

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 2 APRILE 1952

## COMMISSIONE VIII

## TRASPORTI - COMUNICAZIONI - MARINA MERCANTILE

LXXII.

## SEDUTA DI MERCOLEDÌ 2 APRILE 1952

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **ANGELINI**

## INDICE

	PAG.		PAG.
<b>Congedo:</b>		AMENDOLA . . . . .	719, 720
PRESIDENTE . . . . .	713	MATTARELLA, <i>Sottosegretario di stato per i trasporti</i> . . . . .	720
<b>Disegni di legge (Discussione e approvazione):</b>		<b>Votazione segreta:</b>	
Estensione delle norme del regio decreto 8 gennaio 1931, n. 148, al personale delle filovie urbane ed extra urbane e delle autolinee urbane. (2562). . . . .	713	PRESIDENTE . . . . .	720
PRESIDENTE . . . . .	713, 714, 715, 716	<hr/>	
PETRUCCI, <i>Relatore</i> . . . . .	713	<b>La seduta comincia alle 9,40.</b>	
AMENDOLA . . . . .	714, 716	MONTICELLI, <i>Segretario</i> , legge il processo verbale della seduta precedente. (È approvato).	
MATTARELLA, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i> . . . . .	714, 716	<b>Congedo.</b>	
COLASANTO . . . . .	716	PRESIDENTE. Comunico che è in congedo il deputato Borsellino.	
DUCCI . . . . .	716	<b>Discussione del disegno di legge: Estensione delle norme del regio decreto 8 gennaio 1931, n. 148, al personale delle filovie urbane ed extra urbane e delle autolinee urbane. (2562).</b>	
GIAVI . . . . .	716	PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Estensione delle norme del regio decreto 8 gennaio 1931, n. 148, al personale delle filovie urbane ed extra urbane e delle autolinee urbane. L'onorevole Petrucci, relatore, ha facoltà di svolgere la sua relazione. PETRUCCI, <i>Relatore</i> . Il provvedimento in esame, per il quale vi è il parere favorevole della IV Commissione, è atteso dai lavoratori che svolgono il loro servizio presso linee urbane ed extra urbane, filoviarie ed automo-	
Provvedimenti per la riparazione dei danni arrecati dalle alluvioni dell'autunno 1951 alle ferrovie in regime di concessione all'industria privata e alle tramvie extraurbane. (2583) . . . . .	717		
PRESIDENTE . . . . .	717, 718		
GIAVI, <i>Relatore</i> . . . . .	717, 718		
AMENDOLA . . . . .	717, 718		
JERVOLINO ANGELO RAFFAELE . . . . .	717		
DUCCI . . . . .	718		
MATTARELLA, <i>Sottosegretario di stato per i trasporti</i> . . . . .	718		
<b>Disegno di legge (Discussione e rinvio):</b>			
Modifica al comma 5° dell'articolo 5 della legge 14 febbraio 1949, n. 40, concernente provvedimenti a favore degli assuntori delle ferrovie dello Stato (2512) . . . . .	719		
PRESIDENTE . . . . .	719, 720		
JERVOLINO ANGELO RAFFAELE . . . . .	719, 720		

## OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 2 APRILE 1952

bilistiche. Il regio decreto 8 gennaio 1931, n. 148, come è detto nella relazione, garantisce al personale di ferrovie, tramvie e linee di navigazione interna, esercite dall'industria privata, uno speciale trattamento giuridico. Lo stesso trattamento spetta al personale adibito promiscuamente su linee tramviarie ed autoservizi urbani, esercitati da una stessa azienda tramviaria. A questo provvedimento ne è seguito un altro, quello del 14 luglio 1939, n. 1728, che ha esteso il trattamento giuridico al personale adibito a linee tramviarie e filoviarie urbane, però sempre esercite dalla stessa azienda tramviaria.

Le organizzazioni sindacali degli addetti ai pubblici trasporti, finita la guerra, chiesero la rielaborazione di tutta la materia, sostenendo che non era equo che il personale alle dipendenze di una determinata azienda godesse di un trattamento diverso da quello goduto dal personale di altre aziende e fra le rivendicazioni immediate fu posta l'applicazione del regio decreto n. 148 al personale di filovie ed autolinee urbane esercitate da una azienda tramviaria, al personale di filovie ed autolinee urbane non esercitate da una azienda tramviaria, nonché al personale di filovie extra urbane.

Un primo passo in tal senso si ebbe con il decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 657, che estese l'applicazione del decreto n. 148 al personale di filovie ed autoservizi urbani dipendente da aziende esercenti servizi tramviari nello stesso centro urbano, anche se non addetto promiscuamente agli uni ed altri altri servizi.

Il presente disegno di legge, predisposto dal Governo, ha lo scopo di eliminare la sperequazione di trattamento esistente tra il personale dipendente da aziende tramviarie urbane e quello addetto a filovie ed autolinee urbane. L'articolo 1 del disegno di legge determina tre categorie di personale che dovrebbe beneficiare delle disposizioni contenute nel regio decreto 8 gennaio 1931, n. 148, nonché delle aggiunte e modificazioni successivamente intervenute. L'articolo 2 stabilisce quali sono i servizi da considerarsi urbani. L'articolo 3 provvede a classificare nella categoria del personale avventizio, e cioè del personale escluso dalla stabilità di impiego, gli agenti di autolinee e filovie per le quali sia sufficiente un numero di agenti non superiore a 25 per assicurare la regolarità e la sicurezza dell'esercizio.

Trattandosi, in sostanza, di un provvedimento che estende i benefici contemplati dalle leggi che ho citato, ne propongo l'approvazione nel testo ministeriale.

**PRESIDENTE.** Dichiaro aperta la discussione generale.

**AMENDOLA PIETRO.** Il provvedimento va incontro indubbiamente ad una vecchia aspirazione della categoria degli auto-ferrotramvieri, per il trionfo della quale è stata anche necessaria una agitazione sindacale. E si tratta dell'unificazione del trattamento per tutti i lavoratori addetti ai pubblici trasporti, con la conseguenza di abolire la concorrenza degli autotrasportatori in quanto le aziende vengono poste su un piede di parità per quel che concerne gli oneri relativi al personale.

Però, si va incontro soltanto parzialmente alle aspirazioni della categoria. Infatti, si chiedeva l'estensione dei benefici al personale di tutti gli autoservizi di linea extra-urbani. Per quanto previsto dall'articolo 1 e dall'articolo 2 del disegno di legge, si tratta senz'altro di un notevole passo avanti e la categoria può ritenersi soddisfatta. Quello che, invece, ha causato profondo malcontento è l'articolo 3, tanto è vero che, nella sua relazione, il Ministro dei trasporti, parlando appunto dell'articolo 3, ha detto che è apparso necessario cogliere l'occasione della presentazione del presente disegno di legge per confermare la limitazione della applicabilità del decreto n. 148 alle aziende il cui personale superi i venticinque agenti, mentre si tratta di una limitazione che viene introdotta *ex novo*.

Sono pertanto contrario all'articolo 3 e ne propongo la soppressione.

**MATTARELLA, Sottosegretario di Stato per i trasporti.** Non posso accogliere tale proposta.

**AMENDOLA PIETRO.** Vorrei proporre, in via subordinata, un emendamento a quanto disposto per il trattamento previdenziale, nel senso di fare sempre salve le condizioni di maggiore favore.

**MATTARELLA, Sottosegretario di Stato per i trasporti.** Il disegno di legge e l'importanza che esso assume, soprattutto per i lavoratori delle categorie che vi sono contemplate, è il frutto di una lunga elaborazione da parte di una Commissione che io ho avuto l'onore di presiedere. Per quanto riguarda l'articolo 3, debbo chiarire che la legge iniziale e tutte le altre successive, relative all'equo trattamento dei ferro-tramvieri, hanno sempre escluso dal godimento delle norme di eccezionale favore previste per questa categoria di lavoratori, il personale delle aziende che abbia una consistenza numerica non superiore a venticinque unità. E la ragione è determinata dal fatto che queste aziende sono troppo piccole perché possano sobbarcarsi al rilevante onere

## OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 2 APRILE 1952

derivante dall'applicazione della legge sull'equo trattamento, oltre alla considerazione che, in genere, si tratta di aziende a carattere familiare o artigianale.

Alla legge iniziale fu apportata una prima modifica, dividendo il personale in ordinario e straordinario; l'equo trattamento si applicava soltanto al personale di ruolo. Con un successivo decreto legislativo del 1947, la categoria del personale ordinario venne soppressa e sorse il dubbio se la legge sull'equo trattamento dovesse essere applicata alle aziende che non avessero più di venticinque dipendenti, in quanto il personale di queste aziende era considerato personale ordinario.

Il Ministero ha sempre ritenuto che la ragione per cui la legge non doveva applicarsi a quelle piccole aziende non era venuta meno e che, se mai, si poteva parlare di una lacuna di carattere legislativo che però non incideva sul principio fondamentale che aveva determinato l'esclusione di quelle piccole aziende.

Con una legge successiva, riguardante i problemi previdenziali per il personale, fu resa obbligatoria la iscrizione al fondo speciale di previdenza anche di questo personale ordinario (legge successiva a quella del 1947). Si è tornati così a parlare della categoria del personale ordinario, ed è evidente che quando si pensò di estendere il trattamento speciale previsto dalle varie leggi al personale delle ferrovie urbane ed extra urbane e degli autoservizi urbani ed extra urbani, per porre questi lavoratori sullo stesso piano dei lavoratori delle altre aziende urbane, si voleva mantenere fermo il principio della esclusione delle aziende con, non oltre venticinque dipendenti.

E poiché, come ho detto, c'è una lacuna o incertezza di carattere legislativo, si è pensato (e ciò è detto nella relazione in maniera molto esplicita, perché non si aveva nulla da nascondere), dato che ci si occupava del problema per la terza o quarta volta in questo dopoguerra, di chiarire questa posizione. La maggiore preoccupazione da parte delle organizzazioni sindacali era quella riguardante il diritto o meno alla iscrizione al fondo speciale della previdenza. Ma poiché l'ultima legge, quella del 1949 che prevede l'iscrizione al fondo di previdenza, si riferisce a tutto il personale, la preoccupazione non dovrebbe sussistere.

Però, per evitare qualunque incertezza in questo campo, io proporrei, mantenendo fermo l'articolo 3, questo emendamento aggiuntivo:

« Restano comunque in vigore le disposizioni dell'articolo 2 della legge 14 maggio 1949, n. 269, relative all'iscrizione al Fondo Nazionale di previdenza per gli addetti

ai pubblici trasporti, con decorrenza 1° gennaio 1945, del personale di ferrovie, tramvie e linee di navigazione interna dipendente da azienda per la quale sia sufficiente un numero di agenti non superiore a quello indicato nel comma precedente ».

La dizione si riferisce al numero ritenuto sufficiente per una determinata azienda. E questo anche per evitare che una azienda per la quale sia necessario un numero di agenti superiore a venticinque ne assuma un numero minore per sfuggire all'applicazione della legge. Quindi, il criterio non è quello, di fatto, del numero del personale dipendente, ma quello obiettivo determinato dal Ministero.

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

Passiamo all'esame degli articoli.

## ART. 1.

« Le disposizioni del regio decreto 8 gennaio 1931, n. 148, e relativi allegati, nonché le aggiunte e modificazioni legislative successivamente intervenute, sono estese, dalla data di entrata in vigore della presente legge:

a) al personale delle filovie urbane ed extra urbane esercitate da aziende municipalizzate e private;

b) al personale dei servizi automobilistici urbani esercitati da aziende municipalizzate e private;

c) al personale dipendente dalle aziende di cui alla precedente lettera b), addetto a servizi automobilistici extra urbani che siano riconosciuti dal Ministero dei trasporti accessori e direttamente complementari, nell'ambito della stessa azienda, di quelli esercitati nei centri urbani ».

Non essendovi osservazioni, nè emendamenti, lo pongo in votazione.

(È approvato).

## ART. 2.

« Ai fini della presente legge, sono da considerarsi urbani i servizi automobilistici che si svolgono per intero nell'ambito del centro abitato o colleghino con lo stesso o tra di loro frazioni con continuità di abitato od allaccino i centri urbani con i sobborghi, con i propri scali ferroviari e portuali, con i propri aeroporti, ovvero colleghino tra di loro centri urbani costituenti un unico complesso economico-sociale ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

## OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 2 APRILE 1952

Per quanto riguarda l'articolo 3, c'è un emendamento dell'onorevole Amendola che ne chiede la soppressione. Il Governo è contrario. Pongo ai voti tale emendamento soppressivo.

(Non è approvato).

Vi è poi un secondo emendamento dell'onorevole Amendola che propone di sopprimere l'ultimo comma dell'articolo 3.

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Queste piccole aziende hanno specifici compiti propri. Ci sono, ad esempio, delle piccole ferrovie destinate a trasportare legname, materiale di cava, che qualche volta vengono autorizzate al trasporto del proprio personale. Sono aziende a carattere aziendale e ve ne sono in Toscana, in Sardegna e in Calabria...

AMENDOLA PIETRO. Se si tratta di aziende private, è inutile parlarne.

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. ...e senza una dizione specifica potrebbero sorgere dei dubbi. È evidente che se non si chiarisce la posizione di queste aziende, si corre il rischio di indurre queste stesse aziende a non consentire più l'utilizzo della linea per il trasporto dei loro dipendenti, proprio per sfuggire al pericolo di dover applicare la legge sull'equo trattamento.

COLASANTO. Sopprimendo l'ultimo comma dell'articolo 3, noi peggioreremmo la situazione. A me sembra che, se mai, si dovrebbe adottare una dizione più chiara di quest'ultimo comma, per evitare di danneggiare la categoria del personale avventizio.

DUCCI. Con l'ultimo capoverso dell'articolo 3 si torna a modificare lo stato giuridico dei dipendenti delle aziende con meno di venticinque agenti. A me pare che si dovrebbe usare la massima chiarezza, onde evitare confusioni.

GIAVI. Le aziende esercenti ferrovie private non hanno gli organici base per applicare la legge sull'equo trattamento.

Qualche volta impiegano cento persone, qualche altra volta ne possono avere alle dipendenze solo dieci.

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il regio decreto fondamentale dell'equo trattamento, 8 gennaio 1931, n. 148, mette sullo stesso piano le aziende con non più di 25 dipendenti. Noi non modifichiamo nulla. Ad ogni modo possiamo chiarire la situazione onde evitare incertezze di interpretazione. Quella stessa esigenza di chiari-

ficazione che ci ha indotti a proporre l'articolo 3, è necessaria per il mantenimento dell'ultimo capoverso.

AMENDOLA PIETRO. Io ritengo che si debba dare a questa materia un ordinamento sindacale attraverso contratti di categoria che abbiano valore normativo. Perché dobbiamo precludere a questa categoria la possibilità di trattare per ottenere dei buoni contratti?

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Sono i lavoratori che si oppongono a che questa materia venga regolata con patti contrattuali. I contratti collettivi di lavoro che sono necessari per integrare le norme di legge, riguardano il salario, ma non il trattamento di quiescenza e la stabilità di impiego. Questa legge, che è veramente una legge eccezionale nei confronti di tutti i settori dell'attività lavorativa privata, prevede per i dipendenti di questo settore una situazione di stabilità di impiego che non è prevista per nessun'altra categoria. Ora, le norme fondamentali dell'equo trattamento debbono essere fissate per legge come lo sono state per il passato e come è richiesto dai lavoratori; il resto viene regolato dal contratto di lavoro.

PRESIDENTE. Do lettura della prima parte dell'articolo 3:

« Il personale di ferrovie, tramvie e linee di navigazione interna e quello dei servizi pubblici di trasporto, di cui al precedente articolo 1, è classificato nella categoria del personale avventizio previsto dall'articolo 1, secondo comma, del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 9 novembre 1947, n. 1363, se dipendente da azienda per la quale, a giudizio del Ministero dei trasporti (Ispettorato generale della motorizzazione civile e trasporti in concessione), sia sufficiente un numero di agenti non superiore a 25 per assicurare la regolarità e la sicurezza dell'esercizio ».

La pongo in votazione.

(È approvata).

Pongo in votazione l'emendamento soppressivo dell'ultimo comma dell'articolo 3, proposto dall'onorevole Amendola.

(Non è approvato).

Pongo in votazione il secondo comma dell'articolo 3

« Alla categoria del personale avventizio, di cui al precedente comma, appartiene anche il personale di aziende esercenti ferrovie private autorizzate al pubblico servizio ».

(È approvata).

## OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 2 APRILE 1952

Il Sottosegretario di Stato onorevole Matarella, propone di far seguire all'ultimo capoverso dell'articolo 3 un ulteriore capoverso così concepito:

« Restano comunque in vigore le disposizioni dell'articolo 2 della legge 14 maggio 1949, n. 269, relative all'iscrizione al Fondo Nazionale di previdenza per gli addetti ai pubblici trasporti, con decorrenza 1 gennaio 1945, del personale di ferrovie, tramvie e linee di navigazione interna dipendente da azienda per la quale sia sufficiente un numero di agenti non superiore a quello indicato nel comma precedente ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Vi è ora il seguente emendamento aggiuntivo dell'onorevole Amendola: « salve sempre le condizioni di miglior favore eventualmente esistenti ». Lo pongo in votazione.

(È approvato).

L'onorevole Colasanto ha presentato un emendamento per l'aggiunta di un articolo 4 al testo del disegno di legge. Ne do lettura:

« Le norme di cui all'articolo 1 si applicano anche al personale delle filovie e dei servizi automobilistici esercite da concessionari di ferrovie secondarie ».

Lo pongo in votazione.

(Non è approvato).

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

**Discussione del disegno di legge: Provvedimenti per la riparazione dei danni arrecati dalle alluvioni dell'autunno 1951 alle ferrovie in regime di concessione dell'industria privata e alle tramvie extra urbane (2583).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Provvedimenti per la riparazione dei danni arrecati dalle alluvioni dell'autunno 1951 alle ferrovie in regime di concessione all'industria privata e alle tramvie extra urbane.

L'onorevole Giavi, relatore, ha facoltà di svolgere la sua relazione.

GIAVI, *Relatore*. Il provvedimento rientra nel quadro generale delle provvidenze stabilite dal Governo per andare incontro ai danneggiati da alluvioni. Per gli esercenti ferrovie o tramvie in concessione, i danni denunciati

erano molto più alti di quelli che il Governo è disposto a risarcire. In considerazione di ciò, e non essendovi ragione di escludere questa categoria, quando si è già intervenuti a favore di altre, io ritengo che si possa approvare il disegno di legge. È vero che queste spese dovrebbero essere sostenute, in base a quanto disposto dall'articolo 79 del testo unico 9 maggio 1912, dalle società concessionarie, ma siccome si tratta di spese straordinarie che dovrebbero poi essere coperte da sussidi integrativi in quanto, nella quasi totalità dei casi, si tratta di società con bilanci passivi (ad eccezione, forse, per la Ferrovia Nord di Milano), il Governo ha predisposto questo speciale provvedimento. Infatti, non consentendo le disponibilità di bilancio di far fronte alla copertura dei disavanzi, si è fatto ricorso, per la somma occorrente, al ricavo del prestito.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

AMENDOLA PIETRO. Debbo far presente che, a parte il fatto che delle somme sono state già erogate a favore di alcune ferrovie e che la Nord-Milano, ad esempio, è largamente attiva, noi ci troviamo sempre davanti all'eterna questione di queste linee in concessione che hanno bisogno di sovvenzioni o per danni di guerra, o per potenziamenti, o per miglioramenti, e adesso come alluvionate e che è sempre il contribuente a dover pagare, mentre le spese dovrebbero andare a carico delle società concessionarie.

Dal momento che dovremo, fra breve, occuparci in Assemblea di un altro disegno di legge riguardante i potenziamenti, io penso che si possano collegare le due cose. Riterrai pertanto opportuno di non esaminare in questa sede il disegno di legge propositoci.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE. Sono veramente sorpreso per la proposta dell'onorevole Amendola. Evidentemente si confondono due materie perfettamente distinte e autonome. Qui ci troviamo di fronte ad un caso di forza maggiore, e chi subisce dei danni ha il diritto di essere risarcito quando lo Stato interviene per tutte le categorie. Non capisco proprio che cosa c'entri il potenziamento. Se le ferrovie danneggiate appartengono allo Stato è chiaro che lo Stato, in quanto proprietario delle stesse, interviene per riparare i danni che sono stati cagionati dalle alluvioni. Se, invece, appartengono a società private, non vedo perché dovrebbero essere escluse. Mi dichiaro pertanto contrario alla proposta dell'onorevole Amendola.

## OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 2 APRILE 1952

DUCCI. A me sembra esatto quanto sostiene l'onorevole Amendola. La relazione, infatti, è molto esplicita: « la spesa anzidetta sarebbe a carico delle società concessionarie, in forza dell'articolo 79 del testo unico 9 maggio 1912, n. 1447, sulle ferrovie in concessione ». È quindi pacifico che, a' termini di legge, le ferrovie in concessione debbono pensare alle riparazioni dei danni, ecc. Ma, evidentemente, si vuol fare una deroga, data la eccezionalità del caso, e si può anche discutere su ciò. Io non dico che non si debbano risarcire i danni provocati dalle alluvioni, ma ritengo che il risarcimento debba avvenire nella forma e nella entità con le quali il Governo ha ritenuto di intervenire per risarcire i danni subiti dai cittadini per cause straordinarie; vale a dire con stanziamenti speciali, senza continuare a diminuire il già esiguo provento, in proporzione almeno alle necessità, che ha dato il prestito della ricostruzione. Ben poco resta, infatti, per coloro che hanno perduto tutti i loro beni se si continuano a destinare ad altri scopi molti dei milioni ricavati dal prestito.

GIAVI, *Relatore*. Le obiezioni sollevate dagli onorevoli colleghi me le ero poste anch'io. Senonché, un brano della relazione governativa mi ha indotto a proporre alla Commissione l'approvazione immediata del provvedimento: « In conclusione, il ricorso ai sussidi integrativi non risolverebbe la situazione, in quanto non darebbe la possibilità ai concessionari di provvedere con la necessaria rapidità alla esecuzione dei lavori di ripristino ». Nella maggior parte dei casi si tratta, infatti, di ricostruire ponti crollati, terrapieni asportati ecc. ed appare quindi urgente la necessità di ripristinare le linee e ristabilire i collegamenti tra i vari centri. C'è, quindi, anche una ragione sociale, senza contare che, in definitiva, si tratta di impianti che, allo scadere della concessione, tornano in mano allo Stato.

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Mi pare che non si possa insistere nella richiesta di abbinamento dei due disegni di legge, in quanto è evidente che, nel caso specifico, si tratta di lavori di pronto intervento per mettere le ferrovie danneggiate in condizioni di funzionare, nello stesso interesse dei cittadini delle zone alluvionate.

È vero che i danni dovrebbero essere riparati a spese delle società concessionarie, ma è anche vero che queste spese straordinarie, facendo parte delle spese di esercizio, andrebbero ad aumentare il *deficit* che dovrebbe, poi, essere integrato dallo Stato. Il Ministero dei trasporti, in definitiva, deve intervenire in

una forma o in un'altra; però, mentre — intervenendo per integrare il *deficit* di esercizio — dovrebbe sostanzialmente dare l'intero, con l'attuale legge si limiterebbe a corrispondere quella quota che ritiene opportuno assegnare come contributo, tenendo presenti le condizioni delle singole aziende.

In sostanza, lo Stato contribuisce al ripristino di quegli impianti che, alla fine della concessione, debbono essere gratuitamente riversati allo Stato. Penso, quindi, che non si possa ritenere questo un trattamento di favore fatto alle aziende che gestiscono queste ferrovie, tanto più che, a differenza di quanto avviene per le stesse aziende agricole, che vanno pure indennizzate, si tratta di aziende che gestiscono un servizio di pubblica utilità.

Quando all'altra questione sollevata, quella cioè su come si intenda fare fronte alla copertura dell'onere, non mi pare che possano avere fondamento le preoccupazioni manifestate, in quanto mezzo miliardo rappresenta una quota minima in confronto al ricavato dal prestito.

AMENDOLA PIETRO. Insisto nella proposta di abbinamento e di sospensione dell'esame del disegno di legge.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la proposta dell'onorevole Amendola di sospendere l'esame del disegno di legge n. 2583 e di abbinarlo all'esame del disegno di legge riguardante il potenziamento delle ferrovie concesse.

(Non è approvata).

Poiché nessun'altro chiede di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Passiamo all'esame degli articoli, che, se non vi sono osservazioni ed emendamenti, porrò successivamente in votazione:

## ART. 1.

Per la riparazione dei danni arrecati dalle alluvioni dell'autunno 1951 alle ferrovie in regime di concessione alla industria privata e alle tramvie extraurbane possono essere accordati concorsi dello Stato nei limiti e nelle forme stabilite dalla legge 14 giugno 1949, n. 410, relativa alla riattivazione dei pubblici servizi di trasporto in concessione.

(È approvato).

## ART. 2.

Per la concessione dei concorsi previsti dall'articolo 1 è autorizzato lo stanziamento, nello stato di previsione della spesa del Ministero

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 2 APRILE 1952

dei trasporti per l'esercizio finanziario 1951-52, della somma di lire 500.000.000.

Alla copertura dell'onere indicato nel precedente comma sarà fatto fronte con un'aliquota del ricavo del prestito di cui alla legge 14 dicembre 1951, n. 1325.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

(È approvato).

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

**Discussione del disegno di legge: Modifica al comma 5° dell'articolo 5 della legge 14 febbraio 1949, n. 40, contenente provvedimenti a favore degli assuntori delle ferrovie dello Stato. (2512).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Modifica al comma 5° dell'articolo 5 della legge 14 febbraio 1949, n. 40, contenente provvedimenti a favore degli assuntori delle ferrovie dello Stato.

In assenza del relatore, onorevole De Martino Alberto, prego l'onorevole Jervolino Angelo Raffaele di riferire sul disegno di legge sul quale è stato espresso parere favorevole dalla IV Commissione (Finanze e tesoro).

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE, *Relatore*. Il presente disegno di legge concerne la rettifica di un errore che si era verificato nel disciplinare le retribuzioni degli assuntori delle ferrovie dello Stato con la legge 14 febbraio 1949, n. 40, la quale stabiliva che detta retribuzione doveva essere fatta con riferimento allo stipendio percepito dal manovale di sesso femminile qualora si trattasse di assuntori concessionari di impianti classificati nel gruppo C. Quando si emanò questa legge, non si tenne presente che, con precedente disposizione legislativa (decreto n. 957 del 21 settembre 1947) lo stipendio di detta qualifica fu equiparato a quello del manovale uomo, uguale a quello del cantoniere, previsto per i concessionari di impianti di gruppo B. Ragione per cui viene proposto un nuovo articolo che disciplina la materia in questo senso: la retribuzione da corrispondersi ai concessionari delle assuntorie di cui all'articolo 4, classificate nella prima categoria del gruppo C, viene fatta con riferimento allo stipendio che prende il cantoniere che occupa il grado 14° nella categoria degli agenti ferroviari.

Viene però mantenuto lo stesso criterio economico, nel senso che, mentre i concessionari del gruppo B percepiscono lo stipendio intero, i manovali appartenenti al gruppo C

percepiscono lo stipendio ridotto di una percentuale del venti per cento. La norma di legge dovrebbe avere vigore a decorrere dal 1° aprile 1949.

Poiché, come ho detto, si tratta di rettificare un errore che non ha ragione di essere perpetuato, propongo l'approvazione del disegno di legge.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

AMENDOLA PIETRO. La cosa non è tanto semplice come ha detto l'onorevole Jervolino. Qui si tratta di decurtare la retribuzione di questi assuntori del gruppo C. È vero che lo scarto di retribuzione che ne deriverebbe è pari a quello preesistente, ma è altrettanto vero che l'equiparazione allo stipendio del manovale uomo era avvenuta un anno e mezzo prima. Approvando questo disegno di legge, noi annulleremmo i benefici del miglioramento economico ottenuto proprio nei confronti di una categoria di lavoratori che si trovano in una situazione quanto mai precaria. Infatti, oltre ad essere retribuiti con stipendi di fame, non hanno neppure la stabilità dell'impiego e sono esclusi dalla pensione per invalidità e vecchiaia.

Se una modifica si impone per riparare ad un errore materiale, si giunga per lo meno alla sistemazione in ruolo degli assuntori e si conceda loro l'assistenza mutualistica, ma non si provveda decurtandone la retribuzione. Non possiamo, pertanto, essere d'accordo con la proposta governativa e chiediamo che, nella peggiore delle ipotesi, si sospenda lo esame di questo disegno di legge per riprenderlo quando ne sarà stato presentato uno più completo che tenga conto, cioè, delle esigenze di vita di questi lavoratori.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE, *Relatore*. Io sono stato pregato di riferire sul provvedimento in assenza del relatore, onorevole De Martino, e quindi non ho potuto approfondirne l'esame. Ad ogni modo, siccome non posso pensare che si sia voluta sorprendere la buona fede dei commissari, violando una norma costituzionale, debbo ritenere che non sia precisa l'affermazione dell'onorevole Amendola. E ciò anche per una ragione logica: gli assuntori a cui il provvedimento si riferisce non hanno reclamato, perché evidentemente non avevano nulla da chiedere in loro favore.

Noi ci riferiamo ad una norma che non è più in vigore: mentre, infatti, nel 1947 lo stipendio di detta qualifica era stato equiparato a quello del manovale uomo, nel 1949, dimenticando questo riferimento, si è stabilita una

## OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 2 APRILE 1952

differenziazione. Ma il fatto è che, per quel che mi consta, nessun assuntore della categoria C si è ribellato perchè ha visto decurtato il suo stipendio.

AMENDOLA PIETRO. Ma sarebbe decurtato adesso!

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE, *Relatore*. Possiamo anche rinviare la discussione del provvedimento per meglio approfondire la materia.

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. La questione sollevata dall'onorevole Amendola non può essere evidentemente affrontata in questa sede, anche perchè non riguarda soltanto gli assuntori della categoria C dei quali oggi ci occupiamo. Il disegno di legge che è stato presentato dal Governo tende a rettificare un errore, come giustamente ha detto l'onorevole Jervolino, e a metterci in condizioni di pagare quello che si paga, ma in base ad una norma precisa.

Proprio stamattina ho voluto accertarmi se il provvedimento comporta delle modifiche. Posso assicurare che non ne comporta, né in meglio né in peggio. Ad ogni modo, se l'onorevole Amendola possiede dei dati di fatto precisi dai quali risulti che il disegno di legge comporta delle decurtazioni, lo prego di illustrarli. Mi dichiaro, tuttavia, favorevole alla proposta di rinvio della discussione.

AMENDOLA PIETRO. Si perderebbero gli aumenti.

PRESIDENTE. Poiché il rappresentante del Governo e l'onorevole relatore si sono dichiarati favorevoli al rinvio della discussione su questo argomento, penso sia il caso di accogliere questa proposta. Se non vi sono osservazioni, così può rimanere stabilito.

*(Così rimane stabilito).*

#### Votazione segreta.

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

*(Segue la votazione).*

Comunico il risultato della votazione segreta dei disegni di legge:

« Estensione delle norme del regio decreto 8 gennaio 1931, n. 148, al personale delle filovie urbane ed extra urbane e delle auto-linee urbane » (2562):

Presenti e votanti . . . . .	33
Maggioranza . . . . .	17
Voti favorevoli . . . . .	27
Voti contrari . . . . .	6

*(La Commissione approva).*

« Provvedimenti per la riparazione dei danni arrecati dalle alluvioni dell'autunno 1951 alle ferrovie in regime di concessione all'industria privata e alle tramvie extra urbane » (2583):

Presenti e votanti . . . . .	33
Maggioranza . . . . .	17
Voti favorevoli . . . . .	28
Voti contrari . . . . .	5

*(La Commissione approva).*

#### Hanno preso parte alla votazione:

Angelini, Amendola Pietro, Babbi, Baldassari, Cara, Caroniti, Colasanto, Cotani, De Caro Gerardo, Ducci, Giannini Olga, Giavi, Giulietti, Jacoponi, Jervolino Angelo Raffaele, Mazza, Momoli, Nicotra Maria, Olivero, Petrucci, Sala, Salerno, Salvatore, Semeraro Santo, Sica, Simonini, Spoleti, Suraci, Terranova Raffaele, Tomba, Tommasi, Veronesi, Viale.

#### È in congedo:

Borsellino.

**La seduta termina alle 11,5.**