

COMMISSIONE VIII

TRASPORTI - COMUNICAZIONI - MARINA MERCANTILE

XIII.

SEDUTA DI VENERDÌ 10 GIUGNO 1949

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ANGELINI

INDICE

	PAG.
Congedi:	
PRESIDENTE	125
Disegno di legge (Seguito della discussione):	
Assicurazione contro i rischi ordinari delle navi mercantili italiane e delle costruzioni navali. (507)	125
PRESIDENTE	125, 131
ORLANDO, <i>Relatore</i>	126, 128
GIULIETTI	128, 130
CAVALLI, <i>Sottosegretario di Stato per l'industria e il commercio</i>	129
DUCCI	131
Disegno di legge (Seguito della discussione e approvazione):	
Miglioramenti alle misure di alcune competenze accessorie del personale delle Ferrovie dello Stato. (502)	131
PRESIDENTE	131, 132, 133, 134, 135, 138
CAPPUGI	132, 138
TOMBA	132
SURACI	132
CARONITI	132, 137
IMPERIALE	132, 133, 135
BALDASSARI	133
PERTUSIO	133
MONTICELLI, <i>Relatore</i>	133, 134, 138
DUCCI	135
CORBELLINI, <i>Ministro dei trasporti</i>	138, 139
ORLANDO	139
Votazione segreta:	
PRESIDENTE	141

La seduta comincia alle 10.

Sono presenti:

Angelini, Baldassari, Borsellino, Capacchione, Cara, Caroniti, Casalnuovo, Cappugi, Chieffi, Casoni, Corbino, Catani, De Martino Alberto, De Palma, Ducci, Firrao, Franzo, Giulietti, Gorini, Imperiale, Jacoponi, Maniera, Marotta, Monticelli, Moro Francesco, Orlando, Pecoraro, Pertusio, Petrucci, Ricciardi, Salvatore, Semeraro Santo, Suraci, Tomba, Veronesi, Volgger.

Intervengono il Ministro dei trasporti, Corbellini, e il Sottosegretario per l'industria e il commercio, Cavalli.

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

(È approvato).

Congedi.

PRESIDENTE. Comunico che sono in congedo i deputati: Tosi, Bettinotti, Pera, Fari-net, De Martino Carmine, Momoli, Montersì, Gennai Tonietti Erisia e Spoletì.

Seguito della 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 n. 507: Assicurazione contro i rischi ordinari delle navi mercantili italiane e delle costruzioni navali.

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 10 GIUGNO 1949

Come i colleghi ricorderanno, l'esame del disegno di legge fu sospeso in attesa di ulteriori chiarimenti che avrebbe dovuto dare il Relatore su richiesta di alcuni nostri colleghi.

Il Relatore, onorevole Orlando ha facoltà di parlare.

ORLANDO, *Relatore*. Onorevoli colleghi, ricorderete che, quando si discusse questo provvedimento di legge, sembrò, a prima vista, che esso avrebbe potuto avere senz'altro la nostra approvazione; ma taluni colleghi avanzarono riserve di diversa natura, riserve alle quali, forse, avrei potuto rispondere seduta stante. Non lo feci, desiderando poter avvalorare le mie parole con notizie e le più sicure.

Fu detto: lo Stato si è assunto, in riassicurazione, parte del valore di taluni gruppi di navi. Perché?

Il provvedimento, non fu né invenzione dell'ultima ora, né ad esso giunse *ex novo* il Governo fascista in occasione della guerra del 1940. Debbo ricordare ai colleghi che la riassicurazione delle navi da parte dello Stato — sia in tema di rischi di guerra, sia in tema di rischi ordinari — sorse con il regio decreto 30 agosto 1914, n. 902. Con esso il Governo di allora, preoccupandosi, in occasione della prima guerra mondiale, dell'assicurazione delle navi contro i rischi di guerra, autorizzò l'Istituto nazionale delle assicurazioni ad assumere totalmente i rischi della guerra marittima. Di poi, con decreto luogotenenziale 11 novembre 1917, n. 1912, il Governo autorizzò l'Istituto nazionale delle assicurazioni alla riassicurazione anche dei rischi ordinari della navigazione. Quindi due categorie di rischi: di guerra e della navigazione ordinaria. Provvedimenti opportuni, perché era allora impossibile, dato lo stato di guerra, poter trovare all'estero la copertura in riassicurazione dei rischi della navigazione e perché ragioni militari consigliavano di tener celato, il più possibile, il movimento delle navi.

Con altro decreto luogotenenziale 14 aprile 1918, n. 565, fu autorizzato l'Istituto nazionale delle assicurazioni ad assumere anche la riassicurazione contro i rischi di guerra e quelli ordinari sui galleggianti in genere, sulle merci, ecc.

Finalmente, con decreto legge 24 novembre 1921, n. 1737, — quando, quindi, la guerra era già finita — l'Istituto nazionale delle assicurazioni fu autorizzato a partecipare alla costituzione di una società per azioni l'« Unione Italiana di Riassicurazione », insieme a quasi tutte le Società italiane di assicurazione

di qualsiasi ramo; e l'anzidetta funzione riassicurativa dell'I.N.A. fu trasferita a detta Unione con regio decreto 14 ottobre 1922, n. 1442. In sostanza il provvedimento del novembre 1921 si ispirò al proposito di creare una vera e propria unione fra gli assicuratori italiani al fine di agevolare le possibilità del collocamento dei rischi in tema di riassicurazione.

Scoppiata la guerra recente, apparve ancora una volta il problema della riassicurazione delle navi in tema di rischi di guerra, di fronte alla naturale chiusura dei mercati a seguito dell'impossibilità di assicurare le navi all'estero. E fu per questo che il Governo del tempo, facendo suoi i principi del provvedimento del 1914, dispose che non già l'Istituto nazionale delle assicurazioni, bensì l'anzidetta Unione italiana di riassicurazione (ed ecco, forse, la causa del nostro equivoco), assumesse la riassicurazione di talune eccedenze del valore delle navi durante la guerra, con gestione esercitata per conto dello Stato, e per la copertura di rischi di guerra. Gestione speciale, separata da quella propria dell'Unione, sotto l'egida di un Comitato interministeriale, composto da rappresentanti del Ministero del tesoro, della Corte dei conti, del Consiglio di Stato, dell'Avvocatura erariale, insomma, da una vera « unione » di funzionari di alto grado di diverse pubbliche amministrazioni.

Come ho accennato, la gestione ebbe inizio con la riassicurazione in tema di rischi di guerra per ragioni di carattere militare, mentre il mercato della riassicurazione estera andava sempre più chiudendosi. A questi motivi si ispirò anche l'altro provvedimento di Governo col quale venne autorizzata una gestione separata — sempre presso l'Unione, e guidata dall'anzidetto Comitato interministeriale — per la riassicurazione contro i rischi marittimi ordinari.

Successivamente, con altro provvedimento, veniva autorizzata la stessa Unione ad assumere in riassicurazione, per lo Stato, l'eccedenza di talune grandi costruzioni navali che era impossibile riassicurare all'estero sempre per la chiusura dei mercati dovuta alla guerra in corso. Infine venne estesa la facoltà di riassicurazione anche per le merci, sia contro i rischi di guerra che quelli ordinari.

Si sono così avute due gestioni: gestione obbligatoria in tema di rischi di guerra; gestione facoltativa in tema di rischi ordinari.

Consideriamo la gestione rischi di guerra. Il collega onorevole Ducci, nell'altra seduta, mi ha favorito un autografo col quale mi ha

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 10 GIUGNO 1949

chiesto: quali i risultati della gestione rischi di guerra e dove le cifre sono andate a finire?

Caro collega Ducci: i risultati, in cifre, sono andati a finire non nel bilancio dell'Unione italiana di assicurazione (che aveva soltanto il mandato di gestire, sotto il controllo dell'anzidetto Comitato), ma in quello del Ministero del tesoro. E tale gestione è andata, decisamente a rotoli perché lo Stato ha perduto decine e decine di milioni, sia perché la guerra marittima fu tragica, tenuto conto del numero infinito di navi perdute, sia perché, invece di applicare tassi di premi come se si fosse trattato di assicuratori liberi privati, il Governo di allora consentì premi « politici ».

Quindi perdite notevoli. Ma quella dei rischi di guerra fu gestione che vorrei chiamare imprescindibile, a sé stante, i cui risultati negativi (quattro esercizi) sono stati finalmente chiusi col settembre 1946. Che cosa è rimasta? È rimasta la riassicurazione dei rischi dell'ordinaria navigazione e quella dei rischi di costruzione. Qual'è stato e quale è l'atteggiamento degli assicuratori liberi? Essi non hanno visto e non vedono con entusiasmo quest'intervento dello Stato perché ambirebbero creare nuovi rapporti di scambio di affari con gli assicuratori esteri, aumentando il volume dei rischi e diminuendo le alee. D'altra parte, e poiché i mercati internazionali sono stati chiusi, è stato fatale l'intervento dello Stato in tema di « eccedenze », vale a dire in tema di riassicurazione di quei rischi i quali, per l'altissima entità economica, non potevano trovare copertura né in Italia, né sui mercati esteri riaperti ai nostri rapporti commerciali.

Ad esempio: nel 1946 gli assicuratori tentarono estendere la possibilità di riassicurazioni in Inghilterra per avere dall'Inghilterra lo scambio delle riassicurazioni inglesi in Italia. Ebbene, non fu possibile perché vi era il divieto di girare i premi in valuta, per cui, nell'impossibilità stessa, non si poté estendere tale rapporto di riassicurazione.

Quale il risultato economico per lo Stato delle riassicurazioni (dal 1940 ad oggi) contro i rischi ordinari della navigazione? Ho già detto che il risultato della riassicurazione rischi di guerra è andato a rotoli; non così quello contro i rischi ordinari e di costruzione perché il bilancio del Tesoro ha avuto una cifra attiva — a mio parere modesta — cioè di lire 206.546.000. Perché così poco? La ragione è chiara: perché lo Stato ha riassicurato quelle che preferisco chiamare le super-ecce-

denze, cioè parte di quelle navi il cui valore, dopo la copertura in Italia e dopo la riassicurazione all'estero, non ha potuto trovare più possibilità di assegnazione. Quindi, poche navi. Questo numero limitato di rischi ha aumentato le alee, perché è mancato il giuoco larghissimo delle probabilità diviso su un gran numero di navi. D'altra parte la funzione dello Stato è stata intesa quale intervento per i casi massimi e non per tutti i casi, anche i minimi.

Gli assicuratori nostri, finita la guerra, si trovarono senza mercato estero di riassicurazione. Per darvi un'idea dirò che su una nave da passeggeri, la più bella, la più nuova, la più perfetta, quindi la più ambita, appena finita la guerra gli assicuratori italiani non avevano sul mercato estero di tutto il mondo possibilità di copertura che per talune decine di milioni, perché in Inghilterra vi era l'impossibilità di riassicurare per l'anzidetta questione della valuta; in Germania per la speciale situazione nota; in America per cause ambientali, e così di seguito.

Sempre per vostra notizia: oggi i nostri assicuratori sono in grado di poter garantire, su di una nave nuova, un miliardo e 800 milioni senza l'intervento dello Stato. Lo Stato interviene al di sopra di tale cifra; quindi dobbiamo pur riconoscere che questi assicuratori hanno guadagnata parecchia strada sul mercato estero. Ma vi è di più. Vi sono alcuni Stati che ancora oggi, per mancanza di trattati commerciali, non possono offrire la possibilità di far assumere e di farci cedere riassicurazioni.

Lo Stato italiano, nell'intervento in esame, ha dato luogo ad un indirizzo isolato o ha seguito una prassi applicata in tutto il mondo?

Nella mia assai modesta biblioteca, specializzata in questa materia, ho trovato il « Bollettino di informazioni marittime », fascicolo dell'aprile scorso, dal quale si rileva che lo Stato inglese, ancor oggi, ha dovuto coprire l'eccedenza dell'assicurazione di navi, come facciamo noi, sia pur limitandola a due sole unità, perché, difatti, leggiamo: « Secondo notizie comunicate dalla stampa inglese, il *Queen Elizabeth* è assicurato per 5.600.000 lire sterline, delle quali 3.269.965 coperte dal mercato libero e 2.305.135 dal Governo, mentre del valore addizionale di 400.000 lire sterline per le quali la nave è coperta soltanto contro la perdita totale, 217.635 sterline sono assunte dal mercato libero e 182.365 dal Governo. Il *Queen Mary* ha un valore di copertura di 4.800.000 lire sterline, di cui 3.196.970 coperti dal mercato libero e 1.603.030 dal Go-

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 10 GIUGNO 1949

verno; la copertura contro la sola perdita totale è di lire sterline 450.000 di cui 276.280 assunti dal mercato libero ».

Ora, pur essendo mal comune, dobbiamo chiederci: si dovrà ancora per lungo tempo ricorrere a questa copertura di Stato, per le eccedenze, in riassicurazione? Gli assicuratori da un lato e il Ministero del commercio dall'altro — che possono analizzare il problema con ogni elemento — ritengono che no, perché quel miliardo e 800 milioni che già il mercato mondiale è disposto ad assorbire potrà essere ampliato pare sino ad oltre due miliardi, val quanto dire che gli assicuratori si battono per conquistare, sino al massimo, i mercati esteri.

Credo, così, di aver tentato di dare al collega onorevole Duci taluni elementi onde illustrare i punti fermi che egli volle porre al Relatore.

Mi si consenta ora di rivolgermi più direttamente all'onorevole Giulietti, il quale, con l'autografo che ho in mano, lanciò uno strale, dicendo: ma, insomma, gli assicuratori italiani, specialmente quelli che non partecipano alle società di navigazione (quindi gli esclusi dalla pappa fatta in famiglia!), applicano premi insostenibili, per cui gran parte delle nostre navi non sono coperte di assicurazione.

È affermazione grave e che può fare impressione; tenterò di dimostrare che le informazioni dell'onorevole Giulietti non sono del tutto precise.

Sappia la Commissione — e, così facendo, chiarisco all'onorevole Giulietti — che la quasi totalità delle navi a vapore e motonavi da passeggeri e da carico è coperta di assicurazione.

GIULIETTI. Di tutto il valore?

ORLANDO, *Relatore*. Sì, di tutto il valore che gli armatori han richiesto di assicurare.

GIULIETTI. Contesto.

ORLANDO, *Relatore*. Naturalmente secondo vari tipi (e sono secolari) di contratti. Tuttavia, fra le grandi navi vi sono talune eccezioni, e, fra tali eccezioni — per la verità — la Garibaldi, che sta tanto a cuore all'onorevole Giulietti, detiene uno dei posti più eminenti, perché delle navi di tale cooperativa ve ne sono ben sette che navigano non coperte da assicurazioni! È una forma di eroismo, ma non so saggia fino a qual punto.

GIULIETTI. E gli altri armatori come le fanno viaggiare?

ORLANDO, *Relatore*. Assicurate, lo ripeto.

GIULIETTI. Al cento per cento?

ORLANDO, *Relatore*. Sì, per quel cento per cento che gli armatori, liberamente, considerano tale e per il quale chiedono l'assicurazione.

GIULIETTI. Non mi risulta.

ORLANDO, *Relatore*. Potrà controllare, onorevole Giulietti, e dovrà darmi ragione, mentre, per le piccole navi, ha pienamente ragione lei. Le piccole navi hanno navigato e continuano a navigare (se ve ne sono!) scoperte di assicurazione, perché il premio di assicurazione, che grava sul costo di esercizio, si vuol risparmiare. Ma il premio è onere grave sino ad un certo punto, e l'onorevole Giulietti mi insegna che esso grava sull'esercizio di una nave piccola in percentuale relativamente modesta. La verità è altra: che gli armatori delle piccole navi tentano, eroicamente, di fare economie su economie pur di navigare, risparmiando su qualsiasi spesa. Ed è lodevole cosa. Or fin dal mese di gennaio, e precisamente dal 9 gennaio 1949, gli assicuratori, unanimemente, han fatto sapere a questi armatori di esser disposti ad aiutarli a riarmare le navi con l'esser pronti a consentire condizioni di tanto favore per cui si possa dire che il premio di assicurazione pressoché non gravi sull'esercizio.

Quale la risposta degli armatori di cabotaggio? Grazie, signori assicuratori, ma questa vostra larghezza non ci basta perché mancano le merci da trasportare, è caro il combustibile, sono onerose le spese di imbarco e sbarco, gravose le tabelle di armamento.

Ma, per le grandi navi, obietta l'onorevole Giulietti, all'estero si applicano premi di assicurazione più favorevoli. Rimango scettico, ma oso chiedere all'onorevole collega: perché tutti gli armatori italiani, che hanno assoluta libertà di coprire le assicurazioni anche all'estero, finiscono con l'assicurare in Italia?

GIULIETTI. Perché è proibito.

ORLANDO, *Relatore*. Non è proibito.

GIULIETTI. Questo è il punto da chiarire.

ORLANDO, *Relatore*. Nulla da chiarire, perché è così.

Quindi: perché non si assicurano all'estero le nostre navi? Perché non conviene. Coloro i quali sono corsi all'estero ad assicurare le navi — e sono stati armatori di altri stati — lo han dovuto fare perché nel loro paese non trovavano copertura. Ed è bene si sappia che le navi di bandiera francese tipo *Liberty*, *Victory T. 2*, assicurate in Inghilterra, han avuto praticati premi superiori che non le stesse navi assicurate dagli armatori italiani in Italia e riassicurate in Inghilterra!

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 10 GIUGNO 1949

E poiché è l'onorevole Giulietti che si è fatto eco di « trattamenti di favore », è doveroso un esame, prendendo per base proprio le navi della « Garibaldi ». Così, ad esempio, il *Giuseppe Mazzini* è assicurato per 90 mila sterline, quindi per 16.847 sterline per tonnellata. Questo piroscafo, che è del 1912, e così, non più lattante, paga un premio del 4,50 per cento.

GIULIETTI. È stato rinnovato sempre.

ORLANDO, *Relatore*. Altro piroscafo, dello stesso tipo, di due anni più giovane, cioè il piroscafo *Rina Corrado*, è assicurato per 120 mila sterline (cioè lire sterline 17.221 per tonnellata) ed invece di pagare il 4,50 paga il 5,25 per cento. Perché? Perché il *Mazzini* è piroscafo della Cooperativa della gente del mare e si è voluto, giustamente, usare un trattamento di favore. Quindi i trattamenti di favore segnalati dall'onorevole Giulietti han riguardato proprio la « Garibaldi »!

Ma torniamo al tema: vi è ancora la necessità che venga richiesto l'intervento dello Stato per questa copertura di navi in riassicurazione? Gli assicuratori non vorrebbero mentre, invece, e purtroppo, ho il personale convincimento che sarà indispensabile tuttavia ricorrere alla riassicurazione di Stato quanto meno per le nuove costruzioni. In base alla cosiddetta legge Saragat, da noi approvata di recente, vengono impostati transatlantici il cui costo unitario raggiungerà taluni, e non pochi, miliardi. In questa condizione di cose i 2 miliardi circa che gli assicuratori sperano di potersi garantire nel 1950 non basteranno per coprire queste costruzioni. Nella stessa situazione si trova l'Inghilterra dove gli armatori han dovuto ricorrere allo Stato non soltanto per i due transatlantici in esercizio *Queen Mary* e *Queen Elizabeth*, ma anche per talune navi in costruzione il cui valore supera le possibilità di copertura di tutti i mercati esteri.

Ho l'impressione — e l'onorevole Sottosegretario confido sarà con me d'accordo — che gli assicuratori faranno ogni sforzo per superare quei 2 miliardi circa di possibilità di riassicurazione, soprattutto perché attraverso un largo scambio di riassicurazioni riducono i rischi. Ma, al momento, non è dubbio che (esamineremo poi la questione politica) da parte nostra non ci si possa opporre all'approvazione di questo provvedimento, restando ben fermo che esso ha termine col 31 dicembre di quest'anno. Sarebbe leggero da parte mia prevedere una proiezione nel futuro che non posso conoscere; ma vi è da prevedere che anche piroscafi di altissimo valore ed in navigazione non trovino, nel 1950, copertura. Il

competente Ministero, attraverso controlli doverosi, potrà, in tempo, considerare la situazione pel 1950. Quindi a me pare che il problema odierno non desti le angosce che poterono apparire in un primo momento.

Rimane, invece, l'aspetto politico del provvedimento, e debbo porlo chiaramente e doverosamente alla Commissione. Il Governo aveva un dovere ben preciso: quello di sottoporre a noi, in tempo, questo disegno di legge, prima della sua attuazione, vale a dire prima della decorrenza primo gennaio. Ci vien sottoposto il 10 giugno, quando da sei mesi è operante. Non penso che ciò sia dovuto a mancanza di sensibilità...

DUCCI. È il sistema!

ORLANDO, *Relatore*. Onorevole collega Ducci: ho voluto, come era mio dovere (e sento profondamente il dovere), approfondire la questione, e mi son chiesto se il disegno di legge ci veniva presentato dopo tanti mesi proprio per un sistema che sarebbe deplorevole. Debbo lealmente dire di aver appreso che si discusse nel novembre 1948 se prorogare, o non, la legge precedente.

Gli assicuratori si batterono sui vari mercati; il Governo comprese che la proroga era fatale. Sondati i mercati, si capì che era indispensabile dar luogo alla proroga. Il disegno di legge fu sottoposto ai vari Comitati di vigilanza, al Ministero del tesoro, al Ministero del commercio, e tutti aderirono. Finalmente il provvedimento fu pronto nel mese di marzo. Strada facendo il ritmo rallentò, giungendo sino a noi a maggio; ora siamo a giugno e stiamo discutendo. Non è possibile, per questo soltanto, respingere il provvedimento perché avremmo troppe navi naviganti scoperte di assicurazioni, e sarebbe folle per la nostra economia. E per queste ed altre considerazioni che, onorevoli colleghi, oso proporvi di approvare il disegno di legge, avvertendo sin d'ora il Governo che qualora vi fossero ragioni per una ulteriore proroga, essa dovrebbe avere, ed in tempo, la sanzione del Parlamento.

CAVALLI, *Sottosegretario di Stato per l'industria e il commercio*. Per diverse ragioni, che non è ora il caso di elencare, il provvedimento in esame è stato ritardato, nonostante fosse stato predisposto dal Ministero dell'industria prima della scadenza dei termini. Assicuro la Commissione che, nell'ipotesi si dovesse rendere necessaria un'ulteriore proroga di termini, il Ministero si farà premura di investire la Commissione in tempo utile, sì da permetterle di esaminare e di discutere ampiamente il problema.

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 10 GIUGNO 1949

Con questa assicurazione, confido che la Commissione vorrà votare il disegno di legge in esame, considerata la situazione di fatto e di diritto, che si è determinata.

GIULIETTI. Cercherò di essere telegrafico, anche perché è una materia — dirò così — frigida. Sono stato chiamato in causa e sembrerebbe quasi che presentassi io delle resistenze per evitare l'assicurazione delle navi o che io avessi agito contro gli assicuratori. Desidero chiarire: 1°) che io sento il dovere di accelerare l'assicurazione delle navi ed agisco per ottenere l'integrale assicurazione delle medesime; 2°) che non ho nulla contro gli assicuratori, i quali svolgono una funzione molto utile ed importante.

Si tratta però di vedere se è possibile evitare errori e spese eccessive. Non ho parlato come rappresentante della « Garibaldi », perché, se non starò attento, tra poco mi potranno rinfacciare anche questo. Da quanto ha detto l'onorevole Orlando, è risultato che le navi della « Garibaldi » non sono coperte integralmente dall'assicurazione: vuol dire che tutti gli altri armatori possono assicurare per intero le navi e solo la « Garibaldi » è così « micca » — mi si permetta la parola — da lasciar andare le sue navi in mare allo scoperto di assicurazione, meritandosi l'appellativo di cooperativa eroica. Ma il detto *audaces fortuna juvat* è un proverbio che può anche andar bene, ma in mare può anche andar male: infatti la « Garibaldi » deve essere più prudente degli altri. Se gli altri armatori assicurano le navi per intero, non vedrei perché non dovrebbe far la stessa cosa la nostra cooperativa, che deve essere più guardinga degli altri. Domando all'onorevole Orlando: se a una nave si dà un valore convenzionale determinato, mentre ha un valore diverso, io posso dire — assicurandola per quel valore convenzionale — che l'assicuro per intero. Bisogna vedere se il valore per cui è assicurata corrisponde al valore della nave sulla piazza. Mi risulta che questo non avviene. L'onorevole Orlando ha detto che tutte le navi piccole sono allo scoperto dall'assicurazione ed ha ridotto la cifra ad una certa percentuale. Il ragionamento va, ma soltanto da un punto di vista, perché per queste navi l'elemento determinante è il nolo: avendo una entrata soddisfacente si possono coprire le spese di assicurazione, mentre se il nolo è basso bisogna avere il coraggio di correre il rischio di perdere la nave senza prender nulla. Le navi piccole non possono essere assicurate, perché i noli sono tremendamente bassi e non coprono neppure le spese di esercizio: la gente

è obbligata ad andare in mare al completo scoperto dall'assicurazione. Questa è la crisi della navigazione: se i noli delle navi che fanno le rotte con lunghi corsi sono piombati da diciotto a sei dollari, l'armatore deve fare questo calcolo: posso assicurare per intero la mia nave ad un determinato tasso? Posso sopportare questa spesa? Se non ho il margine sufficiente, debbo assicurare la nave solo per una parte del suo valore. Tutto ciò è una forza maggiore del traffico marittimo e niente ha a che vedere con gli assicuratori. Poiché si è detto che la « Garibaldi » ha le navi assicurate pagando poco più del cinque per cento, debbo dire che se gli armatori hanno praticato la riduzione non è stato certo per i miei begli occhi. Abbiamo dovuto affrontare tutto il cartello degli assicuratori: e alla fine un assicuratore è venuto incontro alla « Garibaldi », perché non tutti gli assicuratori sono dei negrieri. Perciò si è ottenuto un tasso inferiore per la « Garibaldi ». Queste notizie ho attinte dalla stessa fonte degli assicuratori.

Veniamo all'argomento della proroga. Qual'è lo scopo di ottenerlo che gli armatori italiani possano assicurare le navi ad un tasso inferiore a quello adoperato? Se gli armatori italiani vogliono assicurare le navi all'estero, si trovano a dover subire anche all'estero le conseguenze del cartello italiano, perché gli assicuratori inglesi non possono applicare agli armatori italiani il tasso che applicano per gli armatori inglesi, perché c'è il veto del cartello italiano. E, allora, abbiamo questa anomalia: che, mentre gli armatori italiani ottengono un determinato tasso di assicurazione, gli armatori inglesi, per navi dello stesso tipo, pagano molto di meno. Questo fatto mette gli armatori italiani in condizioni di difficoltà, ecco perché richiamo l'attenzione del Presidente, dell'onorevole Ministro, e dei colleghi. Ammettiamo per un momento che quello che io dico sia la verità; non è giusto che lo Stato intervenga per liberare l'armamento italiano da questo soverchio peso?

Gli assicuratori devono guadagnare quanto le loro necessità esigono, ma non devono costituire un *trust* che rende così difficile l'esercizio delle nostre navi.

Lo scopo della legge, è di ottenere che si possa avere una assicurazione in Italia che completi e integri la copertura, come si fa all'estero.

Le grandi Compagnie di navigazione, i grandi trasporti da passeggeri, possono benissimo assicurare le loro navi per il valore integrale, perché oltre all'assicurazione normale esse sono ricoperte da ogni rischio

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 10 GIUGNO 1949

con il 4 per cento garantito sul bilancio dell'esercizio. Ma l'armamento che non poggia sui portoni dello Stato, che non è coperto da questo 4 per cento sul capitale investito (4 per cento in definitiva pagato dal contribuente italiano, per cui le navi che ho indicate possono essere assicurate anche per cento miliardi, perché « paga Pantalone »), l'armatore, dunque, che non ha questa copertura deve fare i conti con l'esercizio, e non può assicurare le sue navi con il tasso troppo elevato che c'è in Italia.

Torno, dunque, a riaffermare che il tasso di assicurazione praticato dal *trust* degli assicuratori italiani è enorme, ed è superiore a quello praticato all'estero. Ed è un'enormità, che l'armatore italiano per assicurare la sua nave debba andare incontro ad una spesa che è sensibilmente superiore a quella che incontra un altro suo collega straniero che assicura una nave dello stesso tipo. Adesso si domanda l'intervento dello Stato: io sono d'accordo per l'intervento dello Stato, e mi auguro che il problema delle assicurazioni vada a finire un giorno totalmente nelle mani dello Stato, e che si possano escludere gli assicuratori privati, sia pure benemeriti, da questa attività. Dunque, richiamo ancora l'attenzione dei colleghi, del Ministro e dell'onorevole Sottosegretario su questo fatto, e chiedo che l'intervento dello Stato sia concreto ed eviti l'ingiustizia che poc'anzi ho illustrato. Intervenga lo Stato più che può, meglio che può e rapidamente, perché le navi debbono essere assicurate, ma intervenga in maniera da non diventare quasi un complice indiretto di questa situazione anormale e ingiusta, e ottenga l'applicazione di un tasso di assicurazione pari a quello che viene praticato all'estero.

DUCCI. A nome dei colleghi del Gruppo socialista e comunista, protesto in maniera vibrata, per il sistema adottato, che del resto non è solo di questa Commissione, di presentare i provvedimenti in modo che non possono essere discussi, mettendo la Commissione di fronte al fatto compiuto.

PRESIDENTE. Per quanto riguarda l'osservazione fatta dall'onorevole Giuliotti, e per le osservazioni fatte dagli altri onorevoli colleghi, sono certo che l'onorevole Sottosegretario ne ha preso nota e che di esse sarà tenuto conto nell'eventualità di un nuovo progetto di legge che dovesse riguardare le assicurazioni.

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

ART. 1.

Le disposizioni delle leggi 3 giugno 1940, n. 767, e 11 luglio 1941, n. 935, concernenti l'assicurazione contro i rischi ordinari delle navi mercantili italiane e delle costruzioni navali, rimangono in vigore sino al 31 dicembre 1949.

(È approvato).

ART. 2.

La presente legge entra in vigore il giorno successivo alla sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana ed ha effetto dal 1° gennaio 1949.

(È approvato).

Il disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Seguito della discussione del disegno di legge:

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

PRESIDENTE. Riprendiamo la discussione del disegno di legge: « Miglioramenti alle misure di alcune competenze accessorie del personale delle Ferrovie dello Stato ».

Nella precedente seduta ci siamo fermati all'esame e alla discussione all'articolo 48, e, come ricordano i colleghi, su proposta dell'onorevole Imperiale, l'articolo 48, così come era formulato nel disegno di legge, fu soppresso. È a questo punto che noi riprendiamo la discussione del disegno di legge.

In proposito, è stata presentata da parte del collega Cappugi insieme ai colleghi Caroniti, Tomba, Cara, Firrao, Orlando e Pertusio la proposta di un articolo aggiuntivo 48 bis, del seguente tenore:

*Locomotive ed automotrici
condotte da un solo agente.*

« Per servizi ai treni di limitata durata od importanza per i quali sia riconosciuta la possibilità di impiego di un solo agente di guida, all'agente stesso oltre alle competenze accessorie spettantigli per le funzioni di guidatore, sono corrisposti i premi di percorrenza e di economia che competerebbero al secondo agente, nonché un compenso integrativo che verrà determinato dal direttore generale, in relazione al tipo di servizio effettuato.

« 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 ai macchinisti dei treni ».

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 10 GIUGNO 1949

Prego l'onorevole Cappugi di illustrare la sua proposta.

CAPPUGI. La mia proposta credo che si illustri da sé, per una ragione di evidente logica, che è questa: l'amministrazione ha facoltà di effettuare, quando tecnicamente sia possibile, i treni con un solo agente mediante l'applicazione di uno speciale apparecchio di sicurezza. Ora, si capisce che i treni che vengono effettuati con solo agente richiedono una maggiore prestazione, per cui bisogna trovare la possibilità di corrispondere al macchinista un adeguato compenso per queste maggiori prestazioni che esplica, essendo privo dell'ausilio di un altro agente. Allo stato attuale non si toglie all'Amministrazione la facoltà di effettuare treni con un solo guidatore, ma quella di corrispondere all'unico guidatore lo speciale compenso cui ha diritto. Perciò, confido che la Commissione vorrà approvare il mio emendamento.

PRESIDENTE. Apro la discussione sull'emendamento presentato dall'onorevole Cappugi.

TOMBA. Nella discussione precedente su questo articolo ci siamo un po' soffermati nel dimostrare, come un macchinista che lavora da solo si trova per tali servizi di particolare importanza in una condizione di disagio. Il nuovo articolo 48 *bis* ritengo che offra una garanzia per i servizi, che per la loro lunghezza e la loro importanza richiedono particolari prestazioni.

In sostanza, era questa la nostra preoccupazione, perché a certi servizi può adibirsi un solo agente, ma è giusto che egli, in questo caso, abbia una retribuzione sufficiente in relazione al maggiore lavoro che svolge. Ora, questa esigenza, con il nuovo articolo è stata appagata, in quanto oltre alle competenze spettanti al macchinista, questi percepisce con questo articolo, un premio di percorrenza oltre al premio di economia inerente alle locomotrici. Inoltre, vi è l'aggiunta di un compenso, da stabilirsi dal direttore generale, integrativo, in relazione al tipo di servizio effettuato. È anche naturale che questo compenso integrativo venga determinato in relazione alla grandezza dei locomotori, in quanto la differenza di tipo di locomotore influisce sulla prestazione del macchinista. Quindi, io sono favorevole all'articolo aggiuntivo 48 *bis*.

SURACI. Io sono contrario all'emendamento Cappugi per due ragioni: primo, perché l'articolo 48 è stato soppresso, e non vedo la necessità perché si debba tornare sull'argomento; secondo perché tutti i macchinisti sono contrari assolutamente che si venga a costi-

tuire il famoso « uomo morto », e tutti sono concordi nel non volerne sentire parlare, come è risultato anche dal Congresso dei ferrovieri, tenutosi il 29 del mese scorso a Milano.

L'onorevole Imperiale ha già illustrato il pericolo di questo « uomo morto », perché sui treni condotti da un solo agente viaggiano delle persone, non delle cose, e il guidatore ha una seria responsabilità, per cui prego gli onorevoli colleghi di non prendere in considerazione l'emendamento dell'onorevole Cappugi.

PRESIDENTE. Per quanto riguarda la prima parte dell'osservazione del collega Suraci, faccio presente che l'emendamento dell'onorevole Imperiale era suppressivo dell'articolo 48; ma il Regolamento non vieta che da parte di un altro membro del Parlamento possa essere proposto un articolo aggiuntivo.

CARONITI. Quale firmatario dell'emendamento presentato dall'onorevole Cappugi, sento il dovere di difendere il contenuto di tale emendamento. Non votandolo, noi pregiudicheremmo gli interessi dei macchinisti preposti alla guida delle automotrici, dove non si parla « di uomo morto », ma dove essi hanno la responsabilità della guida stando soli. Questo può capitare qualche volta; e di fatti nell'emendamento noi lo accenniamo soltanto, quando si dice « di limitata durata ed importanza anche limitata ». Così non si sancisce la norma di un solo agente addetto alla guida di un treno che abbia lungo percorso, per esempio da Napoli a Reggio Calabria o da Roma a Milano, ma soltanto fissiamo i limiti per i casi nei quali non si può fare a meno di far condurre il treno da una sola persona.

Quindi l'emendamento viene soltanto ad interessare, dal punto di vista finanziario, gli agenti che sono costretti a condurre il treno da soli.

Questi sono i motivi per cui io voterò a favore di questo emendamento aggiuntivo. Questo mio voto non deve però suonare contro il sacrificio che fa il macchinista: ciò si può verificare una volta ogni tanto, ed è bene che sia previsto il premio per i macchinisti che guidano da soli un treno.

IMPERIALE. Desidero fare una questione di procedura. Mi sembra strano che si voglia ritornare su di una questione sulla quale la Commissione si è già espressa. Non possiamo ritornare su questo articolo 48: esso è stato soppresso. Ma vi è, pure, un'altra ragione per non ritornarvi. Sostanzialmente l'emendamento presentato dall'onorevole Cappugi ed

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 10 GIUGNO 1949

altri non è che un ripristino dell'articolo 48. Pertanto mi pare che non sia possibile ritornare sulla questione.

PRESIDENTE. Noi siamo perfettamente nell'ambito delle facoltà stabilite dal Regolamento per cui fino a che la discussione sulla legge non è stata chiusa si possono proporre degli articoli aggiuntivi.

IMPERIALE. Non si può riproporre un articolo che abbiamo soppresso.

PRESIDENTE. Qui siamo di fronte ad un emendamento sull'articolo 48. C'è l'articolo 92 del Regolamento. Se fosse stato ripresentato nella stessa forma vi sarebbe stata la pregiudiziale preclusiva alla possibilità di ritornare sul voto; ma siccome il testo è sostanzialmente differente dal primo...

IMPERIALE. Non è sostanzialmente differente.

PRESIDENTE. Lo è, invece, perché nel soppresso articolo 48 per la guida di un solo agente non c'era la limitazione in rapporto al tipo del treno, mentre nel testo presentato oggi è detto: « per i treni di limitata durata ed importanza ». Vi è poi una sostanziale differenza per quanto riguarda l'ammontare delle competenze accessorie e la materia finanziaria, perché si aggiunge, a quei compensi che erano stabiliti nell'articolo 48 soppresso, l'intervento di altri compensi integrativi, che verranno determinati in relazione al tipo di servizio prestato.

Siamo, perciò, di fronte ad un innovamento sostanziale.

BALDASSARI. I presentatori di questo emendamento lo hanno illustrato servendosi del loro giudizio tecnico ed hanno avvalorato questa presentazione con il fatto che i ferrovieri verrebbero ad ottenere un beneficio. Ora io credo che si debba pensare che i ferrovieri siano abbastanza intelligenti per capire quando è che si fa il loro interesse e quando è che non lo si fa. Siccome tutti i ferrovieri che dovrebbero avere questo beneficio, sono contrari...

CAPPUGI. Non tutti.

BALDASSARI ...o almeno la stragrande maggioranza di questi ferrovieri sono contrari all'applicazione di questo sistema, io credo che oggi andremo contro i loro interessi, votando questo articolo aggiuntivo.

PERTUSIO. Vorrei pregare il collega Imperiale di considerare che la volta scorsa, quando abbiamo discusso sul suo emendamento soppressivo, eravamo stati soprattutto impressionati dalla mancanza di una limitazione al servizio isolato che può compiere il macchinista. Ad un dato momento,

quando si è venuti alla votazione e si è constatato che si era soppresso l'articolo, lo stesso onorevole Di Vittorio — ho avuto proprio questa impressione — ha cercato una formula per la sistemazione di questa questione. Questo per la obiettività delle cose. Ricordo che il Presidente rinviò allora la discussione perché si trovasse una soluzione. Effettivamente l'articolo 48, non portando nessuna limitazione di un servizio così gravoso, non è piaciuto a molti di noi, e quindi è stato votato l'emendamento soppressivo.

Però, considerate oggi le limitazioni di carattere sostanziale che sono state proposte, io penso che si potrebbe votare a favore dell'articolo aggiuntivo, senza contraddire a quanto abbiamo fatto nella precedente seduta.

MONTICELLI, Relatore. La tesi pregiudiziale sostenuta dal collega Imperiale per cui non si dovrebbe procedere ad un ulteriore esame della nuova proposta Cappugi ed altri è basata esclusivamente su una petizione di principio. Sono d'accordo con lui che se noi introducessimo un articolo uguale a quello di cui la Commissione ha votato la soppressione, violeremmo il Regolamento: non possiamo far rientrare dalla finestra ciò che è uscito dalla porta. Bisogna vedere però se il nuovo articolo innovi sostanzialmente il precedente soppresso. Non vi può esser dubbio:

1°) perché nell'articolo 48 non vi era alcuna limitazione né alla durata dei servizi né alla importanza dei treni, mentre l'articolo oggi proposto è limitativo, tanto nella durata quanto nella importanza;

2°) perché come ha fatto rilevare il Presidente: nell'articolo 48 soppresso, le competenze che sarebbero spettate al conducente in caso che non avesse il sussidio di un agente, erano limitate ai premi di percorrenza e di economia. Oggi col nuovo articolo Cappugi, si aggiunge, al premio di percorrenza ed economia, un compenso integrativo. In sostanza ci troviamo di fronte ad un articolo che innova sostanzialmente il primo e che non può assolutamente costituire preclusione alla votazione già fatta. Pertanto, il nuovo articolo può essere preso in esame dalla Commissione.

Vi è poi un altro elemento che mi convince della bontà della tesi che sostiene la possibilità di votare il nuovo articolo: la necessità che nel caso di impiego di un solo conducente senza il sussidio di un altro agente, siano riconosciute adeguate indennità per tale super lavoro.

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 10 GIUGNO 1949

Rispondendo ai colleghi che hanno interloquuto sulla proposta Cappugi, vorrei ricordare alcuni precedenti legislativi. Qui si è determinato un equivoco sostanziale: si è creduto che con la soppressione dell'articolo 48 noi potessimo impedire al Ministero di far svolgere il servizio sulle locomotive e sulle automotrici ad un solo agente. Dimostrerò l'equivoco con le disposizioni legislative vigenti alla mano.

IMPERIALE. Rimane la questione pregiudiziale che va chiarita, altrimenti facciamo una fatica di Sisifo.

PRESIDENTE. Ho già fatto osservare che ci troviamo di fronte ad una situazione diversa da quella da lei denunciata. Infatti il testo stenografico della seduta del 24 scorso dice che l'emendamento Imperiale era semplicemente di soppressione del testo del disegno di legge. Ma ciò non vieta che altri deputati possano proporre un articolo aggiuntivo che regoli quella stessa materia in modo sostanzialmente diverso. Quindi non vi è una pregiudiziale che in questo caso possa essere messa in votazione.

MONTICELLI, Relatore. Ho detto che erroneamente si è creduto che con la soppressione dell'articolo 48 si potesse arrivare ad impedire che nelle locomotive o nelle automotrici vi sia un solo agente. Ricordo soprattutto ai colleghi della sinistra che, fin dal 22 marzo 1900, con il regio decreto n. 143, fu disposto l'impiego di un solo macchinista sulle locomotive; tale disposizione legislativa fu estesa alle locomotive adibite ai servizi di manovra o assimilabili, con il regio decreto 25 giugno 1911. Poi comparvero alcuni dispositivi di sicurezza pneumatici od elettrici che garantivano la presenza attiva del macchinista sulle locomotive e sulle automotrici. In base a questi provvedimenti legislativi si richiedevano tre condizioni:

- 1°) che vi fosse sempre sul treno un altro agente capace di praticare la fermata;
- 2°) che il treno fosse composto di un numero di assi, non superiore a 16;
- 3°) che il treno fosse distanziato dal seguente di un certo numero di chilometri.

Dal 1937 al 1942, secondo queste disposizioni, ben 391 locomotori con un solo agente sono stati introdotti nella rete ferroviaria, pari cioè al 28 per cento delle unità in dotazione ai depositi. Siamo poi arrivati all'ultima disposizione legislativa sulla quale richiamo ancora l'attenzione dell'onorevole Imperiale: è il decreto ministeriale 28 marzo 1932, sulla « effettuazione di convogli con locomotive od automotrici affidate ad un solo guidatore ». L'articolo unico stabilisce che « ogni locomo-

tiva o automotrice in servizio in convoglio o isolata sarà affidata ad un guidatore autorizzato. Un altro degli agenti in servizio sul convoglio deve essere in grado di provocarne la fermata ». Ma c'è di più: « si potrà derogare da questa prescrizione — cioè dalla presenza di un secondo agente capace di fermare il treno — in caso di servizio di manovra di tradotta o di servizio isolato ». Ciò significa che quando il treno compie questi servizi, la locomotiva o l'automotrice può camminare con un solo agente.

Vi è poi il decreto ministeriale 28 marzo 1932 e l'ordine di servizio n. 128, riguardante l'effettuazione di convogli con locomotive affidate ad un solo guidatore.

Nella disposizione legislativa sono divise le locomotive e le automotrici. Per le locomotive in servizio ai treni è detto: « Sono di regola affidate oltre che al guidatore autorizzato anche ad un altro agente che lo coadiuvi. Il capo del servizio materiali e trazione può essere autorizzato per determinati servizi e su linee prestabilite a disporre che vi sia il solo guidatore, quando si tratta di locomotive seguenti quella di guida in caso di trazione multipla, quando si tratta di locomotive di spinta agganciate al treno, quando si tratta di apparecchi di sicurezza — che come è noto sono stati introdotti dopo la legge del 1911 — di locomotive effettuanti treni leggeri con composizione non superiore a 16 assi, o di locomotive effettuanti treni materiali fuori del tratto di lavoro ».

Per le automotrici leggiamo: « Le automotrici sono di regola condotte da un solo guidatore autorizzato. Il capo del servizio materiali e trazione può però prescrivere che al posto di condotta si trovi un solo agente quando le automotrici, anche se provviste del treno di cui sopra, facciano servizio su linee di forte traffico o comunque richiedenti costante sorveglianza dei meccanismi ». Quindi la regola costante è che la condotta è affidata ad un solo guidatore e solo in via di eccezione in linee a forte traffico o richiedenti assidua vigilanza sui meccanismi il capo del servizio materiali e trazione può autorizzare la presenza di un secondo agente. Credo che in questa situazione giuridica (indipendentemente dal nostro voto e dall'approvazione della legge sulle competenze accessorie, che ha un valore economico) la possibilità del Ministero di adibire un solo conducente è rimasta invariata. Vogliamo privare questi agenti del raddoppio delle competenze accessorie? Volete assumerne la responsabilità di respingere questa disposizione, in modo che gli agenti saranno co-

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 10 GIUGNO 1949

stretti a fare il servizio da soli, restando però privati del compenso di cui godono per il lavoro più gravoso che prestando?

Osserviamo quanto è avvenuto in Svizzera e in America. In Svizzera tutti i treni sono guidati da un solo agente a condizione che vi sia una distanza di 40 chilometri tra un treno e l'altro; e non venite a dirmi che in Svizzera le condizioni del traffico sono più facili delle nostre, perché basta pensare alla linea del Gottardo per immaginare le difficoltà esistenti in quel Paese. In America le reti hanno assunto tale importanza che si vuole estendere l'impiego di un solo agente anche alle locomotive a vapore e si studia un dispositivo per garantire sulle locomotive non a vapore la continua presenza del guidatore.

Quali sarebbero le conseguenze di una mancata approvazione dell'articolo aggiuntivo Cappugi ed altri? Dopo aver riconosciuto che secondo i provvedimenti legislativi in vigore il Ministero può sempre disporre che un solo agente conduca in determinate condizioni le locomotive e le automotrici...

IMPERIALE. Ma in questo modo il macchinista diventa una bestia! Non parlate così: tutti i ferrovieri non ne vogliono sapere e quindi non parlate a loro nome!

MONTICELLI, *Relatore*. ...noi verremmo a privare questi lavoratori di un giusto compenso. Per queste considerazioni circa i riflessi economici dell'articolo ed i suoi aspetti tecnici, accetto l'articolo 48-bis formulato dagli onorevoli Cappugi ed altri.

IMPERIALE. Ciò vi fa comodo, ma non venite a parlare di benefici per i lavoratori!

CAPPUGI. Voi sostenete una bugia: non è vero che tutti i macchinisti sono contrari. (*Rumori*).

DUCCI. Io ritengo che la pregiudiziale posta, abbia un fondamento, perché se nella seduta precedente la discussione al fine di sopprimere l'articolo 48 fosse stata portata sopra un particolare dell'articolo o sopra il « quantum » per la remunerazione o sopra le variazioni o altre modalità dell'articolo, potrei ben comprendere che l'articolo potrebbe essere rimesso in discussione, ma la soppressione dell'articolo fu decisa appunto dopo un'ampia discussione che verteva assolutamente sulla sostanza dell'articolo stesso, ossia della non rimessa in attuazione del cosiddetto « uomo morto ». Ora, con quest'emendamento si ripete la situazione per la quale la Commissione aveva già dato il proprio voto contrario.

PRESIDENTE. Porrò ora in votazione l'articolo 48-bis, così come è stato letto.

IMPERIALE. In queste condizioni, l'opposizione ritiene di non poter ulteriormente collaborare.

PRESIDENTE. Pongo ai voti l'articolo 48-bis.

(*È approvato*).

Procediamo nell'esame dell'allegato.

CAPO IX.

COMPETENZE SPECIALI DEL PERSONALE DI SCORTA AI TRENI

ART. 50.

Premio per ora di lavoro.

Il primo comma è sostituito dal seguente:
« Per ogni ora impiegata, secondo l'orario dei treni, in viaggio per servizio di scorta ai treni stessi, è corrisposto un premio di:
lire 53 al conduttore capo di 1^a classe ed al conduttore capo;
lire 33 al conduttore principale;
lire 29 al conduttore;
lire 27 al frenatore ».

Nessuno chiedendo di parlare, e non essendo stati presentati emendamenti, lo pongo in votazione.

(*È approvato*).

Passiamo, ora, all'articolo 51.

ART. 51.

Premio di percorrenza.

È sostituito dal seguente:
« Al personale addetto alla scorta dei treni si corrisponde per ogni chilometro reale di percorso un premio di:
lire 0,25 al conduttore capo di 1^a classe ed al conduttore capo;
lire 0,20 al conduttore principale;
lire 0,15 al conduttore e al frenatore ».

Nessuno chiedendo di parlare e, non essendo stati presentati emendamenti, lo pongo in votazione.

(*È approvato*).

Passiamo all'articolo 52.

ART. 52.

Indennità di pernottazione e di diaria.

È sostituito dal seguente:
Indennità di pernottazione e compenso per assenza dalla residenza.

« Agli agenti dei treni che in tutto o in parte del periodo dalle 22 alle 5, queste ore comprese, restano assenti dalla residenza

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 10 GIUGNO 1949

per servizio di scorta di treni, viene corrisposta una indennità di pernottazione di lire 84.

« 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, calcolate come al comma secondo sub-a) dell'articolo 50.

« Al personale medesimo che presta effettivo servizio di scorta ai treni, viene inoltre corrisposto con le stesse modalità un supplemento di lire 30 per ogni ora di servizio effettuato nello stesso periodo.

« L'indennità di pernottazione di cui al presente articolo non spetta quando l'agente ha titolo a quella inerente alla trasferta.

« Al personale addetto alla scorta dei treni, per ogni ora di assenza continuata dalla residenza oltre la sesta, per servizi effettuati per conto del deposito o della stazione cui è stabilmente addetto, viene corrisposto un compenso di:

lire 30 al conduttore capo di 1^a classe ed al conduttore capo;

lire 27 al conduttore principale;

lire 24 al conduttore ed al frenatore.

« Detto premio è cumulabile con l'indennità di pernottazione di cui al comma primo.

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

Nessuno chiedendo di parlare, e non essendo stati presentati emendamenti lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo, ora, all'articolo 53.

ART. 53.

Servizio fatto a carri misti da squadre fisse durante il viaggio.

Il primo comma è sostituito dal seguente:

« Gli agenti dei treni che fanno parte delle squadre fisse trasbordatrici, cioè quelle incaricate del carico, dello scarico, del trasbordo e del riordino delle merci nei carri misti, da eseguirsi durante il viaggio, oltre i compensi previsti dai precedenti articoli, ricevono, a seconda della loro qualifica, un premio addizionale per ogni ora di lavoro prestato (computato a norma del secondo comma dell'articolo 50) di:

lire 10 al conduttore capo di 1^a classe ed al conduttore capo;

lire 8 al conduttore principale;

lire 6 al conduttore ed al frenatore ».

Nessuno chiedendo di parlare, e non essendo stati presentati emendamenti, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo, ora, all'articolo 55, il cui testo subisce delle modificazioni che sono conseguenziali a quelle che la Commissione ha approvato all'articolo 47.

ART. 55.

Soprassoldo per servizio in galleria.

Il primo comma è sostituito dal seguente:

« Ai conduttori capi di 1^a classe, conduttori capi, conduttori principali, conduttori e frenatori, addetti normalmente alla scorta dei treni transitanti su tratti di linee con lunghe gallerie che presentano particolare disagio per il personale stesso, è accordato, quando viaggiano sulla garetta di un freno, un soprassoldo che, è stabilito, per ogni corsa, in misura di lire 36.

Nessuno chiedendo di parlare, e non essendo stati presentati emendamenti, lo pongo in votazione così le modifiche di cui ho fatto cenno.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 56.

ART. 56.

Scorta sui treni senza bagagliaio.

È sostituito dal seguente:

« I conduttori capi di 1^a classe, i conduttori capi ed i conduttori principali incaricati di scortare i treni senza bagagliaio, prendendo posto nella garetta di un freno coperto, possono ricevere un soprassoldo da stabilirsi caso per caso, in relazione alle particolari condizioni di disagio che si verificano sulle linee percorse, un soprassoldo che potrà raggiungere il massimo di lire 18 e lire 12 per ogni ora di effettiva scorta, rispettivamente per i treni con trazione a vapore e per quelli con trazione elettrica.

Le norme per la corresponsione del soprassoldo e la relativa misura sono stabilite dal direttore generale ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 58.

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 10 GIUGNO 1949

CAPO X.

prende la denominazione di:

PREMI DI RENDIMENTO
E DI INTERESSAMENTO AL SERVIZIO.

ART. 58.

Premio di maggior produzione.

Il primo comma è sostituito dal seguente:

« Gli agenti incaricati della esecuzione dei lavori che si prestano ad una preventiva determinazione possono essere ammessi a concorrere, individualmente o collettivamente per gruppi, ad un premio di maggior produzione che in nessun caso deve essere superiore al 40 per cento delle competenze fisse medie inerenti alla qualifica secondo le disposizioni in vigore».

Nessuno chiedendo di parlare, e non essendo stati presentati emendamenti, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo, ora, all'articolo 59. Ne do lettura.

ART. 59.

Premio di interessamento.

È sostituito dal seguente:

« Premio di rendimento e di interessamento al servizio.

« Agli agenti dei gradi sottoindicati è assegnato un premio di rendimento e di interessamento alla regolarità ed economia del servizio a ciascuno affidato per stimolarne l'attività.

« La misura del premio giornaliero risulta dalla seguente tabella:

Grado	Misura del premio	Grado	Misura del premio
1 (a)	660	8 (c)	200
1 (b)	550	9 (c)	190
2	420	10 (c)	180
3	365	11	160
4	320	12	145
5	275	13	130
6 (c)	235	14	110
7 (c)	210		

(a) Capo servizio principale e Capo compartimento di 1^a classe.

(b) Capo servizio e Capo compartimento di 2^a classe.

(c) Le misure del premio vengono elevate, per i dirigenti esecutivi dei gradi 6^o, 7^o, 8^o, 9^o e 10^o, tenuti ad osservare l'orario del personale esecutivo, rispettivamente del 15, 20, 25, 30 e 35 per cento.

« A questo articolo è stato presentato il seguente emendamento aggiuntivo degli onorevoli Caroniti ed altri:

« Aggiungere una nota d) per i gradi nn. 11, 12 e 13: le misure del premio vengono elevate del 40 per cento per gli addetti alle manovre e all'accudienza delle locomotive ».

CARONITI. Richiamo la vostra particolare attenzione sul fatto che la manovra è l'operazione più difficile che noi abbiamo nel campo ferroviario. Con le manovre si hanno molti infortuni e spesso casi mortali. Nessuno vuol fare il manovratore e tutti cercano di esimersi da tale servizio. È necessario che noi diamo un certo incoraggiamento a questo personale che è adibito a così difficili mansioni.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento aggiuntivo degli onorevoli Caroniti, Cappugi ed altri.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 59 nel suo complesso.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 60.

ART. 60.

È sostituito dal seguente:

« Di regola il premio è concesso agli agenti che prestano regolare servizio nella misura prevista dalla tabella per ciascun grado ed è corrisposto per le giornate di effettiva presenza in servizio e di congedo ordinario.

« Il premio a ciascuno assegnato può essere ridotto per le irregolarità verificatesi nell'andamento del servizio disimpegnato. Può altresì essere ridotto e anche soppresso per abituale negligenza o scarso rendimento nel servizio stesso.

« Il Ministro ha facoltà di aumentare entro il limite massimo del 60 per cento la misura base dei premi per i singoli gradi ogni qual volta tale provvedimento possa portare un utile all'Amministrazione per maggior rendimento del personale, o migliore o più intensa utilizzazione dei mezzi strumentali e degli impianti. La maggior spesa totale non dovrà però superare l'importo complessivo, riferito ai premi base, aumentato del 40 per cento.

« Il premio potrà anche essere variato, entro i limiti massimi di cui al precedente comma, per tenere conto della importanza e responsabilità del posto occupato e di condi-

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 10 GIUGNO 1949

zioni di servizio che importino particolare disagio.

« In caso di sospensione dallo stipendio o dal grado con privazione dello stipendio il premio non viene corrisposto per la durata relativa.

« Sono esclusi dal premio gli agenti in prova gli agenti che lavorano col premio di maggior produzione e quelli che fruiscono delle competenze speciali di cui ai capi VIII, IX e XIII.

All'articolo 60 vi è un emendamento aggiuntivo al primo comma, degli onorevoli Tomba e Cappugi: aggiungere le parole: e di congedo ordinario.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. È stato proposto di aggiungere dopo la parola « servizio », le parole « e di congedo ordinario ». Mi sembra che il congedo sia un diritto acquisito. Vi è stata una discussione tra me e il Tesoro: il Tesoro dice che non si può dare il rendimento quando non si lavora ed ha voluto sopprimere questo caso, ma io affermo invece che il congedo è un diritto acquisito e non avrei difficoltà ad accettare questa aggiunta.

MONTICELLI, *Relatore*. Sono favorevole.

PRESIDENTE. Allora pongo in votazione il primo comma dell'articolo 60 così emendato: « Di regola il premio è concesso agli agenti che prestano regolare servizio nella misura prevista dalla tabella per ciascun grado ed è corrisposto per le giornate di effettiva presenza in servizio e di congedo ordinario ».

(È approvato).

Passiamo al secondo comma:

« Il premio a ciascuno assegnato può essere ridotto o soppresso per le irregolarità verificatesi nell'andamento del servizio disimpegnato, nonché per abituale negligenza o scarso rendimento nel servizio stesso ».

A questo comma vi è un emendamento degli onorevoli Cappugi, Tomba, Caroniti ed altri, del seguente tenore:

« Sostituire il secondo comma col seguente:

« Il premio a ciascuno assegnato può essere ridotto per le irregolarità verificatesi nell'andamento del servizio disimpegnato. Può altresì essere ridotto e anche soppresso per abituale negligenza o scarso rendimento nel servizio stesso ».

CAPPUGI. L'emendamento è scrupoloso nella distinzione fra quelle che sono le punizioni derivanti da irregolarità verificatesi

nell'andamento del servizio, e quelle che invece derivano dallo scarso rendimento nel servizio stesso o da abituale negligenza...

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Accetto le modifiche proposte.

PRESIDENTE. Pongo allora in votazione l'emendamento sostitutivo del secondo comma.

(È approvato).

Passiamo al terzo comma. Qui vi è un emendamento degli onorevoli Monticelli ed altri tendente a portare rispettivamente al 60 e al 40 per cento le percentuali fissate al 50 e al 35 per cento.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Accetto.

CAPPUGI. Propongo di sopprimere la parola « sicuro », prima di « utile », nonché la parola « conseguentemente ».

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Accetto anche queste modifiche.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il terzo comma, con le due modificazioni accettate dal Governo.

(È approvato).

Pongo in votazione la restante parte dell'articolo 60.

(È approvata).

Avverto che l'onorevole Cappugi ha presentato il seguente emendamento aggiuntivo:

« Aggiungere i seguenti commi:

Agli agenti che percepiscono altre competenze in luogo del premio di rendimento e di interessamento al servizio, viene corrisposto, nei giorni di congedo ordinario, quest'ultimo premio nella misura prevista per i pari grado.

Gli aumenti percentuali alle misure del premio, previsti per gli agenti del personale esecutivo, devono essere arrotondati alla lira per eccesso. Lo stesso arrotondamento deve praticarsi sui premi giornalieri risultanti a seguito delle maggiorazioni di competenza del Ministro.

CAPPUGI. Poche parole di illustrazione. Il primo di questi commi tende ad evitare una evidente sperequazione, che deriva dall'aggiunta da noi fatta al primo comma, estendendo anche agli agenti che non fruiscono del premio di interessamento il pagamento di un *quid* corrispondente, per i giorni di congedo ordinario.

Il secondo comma aggiuntivo risponde a evidenti ragioni di tecnica contabile.

MONTICELLI, *Relatore*. Accetto i due commi aggiuntivi.

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 10 GIUGNO 1949

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Concordo.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento aggiuntivo Cappugi.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 60 nel suo complesso.

(È approvato).

Pongo in votazione la prima parte dell'articolo 74:

CAPO XII

DISPOSIZIONI GENERALI.

ART. 74.

Dopo il primo comma aggiungere:

« Il Ministro ha facoltà di variare, di concerto col Ministro del tesoro, entro il limite del 30 per cento, la misura base dei singoli premi od indennità previsti ai capi VI e seguenti ogni qual volta il provvedimento possa apportare un utile all'Amministrazione per migliore utilizzazione del personale, degli impianti e dei mezzi di esercizio ».

(È approvata).

Metto in votazione la seconda parte dell'articolo:

Fra il 3° e il 4° comma aggiungere:

« Per tutti i compensi (premi, indennità, ecc.) che vengono corrisposti su base oraria viene effettuato il computo delle ore mensilmente, e nel totale delle ore stesse viene trascurata l'eventuale frazione di ora se pari od inferiore a mezza ora, ed arrotondata ad un'ora la frazione superiore a mezza ora ».

(È approvata).

Passiamo al Capo XIII: Competenze speciali del personale addetto al servizio delle navi-traghetto.

ORLANDO. Sono d'accordo sull'articolo 80, ma vorrei chiedere all'onorevole Ministro se questo premio viene attribuito anche per le ore di servizio ordinario.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Sì, perché quando il comandante dovrebbe essere a terra e il dirigente nautico si trova nelle officine, il comandante viene chiamato a sorvegliare i lavori: quindi si ha un'economia. La nave non si trova in navigazione ma in riparazione e non potendosi corrispondere l'indennità di navigazione si dà questo qualcosa di più.

PRESIDENTE. Passiamo all'articolo 80:

CAPO XIII

COMPETENZE SPECIALI DEL PERSONALE
ADDETTO AL SERVIZIO DELLE NAVI TRAGHETTO.

ART. 80.

Premio per ora di lavoro.

Il primo comma è sostituito dal seguente:

« Alle persone di equipaggio delle navi traghetto in servizio nello stretto di Messina viene corrisposto, per ogni ora di effettivo servizio, un premio nella misura appresso indicata:

Comandante di 1 ^a e 2 ^a classe e capo macchinista di 1 ^a e 2 ^a classe . . .	L. 90
Ufficiale navale di 1 ^a classe e ufficiale macchinista di 1 ^a classe . . .	» 78
Ufficiale navale di 2 ^a classe, di 3 ^a classe a. p. e di 3 ^a classe e ufficiale macchinista di 2 ^a classe, 3 ^a classe a. p. e di 3 ^a classe	» 66
Primo e secondo nostromo, capo motorista e motorista di 1 ^a classe, capo elettricista ed elettricista di 1 ^a classe	» 54
Motorista, elettricista e carpentiere di 1 ^a classe	» 48
Marinaio scelto, fuochista e carpentiere	» 42
Marinaio e carbonaio	» 36

Il secondo comma è sostituito dal seguente:

« Il premio per ogni ora di effettivo servizio è di lire 120 per l'ufficiale comandante e per quello che ha la direzione di macchina, sulle navi traghetto di dislocamento a pieno carico uguale o superiore alle 2.000 tonnellate ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 81:

ART. 81.

Premio di percorrenza.

È sostituito dal seguente:

« Alle persone di equipaggio delle navi traghetto in servizio nello stretto di Messina, che nel periodo giornaliero di navigazione eseguono complessivamente più di tre viaggi (andata e ritorno), per qualunque scalo delle due linee Messina-Reggio e Messina-

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 10 GIUGNO 1949

Villa San Giovanni, è corrisposto, per ogni viaggio in più, un compenso nella misura appresso indicata:

Comandante di 1 ^a e 2 ^a classe e capo macchinista di 1 ^a e 2 ^a classe . . .	L. 144
Ufficiale navale di 1 ^a classe e ufficiale macchinista di 1 ^a classe . . .	» 120
Ufficiale navale di 2 ^a classe, di 3 ^a classe a. p. e di 3 ^a classe e ufficiale macchinista di 2 ^a classe, di 3 ^a classe a. p. e di 3 ^a classe	» 102
Primo e secondo nostromo, capo motorista e motorista di 1 ^a classe, capo elettricista ed elettricista di 1 ^a classe	» 90
Motorista, elettricista e carpentiere di 1 ^a classe	L. 84
Marinaio scelto, fuochista e carpentiere	» 78
Marinaio e carbonaio	» 72

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 82:

ART. 82.

Indennità di pernottazione.

È sostituito dal seguente:

« Alle persone di equipaggio delle navi traghetto in servizio nello stretto di Messina, che partano od arrivino o rimangano fuori residenza in tutto o in parte del periodo dalle 22 alle 5, queste ore comprese, è corrisposta un'indennità di pernottazione di lire 84.

Agli effetti della liquidazione di detta indennità si computa l'assenza considerando anticipata l'ora di partenza delle corse, secondo l'orario, e posticipata quella reale di arrivo, del tempo occorrente per le operazioni accessorie, calcolato come previsto al 4° comma dell'articolo 80.

Al personale medesimo che presta effettivo servizio in navigazione, è inoltre corrisposto un supplemento di lire 30 per ogni ora di servizio effettuato nello stesso periodo ».

(È approvato).

ART. 83.

Premio giornaliero.

È sostituito dal seguente:

« Premi giornalieri.

« Al personale addetto al servizio delle navi traghetto, nei giorni in cui non naviga ed è invece adibito a manutenzioni, guardia

ed altri servizi a bordo od a lavori in residenza, è corrisposto un premio giornaliero nella misura prevista, dalla tabella di cui all'articolo 59, per il personale tecnico ed operaio di pari grado.

« Pel personale medesimo quando invece è adibito a lavori di riparazione a bordo sono corrisposti i premi di cui all'articolo 80, per le ore effettivamente rese, per un massimo di otto ore.

« Spetta al direttore generale stabilire in quali casi deve essere corrisposto quest'ultimo trattamento.

« Qualora le prestazioni predette avessero luogo fra le ore 22 e le ore 5, al personale è corrisposto anche il soprassoldo per servizio notturno di cui all'articolo 41 ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

ART. 85.

È sostituito dal seguente:

« Al comandante che presti servizio a terra con la carica di « Dirigente nautico » ed al capo macchinista che presti servizio a terra con la carica di « Dirigente tecnico » è corrisposto, in sostituzione del premio di cui al primo comma dell'articolo 83, un premio d'importo uguale a quello di rendimento e d'interessamento, di cui all'articolo 59, nella misura stabilita per i capi deposito di grado corrispondente ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

ART. 87.

« Il primo comma è sostituito dal seguente:

« Alle persone di equipaggio delle navi traghetto adibite temporaneamente a servizi fuori dello stretto di Messina viene corrisposta una indennità giornaliera a rimborso delle spese di vitto ed accessorie, nella misura seguente:

Comandante di 1 ^a e 2 ^a classe capo macchinista di 1 ^a e 2 ^a classe . . .	L. 960
Ufficiale navale di 1 ^a classe e ufficiale macchinista di 1 ^a classe . . .	» 900
Ufficiale navale di 2 ^a classe, di 3 ^a classe a. p. e di 3 ^a classe e ufficiale macchinista di 2 ^a classe, di 3 ^a classe a. p. e di 3 ^a classe	» 840

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 10 GIUGNO 1949

Primo e secondo nostromo, capo motorista e motorista di 1ª classe, capo elettricista ed elettricista di 1ª classe » 780

Motorista, elettricista e carpentiere 1ª classe » 750

Marinaio scelto, fuochista e carpentiere » 720

Marinaio e carbonaio » 696

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Chiedo che la Presidenza sia autorizzata al coordinamento di questo disegno di legge.

(Così rimane stabilito).

Il disegno di legge sarà subito votato a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto sul disegno di legge testé esaminato.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione segreta sul disegno di legge:

« Miglioramenti alle misure di alcune competenze accessorie del personale delle ferrovie dello Stato » (502):

Presenti e votanti 24

Maggioranza 13

Voti favorevoli 24

Voti contrari 0

(La Commissione approva).

La seduta termina alle 12,45.