritardo.

Io ho letto un articolo del Ministro dei trasporti, dal quale risulta che l'Amministrazione ferroviaria ha già realizzato certe economie e il personale è il primo fattore di questo risultato. Anche come riconoscimento verso il personale, pregherei l'onorevole Ministro di non insistere: non sono, queste, cifre che abbiano avuto una sanzione divina!... Date una piccola soddisfazione al personale, una piccola soddisfazione anche al Parlamento; non si rovina niente e, se anche si dovesse ritardare di 15 giorni la decorrenza, non sarà un grave danno. In questo modo tutto il nostro lavoro sarebbe semplificato; altrimenti saremo obbligati a presentare emendamenti su tutte le voci.

Se invece ci mettiamo d'accordo su un piccolo miglioramento, che non deve suscitare nemmeno preoccupazioni da parte dei colleghi della Commissione finanza e tesoro, risolveremo bene il problema e faciliteremo anche il nostro lavoro.

Perciò prego l'onorevole Ministro di voler aderire a questa mia proposta.

MONTICELLI, *Relatore*. Alle ragioni addotte dall'onorevole Ministro vorrei aggiungere un'altra considerazione che dovrebbe essere già affiorata nella relazione che ho fatto al disegno di legge.

La finalità di questo disegno di legge non è soltanto quella di perequare le competenze accessorie, ma di invogliare il personale ad un maggior lavoro, onde cercare di ottenere una economia per l'Amministrazione.

Quale è la situazione del personale oggi? Ad esempio, per quanto riguarda il soprassoldo per lavoro notturno, percependo lire 8

la prima categoria e lire 4 la seconda, nessuno ha interesse a fare ore notturne, ma tutti trovano pretesti...

DI VITTORIO. Non c'è nessun lavoratore in Italia che abbia un compenso di quel genere!

MONTICELLI, *Relatore*. Appunto per questo, dobbiamo vedere quale è la cifra con cui possiamo invogliare il personale ad eseguire lavoro notturno. Aumentando di tre volte la cifra precedente, io ritengo che si raggiunga lo scopo.

Però non nascondo che le argomentazioni svolte dai colleghi Tomba, Imperiale e Di Vittorio lasciano perplesso il relatore. Ritengo perciò che si potrebbe trovare un *modus vivendi*: lasciare fisse le misure delle singole competenze, ma ampliare la facoltà data al Ministro dall'articolo 60 di aumentare l'indennità stessa, portandola fino al 60 per cento. In tal modo, facendo i debiti calcoli, le 25 lire possono arrivare a 40, cioè ad una cifra che si avvicina notevolmente al coefficiente di maggiorazione del costo della vita.

DI VITTORIO. Si tratta di aumentare il punto di partenza.

MONTICELLI, *Relatore*. Dobbiamo cercare di non ritardare l'applicazione del provvedimento e di dare la possibilità al Ministro di aumentare queste competenze in conformità degli introiti. Se manteniamo queste cifre ed aumentiamo la possibilità di un ulteriore aumento, raggiungiamo lo stesso scopo. Vuol dire che in un primo tempo l'aumento sarà soltanto limitato a quanto fissato dalle tabelle, ma poi, man mano che le economie si verificheranno, il Ministro avrà la possibilità di aumentare fino al massimo del 60 per cento, il che costituisce un aumento superiore alle richieste avanzate dagli onorevoli colleghi.

In questi limiti mi sento di poter proporre un emendamento come Relatore.

DI VITTORIO. È stato detto di dare il tanto per cento di facoltà al Ministro. Ebbene, quanto per cento di facoltà al Parlamento di elevare queste competenze?

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Non è che io non voglia, che sia contrario, ma mi pongo la questione amministrativa. Insisto nel richiedere delle quote basse iniziali di economia perché solo in tal caso è più facile mantenerle ed attuarle subito. Dobbiamo realizzare quelle economie per cui ci siamo impegnati nell'articolo 2 e dobbiamo avere la presunzione positiva che le realizzeremo.

Quando ci saranno i nuovi aumenti agli statali noi prenderemo impegno, nella discus-

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 24 MAGGIO 1949

sione generale, di elevare il minimo su cui si basano le competenze accessorie. Quindi ritorneremo ancora su queste competenze.

DI VITTORIO. Questo è il limite estremo. Non siamo in questa situazione.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Se ad esempio viene osservato che dei quaranta deviatori alla stazione di Firenze c'è bisogno di mandarne alcuni a Napoli, e si può fare il turno con soli trentacinque, evidentemente questi debbono venire adeguatamente compensati.

Ma in ogni modo, se la piattaforma del compenso è inizialmente bassa, più facile ne è l'applicazione.

TOMBA. Conosco troppo bene il sistema che vige in ferrovia. Non dobbiamo nasconderci che dare la facoltà al Ministro — non è che si voglia negare la fiducia al Ministro — dato che egli si trova molto più vicino alle carte che non al personale, ed è influenzato più dalle carte e dai conti, che dai bisogni del personale, potrebbe portare degli inconvenienti.

Riferendomi a quanto ha detto il Relatore riguardo alle ore notturne, rilevo che non è vero che l'ora notturna di prima categoria si riferisca al personale viaggiante e quella di seconda categoria al personale locale. Il pagamento delle ore notturne è per il personale che fa servizio locale; soltanto il servizio che il personale svolge è di categoria diversa. Il personale di prima categoria è quello di macchina che fa la manovra, e percepisce per la prima categoria. Il deviatore, il manovratore, appartengono alla prima categoria e tutti i lavoratori, dal manovratore al capostazione, in stazione, percepiscono le ore notturne. Ora, non c'è una sperequazione fra il personale dell'ultimo grado ed il capostazione, il quale ultimo, anche lui fa le ore notturne e se il suo lavoro non è pericoloso quanto quello del manovratore, è ugualmente faticoso, perché deve passare delle notti insonni. Piuttosto, se una riduzione si dovesse fare, penso che si dovrebbe fare — ed il Ministro lo sa benissimo — per certe stazioni ove il lavoro notturno non è certamente da paragonare con quello che si può fare in altre stazioni.

Piuttosto che mettere la cifra oltre la quale il Ministro non possa andare, io proporrei di stabilire una cifra al disotto della quale non possa scendere.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. C'è la facoltà dell'articolo 60.

DI VITTORIO. Vogliamo anche noi questa facoltà.

IMPERIALE. Il Ministro ha fatto delle dichiarazioni che ci lasciano perplessi. Egli dice: queste sono le cifre, esse non possono essere aumentate. Allora io mi domando: per quale ragione noi siamo qui?

Ricordo al Ministro che il giorno 29 prossimo, domenica, si terrà il congresso del Sindacato ferrovieri italiani, e sarebbe bene che in quella sede arrivasse un segno tangibile del riconoscimento dei sacrifici del personale ferroviario, da parte nostra e da parte dell'Amministrazione ferroviaria. Quel segno sarebbe un primo e più grande passo per una distensione dei rapporti fra il Ministro ed i ferrovieri. In questi giorni ho tenuto varie riunioni di ferrovieri nei maggiori centri d'Italia. Quando ho letto queste tabelle, essi le hanno respinte, perché sapevano che erano state concordate col Ministro altre tabelle di altro tenore e di altra portata. Ora il ferroviere prova una certa delusione di fronte a queste nuove competenze. Mi meraviglio che il Ministro non si renda conto di ciò. L'errore del Ministro è che vuol mettere le competenze accessorie in rapporto allo stipendio. Avendo gli statali ottenuto un aumento, il Ministro s'è sentito in diritto di diminuire le competenze accessorie. Questo è l'errore. Lo stipendio è quel tanto che l'Amministrazione assicura al proprio dipendente. Le competenze accessorie invece si danno per incrementare il servizio. Nella sua relazione il Ministro riconosce ciò, ma, quando arriviamo al *quantum*, lei, onorevole Ministro, dimentica quelle che erano state le ragioni stesse dell'emissione delle competenze accessorie. Io le dirò che, affinché si verifichi un certo senso di distensione nella classe dei ferrovieri, è bene presentarsi al congresso con delle tabelle un po' più umane. L'onorevole Di Vittorio aveva fatto la proposta di aumentare queste tabelle del 30 per cento; mi pare che la proposta possa essere accettata, perché rappresenta la via di mezzo.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Cioè in totale oltre due miliardi, in più di quello che faticosamente ho potuto realizzare. Ciò vorrà dire aspettare almeno per sei mesi onde avere quelle economie che mi consentano di rendere attuabile le competenze accessorie.

DI VITTORIO. Aumentano lo stimolo e quindi fanno realizzare più presto le economie.

DUCCI. È impossibile pretendere il risultato prima dello stimolo.

DI VITTORIO. Queste competenze non sono adeguate e quindi possono non dare lo stimolo.

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 24 MAGGIO 1949

TROISI. Desidero richiamare l'attenzione sul fatto che con l'articolo 2 abbiamo condizionato la corresponsione di queste competenze alle economie conseguibili, cioè l'articolo 2 vincola l'erogazione di tali compensi alla esistenza di una contropartita. In sostanza voglio dire che i compensi, anche se inizialmente appaiono molto modesti, hanno però il vantaggio di essere corrisposti con maggiore rapidità e potranno essere aumentati man mano che s'incrementeranno le economie.

IMPERIALE. Erano stati stabiliti otto miliardi ed allora la possibilità c'era.

CERABONA. Desidero intervenire nella discussione, permettendomi di ricordare al Ministro che egli, allorché si votò l'ordine del giorno Di Vittorio sull'aumento del 50 per cento, disse che si sarebbe visto dopo, voce per voce. Viceversa oggi ci troviamo a non poter discutere, perché il Ministro si riporta a quello che è scritto e non accetta nessuna proposta di variazione.

PRESIDENTE. Proporrei di sospendere la seduta allo scopo di trovare una base di accordo d'applicazione generale, per evitare una discussione articolo per articolo, dato che, evidentemente, ciascuno di noi non ha sufficienti elementi di giudizio per potere stabilire se è giusto un aumento del 15, del 20, o del 40 per cento.

(La seduta, sospesa alle 17, è ripresa alle 17,10).

Comunico alla Commissione che, facendomi interprete della volontà di tutte le parti e desiderando realizzare un voto unanime in una materia così delicata, avrei concordato col Ministro un aumento globale del 20 per cento, al di fuori delle voci di cui all'articolo 59. Propongo, pertanto, il seguente ordine del giorno:

« Tutte le misure delle competenze accessorie di cui all'allegato del disegno di legge n. 502 sono aumentate del 20 per cento, salvo per il premio di interessamento di cui all'articolo 59 che viene aumentato del 10 per cento agli agenti di tutti i gradi ivi indicati e di un ulteriore 10 per cento per quelli indicati alla nota c) dell'articolo stesso ».

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Le voci di cui all'articolo 59 variano da 3 mila mensili a 18 mila lire mensili e sono per il personale di ufficio. Esse, quindi, si debbono considerare molto elevate. Credo che al di sopra di quanto è stato stabilito dall'articolo 59 non si dovrebbe andare, tenuto conto anche

dei premi da esso stabiliti non esistono per gli altri impiegati dello Stato. La cosa, in ogni caso, dovrebbe essere studiata con gli altri Ministeri competenti. Quando si tratta del personale esecutivo posso prendere la responsabilità, perché è personale specializzato, mentre quando si tratta del personale di ufficio, si parla di gradi, ed allora sono gradi uguali ai maestri, ai magistrati, ecc. Per tale ragione pregherei di lasciare le cose così come stanno.

TOMBA. Concordo che per certi gradi non si presenta la necessità dell'aumento. Ma questa necessità si presenta per altri gradi.

MONTICELLI, *Relatore*. Quando esamineremo l'articolo 59 ne potremo riparlare.

PRESIDENTE. Abbiamo fatto la proposta globale; poi discuteremo. Sul 20 per cento ritengo che l'accordo sia raggiunto da tutti. Il problema è l'applicazione di questo principio in rapporto all'articolo 59. Il Ministro fa notare che per gli altri premi, egli ha la facoltà indiscriminata di poter fare questo eventuale aumento, mentre per quanto riguarda i premi di cui all'articolo 59, siccome essi hanno riferimento ad altre categorie di personale statale, tale facoltà urta contro difficoltà notevoli di applicazione. Per tale problema il Ministro richiederebbe di sospendere il suo esame, onde interpellare il Ministro del tesoro.

Se vogliamo decidere oggi, abbiamo solo la possibilità di aumentare del 20 per cento, e questo 20 per cento rappresenta un aumento che viene ad essere approvato dalla Commissione con voto unanime e quindi con una simpatica votazione nell'interesse della categoria dei ferrovieri. L'articolo 59 rimane quello che è. Domani, se ci saranno aumenti agli statali, ci saranno i relativi riflessi anche per il personale contemplato da questo articolo. Se siete d'accordo su questo, va bene, altrimenti bisogna sospendere un'altra volta l'esame di questo disegno di legge perché il Ministro dei trasporti possa riferire al Ministro del tesoro.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Mi assumo la responsabilità di iniziare l'applicazione prendendo un miliardo di più da economie che si devono fare, e non è un problema facile. Un miliardo è sempre un miliardo e quindi la difficoltà non è piccola. E dovrò fare appello alla buona volontà dei ferrovieri per poter tirare fuori questo miliardo.

CHIEFFI. In aggiunta a quanto hanno detto il Ministro e il Presidente, dico che il rivedere questo premio di interessamento comporterebbe un'ulteriore esame da parte della Commissione finanze e tesoro, per le

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 24 MAGGIO 1949

ripercussioni che si avrebbero nei confronti degli altri statali. Quindi potremmo aderire per la parte che riguarda l'aumento del 20 per cento, ma per quella parte che riguarda la revisione dobbiamo fare una riserva, perché non abbiamo il mandato che ci autorizza a portare uno squilibrio dell'attuale situazione.

BALDASSARI. Mi pare che la sorgente alla quale si attinge per dare i miglioramenti al personale sia unica perché, in fin dei conti, è il personale stesso che si fa questi aumenti, anzi il personale dà di più di quello che riceve in quanto si pretende da tutto il personale una maggiore attività dalla quale si deve ricavare una economia. Ma quando pensavamo di dare questi aumenti fissi ad una certa categoria di personale, lo abbiamo pensato perché sapevamo che si ricavava una certa cifra. Se agli altri si dà il 20 per cento, perché non dobbiamo aumentare anche a costo del 20 per cento?

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Teoricamente sì, ma mi dovete dare del tempo per vederne l'entità. Voi sapete che i gradi del personale esecutivo delle Ferrovie non corrispondono a quelli delle altre Amministrazioni. Bisognerà vedere il problema non nei confronti interni dei ferrovieri, ma nei confronti esterni, nell'equilibrio con gli statali.

IMPERIALE. Sono perfettamente d'accordo con il Ministro che dice: sopraeleviamo la misura per questo personale che deve fare servizio col personale esecutivo, ma vorrei che il Ministro tenesse anche presente che queste categorie godono già di altri premi.

Tenuto conto che lei ha la facoltà di aumentare questi premi, le propongo di aumentare un po' il premio anche per il personale degli uffici.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Il 10 per cento agli uffici ed il 20 per cento agli altri.

PRESIDENTE. Mi pare che su questo punto saremmo d'accordo: che tutti i premi delle competenze accessorie siano elevate del 20 per cento. Per quanto riguarda l'articolo 59 l'aumento dei premi è del 10 per cento per tutti i gradi e di un ulteriore 10 per cento per i dirigenti esecutivi dei gradi dal 7° al 10°.

CERABONA. In linea di massima sono d'accordo per questo compromesso del 10-20 per cento. Faccio notare solamente l'effetto che potrà avere questa legge così come la Commissione la vota, perché il progetto è organico, è un tutto organico e l'articolo 59 parla di un premio di interessamento dicendo: « Agli agenti delle qualifiche sottoindicate è assegnato un premio di rendimento e di

interessamento alla regolarità ed economia del servizio a ciascuno affidato per stimolarne l'attività ».

Ora, io domando quale effetto farà l'aumento del 20 per cento per alcune categorie e l'aumento del 10 per cento per il personale degli uffici. Questa è responsabilità che va più al Ministro che alla Commissione. Io sarei dell'avviso, perché la legge sia organica, di non soffocarla, e di dare il 20 per cento a tutti, altrimenti la cosa non produrrebbe una simpatica impressione.

TOMBA. Io insisterei perché il 20 per cento che si vota per le altre voci, fosse applicato anche all'articolo 59 del grado 7° al 14°.

IMPERIALE. Siamo d'accordo in linea di massima per il 20 per cento, però gli articoli dobbiamo esaminarli in quanto ci sarà forse qualche articolo su cui ci si dovrà fermare e credo non sia opportuno impegnarci con un ordine del giorno. Per tale ragione non stimerei opportuno mettere in votazione l'ordine del giorno stesso.

PRESIDENTE. In che senso?

IMPERIALE. Perché sull'articolo 42 vi è qualcosa che andrà contro quell'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Se partiamo dal principio che la struttura del disegno di legge deve essere modificata, non facciamo un aumento di carattere organico.

IMPERIALE. Ci sono questioni tecniche sulle quali dovremo metterci d'accordo.

DI VITTORIO. Credo che noi possiamo approvare tutti questi ordini del giorno di carattere economico generale. Penso però che noi, comunque, siamo obbligati ad esaminare articolo per articolo. Se ci sono considerazioni di ordine tecnico, anomalie, delle modifiche da fare, naturalmente quest'ordine del giorno non può essere preclusivo dell'esame degli articoli.

IMPERIALE. Mi preoccupavo di questo: siamo in sede legislativa e non vorrei che fosse preclusa la possibilità di mie obiezioni su determinate questioni di ordine tecnico che intendo fare a tempo opportuno.

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

(È approvato).

Rimane, dunque, inteso che le misure delle competenze accessorie debbono considerarsi aumentate tutte del 20 per cento, ad eccezione di quelle di cui all'articolo 59.

Passiamo ora all'esame dell'Allegato: Modificazioni alle « disposizioni sulle competenze accessorie per il personale delle ferro-

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 24 MAGGIO 1949

vie 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.

CAPO V.

COMPENSO PER LAVORI STRAORDINARI E COTTIMI.

ART. 38.

« Il primo comma è soppresso ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

CAPO VII.

SOPRASSOLDO PER SERVIZIO NOTTURNO.

ART. 41.

« Il primo comma è sostituito dal seguente:

« Agli agenti comandati a prestare servizio fra le ore 22 e le 5 è corrisposto, a seconda della natura del servizio prestato e dei disagi ad esso inerenti, un soprassoldo nella misura oraria di lire 25 per la prima categoria e di lire 12 per la seconda ».

« Il terzo comma è soppresso ».

Pongo in votazione l'articolo 41 testé letto.
(È approvato).

Passiamo all'articolo 42:

CAPO VIII.

COMPETENZE SPECIALI DEL PERSONALE
DI MACCHINA.

ART. 42.

Premio per ora di lavoro.

« Il primo comma è sostituito dal seguente:

« Per ogni ora impiegata, secondo l'orario dei treni in viaggio, nella condotta delle locomotive e delle automotrici è corrisposta una indennità di lire 50 al macchinista e di lire 33 all'aiuto macchinista ».

« Il punto 1° del terzo comma è sostituito dal seguente:

« Per due terzi del tempo impiegato:
nelle manovre in residenza, comprese quelle in partenza o in arrivo con i treni;
nell'esecuzione di lavori in deposito inerenti al servizio di macchinista;
nei servizi locali, cioè quelli effettuati con treni e locomotive isolate fra stazioni e scali della stessa località o considerati tali per decisioni del direttore generale.

« Per determinati servizi locali effettuati fra stazioni e scali di particolare importanza, il direttore generale ha però la facoltà di autorizzare il pagamento in misura intera dei compensi previsti dal primo comma ».

« Il punto 2° del terzo comma è sostituito dal seguente:

« Per metà del tempo impiegato nei viaggi comandati fuori servizio e nella riserva presenziata ».

A questo articolo sono stati presentati due emendamenti, uno dell'onorevole Tomba ed uno dell'onorevole Imperiale.

L'emendamento dell'onorevole Tomba è del seguente tenore:

« Sostituire il primo comma con il seguente:

« Al personale di macchina comandato per l'effettuazione di un treno sia con locomotori che con automotrici è corrisposta un'indennità di lire al macchinista e di lire all'aiuto macchinista per ogni ora di lavoro intercorsa tra l'uscita dal deposito locomotive e il rientro ».

MONTICELLI, *Relatore*. Lo accetto.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. È un criterio sano che, in genere, facilita la contabilità, in quanto il macchinista, quando esce dal deposito, è a disposizione.

TOMBA. Vorrei dire qualche cosa ad illustrazione del mio emendamento.

In sostanza, con questo mio emendamento, vorrei far sì che il personale di macchina, come si consegna al Servizio Movimento abbia a percepire completamente quel premio di ore di lavoro fino a quando viene riconsegnato al Deposito.

IMPERIALE. Se si dà lettura del mio emendamento, si potrà vedere che sostanzialmente è uguale.

PRESIDENTE. L'emendamento dell'onorevole Imperiale è del seguente tenore:

« Sostituire il primo comma col seguente:

« Per ogni ora impiegata nella condotta delle locomotive e delle automotrici e per le ore a disposizione del movimento è corrisposta una indennità di lire al macchinista e di lire all'aiuto macchinista ».

Potremmo adottare la formula dell'onorevole Imperiale; che è più precisa. Possiamo sostituire dunque il primo comma dell'articolo 42 con l'emendamento dell'onorevole Imperiale.

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 24 MAGGIO 1949

L'onorevole Imperiale propone anche la soppressione dell'ultimo comma dell'articolo 42.

IMPERIALE. Per essere completi (il Ministro mi ha già capito) debbo dire che noi vogliamo gli aumenti del 60 per cento non dopo le cento ore di lavoro, ma dalla prima ora.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. No, è proprio contro l'economia.

IMPERIALE. Ecco perché dicevo che non possiamo discutere il primo emendamento se non discutiamo prima questa parte: che deve cominciare dalla prima ora. Oltre al fatto che ci sono dei depositi che lavorano molto e dei depositi che lavorano poco, vi è la questione dei macchinisti anziani e dei macchinisti che fanno sempre da riserva, i cosiddetti « disponibili ».

Ora, il macchinista meno anziano viaggia quando deve effettuare qualche treno straordinario o quando l'anziano è ammalato o in congedo.

Ci dobbiamo preoccupare di questo. Se mettiamo la questione delle 100 ore, il personale più giovane e quello dei depositi più piccoli non viaggia più.

Nella distribuzione di questo premio dobbiamo portare un certo criterio di equità; dobbiamo fare in modo che questo premio venga distribuito con un po' di moralità, direi.

Ecco perché dicevo che bisognava prima esaminare questa parte.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Cento ore vuol dire quattro ore al giorno e quindi lo stimolo c'è. Se uno vuol guadagnare di più, farà più delle 4 ore al giorno.

IMPERIALE. Ma ciò a danno degli altri, perché i turni sono turni.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Contesto questo. Oggi ho bisogno di due cose: o fare un concorso — ciò che non è desiderato — o dare qualche cosa di più ai macchinisti per lavorare di più, perché il macchinista lavora spesso soltanto 3 ore al giorno. E gli stessi macchinisti mi hanno detto: è vergognoso che noi lavoriamo 3 ore e si deve fare un concorso per coprire il nuovo traffico. Ecco lo stimolo. Se tolgo alla legge questo stimolo, provo una rilassatezza ed allora anziché ottenere delle economie si crea la spinta ad aumentare il personale. Proprio questo è basilare, altrimenti cade tutta la legge. Non accetto, pertanto, il secondo emendamento Imperiale.

TOMBA. Con il collega Imperiale abbiamo discusso a lungo su questo argomento: gli ho detto chiaramente che sono di parere con-

trario. Approvando il principio dell'emendamento al primo comma dell'articolo 42, abbiamo portato al personale di macchina un beneficio già in potenza, perché se l'articolo 42 rimaneva così come era, il personale totalizzava un numero di ore inferiori, mentre così totalizza un numero di ore superiori, onde le 100 ore — a parte qui che il pensiero dell'onorevole Imperiale è un pensiero ottimo sotto ogni punto di vista — si raggiungeranno facilmente.

C'è la questione dei macchinisti giovani che debbono battere il passo.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Sono tutti aiuti macchinisti approvati.

TOMBA. È un periodo transitorio che abbiamo fatto tutti quanti e si farà sempre.

IMPERIALE. Non è giusto.

TOMBA. Viaggeranno quando il macchinista sarà in congedo od ammalato. C'è di buono che non lavorando, non consumano, e non viaggiando non hanno spese. Il viaggiare importa delle spese, mentre il servizio locale non importa queste spese.

Io penso che togliendo ancora dall'articolo le parole « comprese quelle in partenza o in arrivo con i treni » e votando l'emendamento Imperiale al primo comma abbiamo risolto la questione e che il personale di macchina sarà sufficientemente soddisfatto, perché molte ore che prima non gli venivano retribuite, adesso lo saranno.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento dell'onorevole Imperiale al primo comma, del quale ho dato lettura.

(È approvato).

Pongo in votazione l'emendamento Tomba: *sopprimere le parole*: comprese quelle in partenza o in arrivo con i treni.

(È approvato).

Pongo in votazione l'emendamento Imperiale, soppressivo dell'ultimo comma dell'articolo 42.

(Non è approvato).

L'articolo 42 nella nuova formulazione è pertanto del seguente tenore:

CAPO VIII.

COMPETENZE SPECIALI DEL PERSONALE
DI MACCHINA.

ART. 42.

Premio per ora di lavoro.

Il primo comma è sostituito dal seguente:

« Per ogni ora impiegata, nella condotta delle locomotive e delle automotrici e per le

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 24 MAGGIO 1949

ore a disposizione del movimento è corrisposta una indennità di lire 60 al macchinista e di lire 40 all'aiuto macchinista ».

Il punto 1°) del terzo comma è sostituito dal seguente:

« Per due terzi del tempo impiegato:
nelle manovre in residenza;
nell'esecuzione di lavori in deposito inerti al servizio di macchina;
nei servizi locali, cioè quelli effettuati con treni e locomotive isolate fra stazioni e scali della stessa località o considerati tali per decisioni del direttore generale.

« Per determinati servizi locali effettuati con treni e locomotive isolate fra stazioni e scali della stessa località o considerati tali per decisione del direttore generale.

« Per determinati servizi locali effettuati fra stazioni e scali di particolare importanza, il direttore generale ha però la facoltà di autorizzare il pagamento in misura intera dei compensi previsti dal primo comma ».

Il punto 2°) del terzo comma è sostituito dal seguente:

« Per metà del tempo impiegato nei viaggi comandati fuori servizio e nella riserva presenziata ».

Lo pongo in votazione, salvo coordinamento.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 43:

Indennità di pernottazione.

È sostituito dal seguente:

« Al personale che in tutto o in parte del periodo dalle 22 alle 5, queste ore comprese, resta assente dalla residenza per servizio di macchina viene corrisposta una indennità di pernottazione di lire —.

« Agli effetti della liquidazione di detta indennità si computa l'assenza considerando anticipata l'ora di partenza, secondo l'orario dei treni, e posticipata quella reale di arrivo, del tempo occorrente per le operazioni accessorie, calcolato come al comma secondo sub-a) dall'articolo 42.

« Al personale medesimo che presta effettivo servizio di condotta, viene inoltre corrisposto, con le stesse modalità, un supplemento di lire — per ogni ora di servizio effettuato nello stesso periodo ».

Poiché non sono stati presentati emendamenti lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 44:

Premio di percorrenza.

È sostituito dal seguente:

« Al macchinista o all'aiuto macchinista, adibiti alla condotta delle locomotive a vapore in viaggio od in servizio alle tradotte, si corrisponde, per ogni chilometro virtuale di percorso, il premio di lire — e di lire —, rispettivamente.

« La misura del premio di percorrenza per il personale adibito alla condotta delle locomotive elettriche, delle automotrici e delle elettromotrici è stabilita caso per caso del direttore generale in misura non superiore ai limiti massimi suddetti ».

All'articolo 44 vi è un emendamento dell'onorevole Imperiale del seguente tenore: *aggiungere dopo le parole* « in servizio alle tradotte » *le altre:* e manovre.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Sono contrario. La manovra non ha mai avuto in tutti i Paesi delle paghe di percorrenza, ma solo dei premi vari. Quindi, sarebbe anche un assurdo tecnico. Per tale ragione non posso accettare.

IMPERIALE. Non insisto.

PRESIDENTE. Avendo l'onorevole Imperiale ritirato il suo emendamento, pongo in votazione l'articolo 44 testè letto.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 45:

Diarìa.

È sostituito dal seguente:

« *Compenso per assenza dalla residenza.*

« Al macchinista e all'aiuto macchinista, per ogni ora di assenza continuata dalla residenza oltre la sosta, per servizi effettuati per conto del deposito o della stazione cui è stabilmente addetto, viene corrisposto un compenso di lire — e di lire —, rispettivamente. Detto compenso è cumulabile con l'indennità di pernottazione di cui l'articolo 43.

« Il periodo di assenza è calcolato dall'ora di partenza del treno, secondo l'orario stabilito, all'ora reale di arrivo in residenza ».

Al secondo comma vi è un emendamento dell'onorevole Imperiale, del seguente tenore:

Aggiungere: Per le assenze superiori alle 24 ore ».

OTTAVA, COMMISSIONE — SEDUTA DEL 24 MAGGIO 1949

MONTICELLI, *Relatore*. Non è possibile perché l'articolo 45 dev'essere messo in correlazione con l'articolo 11 della legge n. 597 che stabilisce che non compete la indennità di trasferta per i servizi fuori residenza effettuati nella circoscrizione o per conto del deposito o della stazione cui è addetto stabilmente.

PRESIDENTE. Evidentemente l'emendamento proposto dall'onorevole Imperiale investe completamente il contenuto dell'articolo 11.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Secondo l'articolo 11, quando si fa il turno normale del deposito non si può prendere la trasferta, perché il macchinista ha proprio la funzione di viaggiare e non di stare in residenza. Egli prende le competenze relative. Quando il macchinista, ad esempio, di Firenze va in Puglia per la campagna vinicola, allora prende la trasferta ed inoltre anche tutte le competenze accessorie perché si sposta lasciando la famiglia nella propria residenza. In tal caso, la trasferta assume la caratteristica fondamentale, uguale per tutti, e cioè quella di compenso delle spese che si sostengono per andare fuori residenza.

PRESIDENTE. Come l'onorevole Imperiale ha udito, l'onorevole Ministro non può accettare l'emendamento proposto.

IMPERIALE. Vorrei che il Ministro tenesse presente questa questione, perché mi pare che non siamo sul giusto piano.

Succede spesso che il macchinista viaggia anche nel suo compartimento o fuori compartimento e arrivato in una certa sede gli dicono: devi fare il treno X, che arriva da Reggio Calabria, Palermo o che so io e lo tengono fermo 24, 48 ore in attesa di questo treno.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Questo caso è previsto e viene pagato.

IMPERIALE. Io intendo dire 24 ore e non 48. Quante volte succede che il personale di macchina rimane fermo oltre 24 ore? Perché agli altri bisogna pagare l'indennità di missione ed al macchinista no?

DI VITTORIO. L'ingiustizia è nelle 48 ore. Se si potesse limitare a 24 ore, sarebbe un'altra cosa.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. In tutti i Paesi è 48 ore. Perché dobbiamo fare qualche cosa di diverso da quello che logicamente è?

Gli aviatori non prendono la trasferta, bensì l'indennità di volo. I marittimi quella di navigazione.

PRESIDENTE. Domando all'onorevole Imperiale se insiste nel suo emendamento.

IMPERIALE. Mantengo il mio emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento dell'onorevole Imperiale, non accettato né dal Ministro né dal Relatore.

(Non è approvato).

Pongo in votazione l'articolo 45 nel testo di cui è stata data lettura.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 46:

Premio di economia.

Il primo comma è sostituito dal seguente:

« Al personale di macchina addetto alla condotta delle locomotive e delle automotrici è concesso un premio di interessamento alla economia del combustibile, energia elettrica e delle materie lubrificanti e di illuminazione impiegati nel servizio delle locomotive e delle automotrici.

Il quinto comma è soppresso.

L'ultimo comma è sostituito dal seguente:

« Una somma non superiore al 10 per cento dell'importo suddetto, può, dal direttore generale essere erogata nella assegnazione di premi a tutti coloro che abbiano con la loro opera o sorveglianza contribuito all'economia del combustibile, dell'energia elettrica e delle altre materie anzidette ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 47:

Soprassoldo per servizio in galleria.

Il primo comma è sostituito del seguente:

« Al personale di macchina della trazione a vapore addetto alla condotta dei treni transitanti su tratti di linea con lunghe gallerie, che presentano particolare disagio per il personale stesso, è accordato un soprassoldo che, in relazione alla lunghezza delle gallerie, è stabilito dal direttore generale in misura non superiore a lire 30 per il macchinista e di lire 20 per l'aiuto macchinista per ogni corsa ».

Vi è il seguente emendamento dell'onorevole Imperiale: sostituire alle parole: in misura non superiore a lire... per il macchinista e di lire... per l'aiuto macchinista, *le altre:* in misura non superiore a lire... per il macchinista e per l'aiuto macchinista.

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 24 MAGGIO 1949

TOMBA. Forse sarebbe più opportuno mettere invece un limite al di sotto del quale non si possa andare.

PRESIDENTE. Si accetterebbe il principio di non dire « non superiore » ma di dire « in misura non inferiore ».

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Io direi: « in misura di lire ... per il macchinista e per l'aiuto macchinista ».

PRESIDENTE. Allora la dizione sarebbe questa: « è stabilito in misura di lire... per il macchinista e per l'aiuto macchinista per ogni corsa ».

Pongo in votazione l'articolo 47 così emendato.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 48:

*Locomotive di manovra
condotte da un solo agente.*

È sostituito dal seguente:

Locomotive ed automotrici condotte da un solo agente.

L'agente che conduce locomotive ed automotrici in servizio ai treni senza il sussidio di altro agente riceve, oltre le competenze accessorie spettantigli per le funzioni di guidatore, anche i premi di percorrenza e di economia che competerebbero al secondo agente.

« L'agente che conduce locomotive di manovra senza il sussidio di altro agente, riceve il premio per ora di lavoro e quello di economia come il macchinista dei treni ».

All'articolo 48 vi è un emendamento soppressivo dell'onorevole Imperiale.

IMPERIALE. Intendo sopprimere tutto l'articolo. Ci fu un momento in cui — e di questo ne sa qualche cosa il Ministro — il fascismo impose di viaggiare sulle locomotive ed automotrici con un solo agente, e col cosiddetto « uomo morto ».

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Da per tutto è così, anche in Inghilterra, ed in Russia.

DI VITTORIO. Per la Russia c'è una ragione valida: lì non c'è disoccupazione.

IMPERIALE. Con questo articolo veniamo a sancire che vi possano essere dei casi in cui un macchinista possa condurre da solo locomotive ed automotrici. Ora, dobbiamo impedire questo e per la sicurezza dei cittadini che viaggiano ed anche perché un solo agente non può assolutamente assolvere a quel compito; ha bisogno dell'assistenza di un altro agente. Per queste ragioni, secondo

me, bisogna eliminare dalle competenze accessorie il criterio che un solo agente possa guidare, in qualsiasi circostanza, un qualsiasi mezzo di trasporto.

PRESIDENTE. Intende sopprimere questa sostituzione o l'articolo 48 della legge che oggi viene modificata?

IMPERIALE. Tutto l'articolo 48.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. È nella tecnica moderna delle automotrici e delle locomotive Diesel, degli elettromotori e delle locomotive elettriche, ed in parte anche (in America) delle locomotive a vapore, che vi possano essere servizi tali per cui la guida di una macchina possa essere fatta da un solo agente, purché la macchina risponda a determinate esigenze tecniche.

I servizi con un solo agente sono generalmente di carattere leggero, poco oneroso. Per tranquillità, potremmo specificare che, ove trattasi di servizi poco faticosi, poco importanti, la macchina sarà condotta da un solo agente purché nella medesima esistano determinate garanzie tecniche per la necessaria condotta. Potrebbero essere i casi in cui vi è un capo-treno, un apparecchio automatico, eccetera.

Potremmo fare questa chiarificazione.

Fare una cosa diversa sarebbe seguire una strada diversa da quella da tutti i paesi del mondo e contraria al progresso della tecnica ferroviaria.

TOMBA. Io parlo per esperienza personale e quindi devo dare atto all'onorevole Imperiale dell'esattezza dei suoi rilievi ed aggiungo: mentre in un primo momento avevo intenzione di presentare un emendamento totalmente soppressivo, poi son venuto ad una transazione con la mia coscienza. Ma, effettivamente, pensare ad un macchinista solo, quando in un botteghino qualunque un qualsiasi operaio ha il suo assistente, apprendista, è una cosa che ci deve far riflettere. Dobbiamo pensare a questo macchinista che si trova in un locomotore con « l'uomo morto », con le mani e con i piedi impegnati e se gli capita una sciocchezza qualunque, di notte, al buio, lui è solo, mentre in quella occasione avrebbe bisogno non di due mani, ma di tre mani, onde tenere in una la fiaccola a petrolio e con le altre due fare le necessarie operazioni. Questo disgraziato non si può valere del sussidio del capo-treno il quale non facciamo illusioni, non tocca niente, per carità!

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Telefona e chiama la riserva.

TOMBA. Non è facile, perché chiamare la « riserva » vuol dire andare a casa senza paga.

Come dicevo, avevo anch'io l'intenzione di proporre la soppressione di tutto quanto l'articolo. Possiamo però venire ad una transazione, riducendo al minimo le possibilità di utilizzare « l'uomo morto ».

Sono anche completamente contrario a che le manovre possano essere condotte da un solo agente. Ci sarà qualche manovretta in qualche stazione secondaria che potrà essere fatta da un agente solo, ma quando si va a Roma, a Milano, a Verona P. N., o a Mestre, per un individuo che monta in macchina dalle 22 alle 7 del mattino, restare solo non è umano affatto. Non vogliamo assolutamente ritornare indietro su quanto è stato raggiunto dopo la liberazione, cioè che vi sia sempre il secondo agente. Il Ministro dirà che talvolta qualcuno dorme. Posso essere anche concorde, però si ricordi il Ministro che in ferrovia tutti fanno di notte il pisolino, tranne il personale di macchina.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Conclusione: si voglia attenuare nel senso di precisare che i servizi affidati ad un solo agente siano poco onerosi. In tal senso posso accettare.

MONTICELLI, *Relatore*. Sono d'accordo con quanto ha detto l'onorevole Ministro, cioè di limitare gli effetti dell'articolo 48 ai servizi poco gravosi.

DI VITTORIO. Dal punto di vista tecnico credo che se si mettesse questa menzione nella legge che per i percorsi brevi, facili, eccetera, al macchinista che è solo si dà questa indennità, si potrebbe anche intendere nel senso che quando è solo su percorsi lunghi e difficili non gli spetta nulla. Bisognerebbe prima di tutto stabilire il principio se si può utilizzare il macchinista solo ed in quali casi.

Io sono contro il provincialismo; sono per il progresso, per immettere tutto ciò che di progressivo c'è all'estero; sono internazionalista e dunque non sono favorevole a questa soppressione per spirito anti-progressivo. Ma per certi popoli la via del progresso può significare ridurre ad un posto quelli che in altri Paesi sono due posti, mentre da noi vi è esuberanza di mano d'opera. Voi dite che avete troppi ferrovieri ed intanto volete far marciare un macchinista solo, ciò che è anche contro i principi di sicurezza. Per queste ragioni sono per affermare il principio che in generale sulle locomotive di qualsiasi tipo, devono esservi due agenti. Si può stabilire l'eccezione per qualche percorso breve, molto breve. Ed in questo caso si può stabilire questa indennità speciale. Ma soltanto i tecnici potranno dire che cosa può essere « un percorso breve ».

MONTICELLI, *Relatore*. Infatti, è una eccezione.

PRESIDENTE. Vediamo se si possono conciliare queste esigenze, una delle quali si riallaccia alla sicurezza del viaggiatore. E la cosa è essenziale.

DI VITTORIO. Io direi: « Quando per motivi eccezionali... ».

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Ma è quanto avviene in tutti i Paesi.

DI VITTORIO. Ma non in tutti i Paesi vi è la nostra disoccupazione.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. All'estero si dirà che in Italia non vi è competenza. In Svizzera vi è un solo agente anche per i treni direttissimi pesanti. In quel caso io stesso ho detto ai tecnici svizzeri che hanno fatto un passo molto ardito. Ma quando trattasi di un servizio secondario, paragonabile a quello che è un tram che va per le vie di Roma o di Milano, non potete vietare che una automotrice ferroviaria, che è un complesso non diverso da quello del tram per i Castelli, quando ci sono garanzie tecniche sufficienti, non potete non accettare che venga condotta da un solo agente, al quale si dà un adeguato compenso.

Comunque questo problema qui non si pone perché non ne è la sede. Il problema tecnico è una cosa e quello economico è un'altra cosa. Qui dobbiamo riconoscere che quando tecnicamente è autorizzato ed effettuato il servizio con un solo agente, questi deve avere oltre le competenze proprie anche quelle dell'agente che non lo coadiuva. Oggi invece ha soltanto le competenze proprie.

PRESIDENTE. Onorevole Imperiale, mantiene il suo emendamento?

IMPERIALE. Lo mantengo.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento soppressivo dell'onorevole Imperiale.

(È approvato).

DI VITTORIO. Abbiamo votato questa soppressione. Credo però che nello spirito di questa votazione dobbiamo sostituire questo articolo con qualche altra cosa, perché se in via eccezionale, per esigenze indipendenti dalla volontà della direzione locale compartimentale, un macchinista si trova ad essere obbligato...

PRESIDENTE. Non è più obbligato.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Si ferma il treno. Questa è la disposizione della legge.

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 24 MAGGIO 1949

TOMBA. L'articolo è soppresso, ma possiamo sostituirlo.

PRESIDENTE. Non esiste presso la Presidenza alcun emendamento relativo a questo articolo 48. Se intendete, presentatelo.

TOMBA. Proporrei il seguente emendamento:

« Nei casi del tutto eccezionali in cui la condotta delle locomotive o automotrici in servizio ai treni è effettuata da un solo agente, questi riceve oltre le competenze accessorie spettantigli per le funzioni di guidatore, anche i premi di percorrenza e di economia che competerebbero al secondo agente ».

PRESIDENTE. Bisognerebbe stabilire che cosa sono i « casi eccezionali », altrimenti ciò sarebbe lasciato al giudizio incontrollato di dirigenti.

Sospendo la seduta per qualche minuto.

(La seduta, sospesa alle 18,30, è ripresa alle 18,50).

DI VITTORIO. Proporrei di sospendere per questa sera i nostri lavori.

PRESIDENTE. Siamo dinanzi ad una legge di carattere sociale e sarebbe stato bene ultimarne l'esame questa sera. Non potendo far ciò, si andrà ai primi giorni di giugno, in quanto domani il Ministro dei trasporti è occupato al Consiglio dei Ministri, giovedì è giornata festiva, venerdì abbiamo seduta in sede normale per l'esame del bilancio della marina mercantile, che è il primo dei nostri tre bilanci (gli altri due sono all'esame del Senato); sabato cominceranno le vacanze e la Camera si chiuderà per una settimana. Penso che non potremmo riunirci prima del 10 giugno. Rinviemo dunque la discussione, con riserva di convocare nuovamente la Commissione al più presto possibile.

(Così rimane stabilito).

La seduta termina alle 18,55.