

COMMISSIONE VIII

TRASPORTI - COMUNICAZIONI - MARINA MERCANTILE

II.

SEDUTA DI VENERDÌ 11 DICEMBRE 1953

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ANGELINI ARMANDO

INDICE	PAG.	PAG.
Disegni di legge (Discussione e approvazione):		
Modificazioni ed aggiunte al decreto legislativo luogotenenziale 8 giugno 1945, n. 915, recante norme per le pensioni del personale destituito delle Ferrovie dello Stato. (307)	4	GRECO 11, 13
PRESIDENTE	4, 5, 7	BADINI CONFALONIERI 11
PETRUCCI, <i>Relatore</i>	4	GATTO 12, 13
GRAZIADEI	4, 5, 7	JERVOLINO ANGELO RAFFAELE 12, 13
JERVOLINO ANGELO RAFFAELE	5, 6, 7	PETRUCCI 13
CAPPUGI	5, 6	Disegno di legge (Discussione e approvazione):
BOVETTI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	6, 7	Modifiche agli articoli 30, 31 e 32 delle disposizioni sulle competenze accessorie del personale delle Ferrovie dello Stato. (199)
MANCINI	6, 7	
BADINI CONFALONIERI	7	PRESIDENTE 13, 14, 15
Disciplina e finalità dei due fondi di riserva esistenti presso l'Azienda autonoma delle poste e dei telegrafi e l'Azienda di Stato per i servizi telefonici. (280)	8	CAPPUGI, <i>Relatore</i> 13, 14, 15
PRESIDENTE	8, 9	MANCINI 14
JERVOLINO ANGELO RAFFAELE	8, 9	GRAZIADEI 15
BOGONI	8, 9	Per la presentazione di un disegno di legge:
BADINI CONFALONIERI	9	JERVOLINO ANGELO RAFFAELE 16
Disegno di legge (Discussione):		BOVETTI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i> 16
Concessione di esercizio della ferrovia metropolitana di Roma alla Società Tramvie e Ferrovie Elettriche di Roma, (S. T. E. F. E. R.). (289)	10	Votazione segreta:
PRESIDENTE	10, 11, 12, 13	PRESIDENTE 16
MANCINI	11	
SENSI	11, 13	

La seduta comincia alle 9,30.

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

(È approvato).

Discussione del disegno di legge: Modificazioni ed aggiunte al decreto legislativo luogotenenziale 8 giugno 1945, n. 915, recante norme per le pensioni del personale destituito delle Ferrovie dello Stato. (307).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Modificazioni ed aggiunte al decreto legislativo luogotenenziale 8 giugno 1945, n. 915, recante norme per le pensioni del personale destituito delle Ferrovie dello Stato.

Su questo disegno di legge era stato chiesto il parere della Commissione finanze e tesoro, che si è espressa in senso favorevole.

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

PETRUCCI, Relatore. Onorevoli colleghi, il disegno di legge che il Governo ha ritenuto di presentare ha lo scopo di riparare una ingiustizia.

L'ingiustizia deriva dal fatto che fino ad oggi è stato praticato alle vedove e agli orfani degli agenti destituiti con perdita del diritto alla pensione un trattamento più favorevole rispetto a quello riservato alla famiglia degli agenti destituiti con diritto alla pensione. E allora, siccome la destituzione con perdita del diritto alla pensione è conseguenza di una mancanza più grave, non si poteva far altro che scegliere tra queste due vie: o diminuire il trattamento nel caso della mancanza più grave, oppure aumentarlo nel caso della mancanza più lieve, riportandolo al caso precedente.

Il Governo, giustamente, ha ritenuto di proporre che, anche nel caso di destituzione senza perdita del diritto alla pensione, si applichi il trattamento più favorevole, che è quello praticato nei confronti degli agenti destituiti con perdita del diritto alla pensione. Questa modifica si attua inserendo tra il terzo e il quarto comma dell'articolo 1 del decreto legislativo luogotenenziale 8 giugno 1945, n. 915, il seguente comma:

«Lo stesso trattamento viene fatto alla vedova e ai figli minori degli agenti destituiti senza esplicita dichiarazione della perdita del diritto a pensione».

Inoltre, siccome nell'articolo 2 del citato decreto era stato incluso un «comunque» che si prestava ad interpretazioni diverse da quella che era stata la volontà del legislatore con l'articolo 2 del presente disegno di legge, il Governo propone di sostituire il vecchio articolo 2 con uno nuovo nel quale è stato tolto quel «comunque», al fine di

chiarirne il significato. E su questo punto non ho osservazioni da fare.

L'articolo 3, poi, è la naturale conseguenza dei precedenti: in esso vengono richiamate le norme dell'articolo 7 del testo unico approvato con regio decreto 22 aprile 1909, n. 229, e vi si dice che tali norme si applicano altresì ai casi di cessazione definitiva dal servizio per effetto di revoca o di destituzione senza esplicita dichiarazione di perdita del diritto a pensione, poiché anche in questo caso, come nel precedente si veniva ad avere un trattamento ingiusto.

Siccome, effettivamente, lo scopo di questo disegno di legge è quello di riparare ad un gravissimo inconveniente, non ho che da proporre ai colleghi l'approvazione del disegno di legge medesimo.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

GRAZIADEI. Noi siamo d'accordo sul disegno di legge. Il relatore ha detto che il Governo, molto diligentemente, ha voluto sanare una situazione ingiusta. Possiamo dire quindi che la legge proposta dall'onorevole Ministro dei trasporti è un provvedimento perequatore. Sotto questo punto di vista credo che l'onorevole Ministro, per dar veramente prova di quella diligenza cui accennava il relatore, possa accettare una estensione dei benefici di questa legge nel senso che dirò. Noi dobbiamo ricordarci che in una situazione quasi analoga si trovano gli agenti esonerati in virtù dei decreti fascisti: coloro, cioè, che avevano raggiunto il minimo degli anni necessari per ottenere la pensione e che furono esonerati dal servizio con varie motivazioni — per indisciplina, scarso attaccamento al servizio, malattia cronica, ecc. — senza che fosse loro concessa la pensione, in quanto, con decreti successivi, il minimo era stato portato da 10 a 15, 16, 18 anni. Alcuni di costoro vennero esonerati effettivamente per i motivi indicati; ma le disposizioni di quel periodo furono in realtà emanate solo per colpire quelli che avevano esplicito una maggiore attività nel campo delle organizzazioni sindacali.

Dopo la liberazione, ci fu un decreto riparatore, che riguardava, però, solamente coloro i quali avevano potuto provare di essere stati esonerati per motivi politici. Rimasero fuori gli altri, quelli che non ebbero la possibilità di dimostrare che erano stati esonerati per ragioni politiche, benché anche a questi fosse stata negata la pensione, pur avendo essi maturato il diritto ad ottenerla nel limite di 10 anni, secondo il trattamento normale

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DELL'11 DICEMBRE 1953

di quiescenza previsto dal rapporto di impiego.

Vorrei ricordare ai colleghi che i ferrovieri furono gli unici colpiti in maniera così drastica. Infatti tutti i dipendenti delle altre amministrazioni vennero riassunti in servizio, qualunque fosse stato il motivo del loro esonero.

Fu sollevata tale questione in rapporto ai diritti quesiti, se si poteva cioè cancellare dal rapporto di impiego un diritto già acquisito da parte dei funzionari e dei dipendenti delle ferrovie. Però non si giunse a nessuna soluzione. Ora si tratta di sanare anche questa situazione. Noi ci troviamo di fronte a un progetto di legge che vuole eliminare la sperequazione ora esistente tra i familiari dei destituiti e quelli dei revocati. Perché non dovremmo tener conto anche di questa che è stata una aspirazione della categoria, tanto più che non sono molti gli agenti che si trovano in questa condizione?

Io, pertanto, sottopongo all'attenzione dei colleghi un articolo aggiuntivo che vuole riparare l'ingiustizia sofferta da coloro che avevano diritto alla pensione nel momento in cui vennero esonerati dal servizio con varie motivazioni, ma furono coinvolti in una situazione che era stata creata unicamente per colpire i maggiori organizzatori del movimento sindacale.

L'articolo aggiuntivo è del seguente tenore:

« Le dispense dal servizio disposte in base ai regi decreti 28 gennaio 1923, nn. 143 e 163, quando non siano dovute a motivi politici, per cui si rendono applicabili l'articolo 2 del regio decreto-legge 6 gennaio 1944, n. 9, e gli articoli 6, 9, 10 e 11 del decreto legislativo luogotenenziale 19 ottobre 1944, n. 301, devono intendersi deliberate per misura amministrativa agli effetti del trattamento di quiescenza, secondo quanto è stabilito dall'articolo 12 del testo unico sulle pensioni approvato con regio decreto 22 aprile 1909, n. 229 ».

PRESIDENTE. Evidentemente su questo articolo bisogna sentire il parere della IV Commissione.

GRAZIADEI. Abbiamo atteso tanto tempo, che mi pare varrebbe la pena di attendere ancora un poco per poter approvare anche questo emendamento.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE. Voterò a favore del presente disegno di legge, ma voterò contro la proposta dell'onorevole Graziadei per i seguenti motivi.

Gli esonerati politici hanno avuto una serie di disposizioni in loro favore ad incominciare

dalla legge del 6 gennaio 1944 n. 9 fino alla legge ultima, del 20 luglio 1951 n. 637. Nelle diverse leggi sono stati previsti tutti i casi possibili e immaginabili per poter riparare la ingiustizia commessa nei loro confronti. Riprendere la discussione su questo argomento, che ha avuto una legislazione esauriente e completa — nessuno più di me lo può affermare, anche per l'esperienza di 32 mesi quale presidente della commissione unica nazionale che ha dovuto esaminare ben 50 mila (dico 50 mila!) istanze di esonerati politici — significa aggravare nuovamente il bilancio dell'amministrazione ferroviaria di un onere rilevante, che — a parte ogni altra considerazione — non è giustificato da alcuna esigenza di natura politica o sociale.

Vorrei pregare, pertanto, l'onorevole Graziadei di non insistere su questo emendamento. Sono stati emanati a favore degli esonerati politici sette o otto provvedimenti di legge, per cui si può veramente dire: basta. Le domande sono state presentate tempestivamente; le istanze sono state esaminate; le provvidenze sono state emesse. A che scopo riesaminare casi che hanno formato oggetto di disamina e sui quali si è già deliberato con una larghezza anche un po' eccessiva nei confronti degli esonerati politici? Vorrei proprio rivolgere ai colleghi la preghiera di discutere ed approvare solamente il provvedimento in esame, senza alcuna modificazione sostanziale perché temo che la richiesta che viene fatta con l'emendamento aggiuntivo Graziadei non solo farà ritardare l'approvazione di questo disegno di legge ma molto facilmente potrebbe metterne in pericolo la stessa approvazione. Difatti la Commissione Finanze e tesoro, di fronte al maggior onere, potrebbe ritornare sul suo deliberato e magari esprimere un parere non più favorevole. Per cui finiremmo per danneggiare una categoria di persone che hanno diritto a veder eliminata quella ingiustizia cui faceva cenno il relatore.

CAPPUGI. Vorrei far osservare all'onorevole Jervolino che probabilmente egli non ha tenuto conto della materia che viene investita dall'articolo aggiuntivo Graziadei. Infatti quei due provvedimenti citati nell'emendamento riguardarono una massa di personale ferroviario che fu messo in quiescenza anticipatamente per varie ragioni, per sfollamento, per scarso rendimento, ecc. Naturalmente, il governo fascista si servì di questi sistemi che dovevano presupporre motivazioni molto generiche e amministrative, per esonerare in base a ragioni politiche. Tanto che, quando

dopo la liberazione, si è posto il problema di riparare il danno sofferto dagli esonerati politici, colpiti però da motivazioni amministrative, si è dovuta costituire una commissione di cui è stato presidente zelantissimo per oltre due anni l'onorevole Jervolino; commissione che aveva il compito di sceverare il grano dal loglio, di scegliere, cioè, tra i 70-80 mila licenziati quei 20-25 mila che sono stati riconosciuti esonerati politici.

Quanto propone l'onorevole Graziadei non riguarda, per contro, coloro che hanno ricevuto il riconoscimento di esonerati politici. Riguarda tutti gli altri, poiché quei due provvedimenti, oltre a prevedere lo sfollamento anticipato, commisero anche una enorme ingiustizia. Per i ferrovieri era stabilito, per il collocamento in quiescenza con diritto a pensione, un minimo di 10 anni di servizio. Con quei provvedimenti vennero elevati i termini per fruire della pensione; di modo che coloro che furono licenziati, oltre ad essere collocati in quiescenza anticipatamente, alcuni per motivi politici — e questi sono già stati scelti — altri per diverse ragioni, furono anche privati della pensione benché, a' termini di regolamento, avessero diritto ad essa avendo superato i 10 anni.

Che cosa propone ora l'onorevole Graziadei? Di cogliere questa occasione per ripristinare il diritto alla pensione sulla base dei 10 anni di servizio. Onorevole Graziadei, io sono un ferroviere: e questo è uno dei problemi che ha appassionato i sindacati dei ferrovieri per tanti anni. Ma è un problema molto grosso e mi pare che onestamente, dal punto di vista della tecnica legislativa, esso non possa trovare collocamento in un provvedimento che dispone soltanto delle norme equitative a favore dei familiari degli agenti che sono stati destituiti per ragioni disciplinari gravissime o per conseguenza di azioni penali sofferte. Conseguentemente non si può dire: cogliamo questa occasione per dare la pensione a tutti quei ferrovieri a cui fu tolta illegittimamente perchè se questo vogliamo, dobbiamo procedere ad un provvedimento riparatore autonomo. Pertanto io, mentre aderisco alla sostanza dell'emendamento Graziadei, vorrei che la Camera, dopo aver riparato il torto subito dagli esonerati politici i quali hanno ottenuto tutte le riparazioni possibili — la ricostruzione della carriera, gli arretrati, la riassunzione in servizio, anche agevolazioni nello sviluppo della carriera tenendo conto del danno sofferto per il periodo in cui sono

stati allontanati dal servizio — provvedess anche a riparare il torto subito da coloro a quali fu tolta la pensione. Anche questo fu un atto fascista: non aveva lo scopo di colpire individualmente qualcuno, ma scaturì dalla mentalità totalitaria di un governo che credeva di poter togliere al personale de diritti acquisiti, nel momento stesso in cui lo colpiva con un provvedimento serverissimo di allontanamento dal servizio senza giustificati motivi.

Concludendo, io dichiaro che il problema esiste. Il collega Graziadei lo potrebbe affrontare in un progetto di legge di iniziativa parlamentare, oppure, e forse sarebbe meglio presentando un ordine del giorno per invitare il Governo a risolvere anche questa situazione. Ma se collochiamo qui l'emendamento Graziadei, dobbiamo rimandare il disegno di legge alla Commissione Finanze e tesoro, ritardando così l'approvazione di questo provvedimento che ha carattere d'urgenza. Io ho fatto parte della commissione per l'attribuzione degli assegni alimentari ai familiari dei ferrovieri destituiti, e so attraverso quali sofferenze passano i familiari di questi poveretti quando vengono a perdere completamente la base del sostentamento rappresentata dallo stipendio. Quindi, dare questi assegni ai familiari è cosa equa e urgente. Pertanto, per non ritardare l'approvazione di questo provvedimento, inviterei l'onorevole Graziadei a presentare un ordine del giorno di invito al Governo, ordine del giorno che firmerò anche io volentieri.

BOVETTI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Potrei assumere, a nome del Governo, l'impegno di esaminare con la massima celerità la questione, avendo anche riguardo alle possibili ripercussioni economiche, per riferire poi alla Commissione con la maggiore sollecitudine possibile. Ma non posso impegnarmi su un ordine del giorno.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE. Non è del tutto esatto quanto ha detto l'onorevole Cappugi: il problema fu posto, fu affrontato e fu risolto negativamente. Quello che si propone con l'emendamento dell'onorevole Graziadei non è un problema nuovo.

CAPPUGI. Io ho appunto detto che questo è un problema che ha affaticato i sindacati per tutti questi anni.

MANGINI. L'onorevole Cappugi ha posto la questione in modo chiaro. La situazione dei ferrovieri, per quanto riguarda il diritto alla pensione, è regolata dall'articolo 12 del testo unico delle disposizioni per il personale

delle ferrovie del 1909, che fissa praticamente il diritto alla pensione dopo 10 anni di servizio. Successivamente sono venuti i provvedimenti fascisti nei confronti dei ferrovieri; i quali provvedimenti hanno elevato da 10 a 16, 18 e 20 anni il periodo per ottenere il diritto alla pensione. Senza entrare qui nella questione se si tratti o meno di esonerati politici, il fatto è che noi ci troviamo di fronte alla categoria degli agenti i quali avevano raggiunto i dieci anni e quindi avevano diritto alla pensione, ma non hanno potuto ottenerla essendo stato elevato il limite con i decreti fascisti.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE. È un problema di carattere generale; non è specifico per i ferrovieri.

MANCINI. È specifico per i ferrovieri in quanto quei decreti ai quali si è richiamato l'onorevole Cappugi, hanno colpito in modo particolare la categoria dei ferrovieri. Ecco perché è pertinente parlarne oggi.

Io ritengo che le osservazioni fatte sulla opportunità di non rinviare il presente disegno di legge abbiano un loro fondamento. Noi abbiamo interesse a che si voti al più presto questo progetto. Però, dal momento che il problema è stato posto — e non si pone oggi per la prima volta, perché, come rilevava l'onorevole Cappugi, il sindacato ferrovieri l'ha sollevato da tempo, senza però che esso trovasse mai una soluzione legislativa — ritengo anche che potremmo votare un ordine del giorno in cui si riportino le osservazioni fatte prima dall'onorevole Graziadei e quindi dall'onorevole Cappugi, e in cui si impegni il Governo a presentare al più presto un disegno di legge che risolva la questione nel senso giusto, nel senso, cioè, di tener ferme le vecchie disposizioni del 1909, che non possono ritenersi abrogate dai decreti fascisti, riconoscendo il diritto a pensione a tutti i dispensati dal servizio che abbiano raggiunto i 10 anni.

PRESIDENTE. Per votare un ordine del giorno che impegni il Governo, dovremmo avere a disposizione degli elementi che stamane non abbiamo; sarebbe anche indispensabile conoscere il carico finanziario relativo. Di conseguenza, non avendo ora tutti gli elementi per poter esaminare con la necessaria profondità questa iniziativa, ed anche per dar modo ai colleghi di approfondire la materia, sarebbe più opportuna una semplice raccomandazione. Il Governo ha già dichiarato che, se si tratta di una semplice raccomandazione, la prenderà in esame e riferirà in una delle prossime riunioni: quindi l'ono-

revole Sottosegretario assume l'impegno di informare al più presto la Commissione sul pensiero del Governo. In quella sede, potremo discutere un ordine del giorno che impegni il Governo in modo definitivo, e potremo votarlo con piena cognizione di causa.

Abbiamo seguito tante volte questa procedura con soddisfazione. Un ordine del giorno presentato ora sarebbe perfettamente inutile, e ci potrebbe anche dividere in un momento in cui alcuni colleghi non sono ancora perfettamente a conoscenza della materia.

BADINI CONFALONIERI. Aderisco in pieno alla richiesta del Presidente per questo motivo: esprimere ora un parere è impossibile, perché il parere lo si esprime positivamente o negativamente a seconda dei dati che si possono raccogliere e dell'onere finanziario che il provvedimento comporta; tutti elementi che qui non sono sul tappeto, per cui non so come si possa, a ragion veduta, esprimere un parere in un senso o nell'altro.

Purtroppo, d'altra parte, sappiamo che gli ordini del giorno hanno una loro validità molto ridotta, eccessivamente ridotta, vorrei dire. Seguiamo quindi la via più logica: non ritardiamo il provvedimento sul quale siamo tutti d'accordo (perché al progetto di legge ora sottoposto al nostro esame siamo tutti favorevoli): successivamente o da parte del Governo, oppure da parte nostra, per iniziativa parlamentare, si affronterà anche l'altra questione, una volta che vi saranno tutti gli elementi necessari per provvedere al riguardo.

BOVETTI, Sottosegretario di Stato per i trasporti. Assicuro la Commissione che entro gennaio il Governo esaminerà la questione e darà una risposta.

GRADIADEI. Di fronte alle assicurazioni del Governo, non insisto sulla mia proposta.

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

Passiamo all'esame degli articoli che, se non vi sono osservazioni od emendamenti, porrò successivamente in votazione.

ART. 1.

Fra il terzo ed il quarto comma dell'articolo 1 del decreto legislativo luogotenenziale 8 giugno 1945, n. 915, è inserito il seguente comma:

« Lo stesso trattamento viene fatto alla vedova ed ai figli minori degli agenti destituiti senza esplicita dichiarazione della perdita del diritto a pensione ».

(È approvato).

ART. 2.

L'articolo 2 del decreto legislativo luogotenenziale 8 giugno 1945, n. 915, è sostituito dal seguente:

« Gli agenti delle ferrovie dello Stato incorsi nella perdita del diritto a conseguire la pensione per effetto della destituzione sono riammessi al diritto stesso dopo che il Ministro abbia interpellato la Commissione di cui alla lettera c) dell'articolo 1 del presente decreto e questa abbia espresso parere favorevole, e, purché, ove trattasi di condannati, essi abbiano altresì ottenuta la riabilitazione a norma della legge penale comune.

« La decorrenza del ripristino del diritto a pensione non può essere anteriore alla data in cui la Commissione predetta si sia pronunciata favorevolmente.

« La revoca della sentenza di riabilitazione produce nuovamente di diritto la perdita della pensione ».

(È approvato)

ART. 3.

Le norme di cui all'articolo 7 del testo unico approvato con regio decreto 22 aprile 1909, n. 229, si applicano altresì ai casi di cessazione definitiva dal servizio per effetto di revoca o di destituzione senza esplicita dichiarazione di perdita del diritto a pensione.

(È approvato).

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

Discussione del disegno di legge: Disciplina e finalità dei due fondi di riserva esistenti presso l'Azienda autonoma delle poste e dei telegrafi e l'Azienda di Stato per i servizi telefonici. (280).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Disciplina e finalità dei due fondi di riserva esistenti presso l'Azienda autonoma delle poste e dei telegrafi e l'Azienda di Stato per i servizi telefonici.

La Commissione Finanze e tesoro ha espresso parere favorevole.

Su questo disegno di legge riferirò io stesso.

In base alle due leggi 23 aprile 1925, n. 520, e 14 giugno 1925, n. 884, vennero istituiti due fondi di riserva, rispettivamente per l'Amministrazione postale e telegrafica e per l'Azienda di Stato per i servizi telefonici; due fondi che, diversi tra loro quanto ad entità, natura

e destinazione, si svolgono però praticamente nell'ambito di servizi tecnici industriali appartenenti allo Stato.

L'esperienza ultra-ventennale ha dimostrato che non si è usufruito di questi due fondi di riserva, anche perché il funzionamento amministrativo di essi è incagliato dalle formalità imposte dalla legge che regola la contabilità generale dello Stato. Per cui si ritiene opportuno dare una nuova disciplina ai due fondi di riserva, la quale consenta di usufruire di essi nel modo in cui generalmente questi fondi di riserva sono usati dalle aziende private. L'Azienda delle poste e telegrafi e l'Azienda dei telefoni sono praticamente delle aziende industriali, che possono avere, in un determinato momento, delle esigenze immediate per cui sia necessario attingere con la massima rapidità possibile ai fondi di riserva al fine di provvedere, per esempio, a riparazioni, installazioni, manutenzione, ecc. È quindi necessario che questi fondi siano a disposizione del migliore e più rapido funzionamento delle due Aziende.

Per questo il disegno di legge, mentre cambia completamente la precedente disciplina anche per quanto riguarda il modo di utilizzo, modifica anche l'entità dei fondi portandoli a 800 milioni ciascuno, somma che si ritiene necessaria per poter fronteggiare tutte le esigenze delle due Amministrazioni, quella postale e telegrafica e quella dei servizi telefonici di Stato.

Questo disegno di legge fu già esaminato, nel corso della passata Legislatura, dalla nostra Commissione nella seduta del 23 settembre 1952 e fu approvato nel testo che oggi viene sottoposto al nostro esame; ma non poté essere approvato dal Senato per lo scioglimento di esso.

Io ritengo che si tratti, in sostanza, di un provvedimento utilissimo alle due Amministrazioni, e che si sincronizza con le esigenze industriali delle stesse, trattandosi in definitiva di aziende industriali che hanno necessità, come tutte le aziende private, di avere a disposizione dei mezzi per poter provvedere, nell'interesse del pubblico, a tutte quelle che sono le esigenze dei servizi ad esse affidati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE.

Per l'esperienza del passato, non possiamo che dare la massima adesione ed anche il nostro plauso al provvedimento in esame.

BOGONI. La nostra parte è d'accordo sul disegno di legge, perché questo è un primo passo verso l'autonomia delle due Aziende. Vorremmo però che si allargasse

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DELL'11 DICEMBRE 1953

il concetto di «bisogni di servizio», facendovi rientrare anche la costruzione di edifici e di case per il personale.

PRESIDENTE. Se gli uffici postali o telefonici avranno bisogno di riparazioni urgenti, si potrà certamente attingere ai fondi di riserva. Non c'è un limite. Con la dizione «urgenti bisogni di servizio» si comprende tutto.

BOGONI. Questa è una raccomandazione che noi facciamo.

BADINI CONFALONIERI. Come avvengono il prelevamento da questi fondi e il controllo sui prelevamenti? Si tratta di fondi che oggi diventano abbastanza ingenti attraverso il disegno di legge a noi sottoposto.

PRESIDENTE. I prelevamenti avvengono attraverso un decreto del Presidente della Repubblica su proposta del Ministro delle poste, di concerto con il Ministro del tesoro.

BADINI CONFALONIERI. Ma è stabilito che i decreti sono presentati al Parlamento insieme col conto consuntivo.

PRESIDENTE. Non possono certo essere presentati volta per volta.

BADINI CONFALONIERI. Di fatto, sono 1.600 milioni che vengono sottratti al controllo del Parlamento.

PRESIDENTE. Attualmente nel bilancio dell'Amministrazione postale e dell'Azienda telefonica sono inseriti due fondi di riserva previsti dalle due leggi del 1925 che però non servono in quanto sono superati; anzi, non hanno mai funzionato. Nei prossimi bilanci delle poste e telecomunicazioni che verranno presentati, troveremo iscritti invece due fondi di riserva di 800 milioni. Il Parlamento, in sede di approvazione del bilancio, potrà discutere: potrà dire che 800 milioni sono troppi, oppure che sono troppo pochi. Ma, in sostanza, in via preventiva sappiamo che ci sono 800 milioni; in via consuntiva sapremo l'utilizzo che se ne è fatto. E per garantire che questo utilizzo sia fatto nel modo più oculato, è stabilito che l'amministrazione interessata deve richiedere l'accordo del Ministro del tesoro e il decreto del Presidente della Repubblica. È una procedura che si è usata in altre circostanze e che funziona.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE. Per tranquillizzare l'onorevole Badini Confalonieri, dirò che quello proposto è lo stesso sistema seguito dall'Amministrazione delle ferrovie. Anche questa ha i suoi fondi di riserva e ne dispone con procedura identica a quella stabilita nel penultimo comma dell'articolo 1.

D'altra parte il Ministero delle poste e telecomunicazioni ha sempre messo in rilievo questa carenza, che è una delle ragioni per le quali queste Aziende non hanno potuto avere lo sviluppo necessario e si sono trovate a volte di fronte a difficoltà insormontabili. Mi associo quindi all'augurio del collega Bogoni perché questo sia un primo passo al quale ne dovrà seguire un altro decisivo, in un secondo momento, per dare realmente a queste due Aziende di Stato quella autonomia che oggi è semplicemente formale e non sostanziale.

Dal punto di vista del controllo, ripeto, non c'è nulla da temere. Vi è a riguardo una garanzia assoluta, che deve tranquillizzare gli incerti. Tutte le altre amministrazioni autonome dispongono dei fondi di riserva con lo stesso criterio, con lo stesso metodo, con lo stesso controllo, specialmente quella ferroviaria.

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

Passiamo all'esame degli articoli che, se non vi sono osservazioni od emendamenti, porrò successivamente in votazione.

ART. 1.

— L'articolo 21 del regio decreto - legge 23 aprile 1925, n. 520, convertito nella legge 21 marzo 1926, n. 597, concernente il fondo di riserva per le spese imprevedute dell'Azienda autonoma delle poste e dei telegrafi, è sostituito dal seguente:

«È istituito un fondo di riserva per le spese imprevedute dell'Azienda autonoma delle poste e dei telegrafi, formato da assegnazioni annue dell'uno per cento sui prodotti lordi dell'esercizio e destinato a somministrare le somme necessarie per imprevidi ed urgenti bisogni di servizio. Sul fondo stesso possono farsi, eccezionalmente, prelevazioni anche per la sistemazione del bilancio qualora, in dipendenza della realizzazione di introiti in misura inferiore alle previsioni, la gestione venga a risultare in disavanzo. Le somme di spettanza del fondo sono versate in conto corrente al Tesoro.

Le assegnazioni cessano quando il fondo abbia raggiunto la somma di lire 800.000.000, salvo a ristabilirle, in tutto o in parte, allorché le somme accumulate siano divenute inferiori alla cifra predetta.

Le prelevazioni di somme dal fondo di riserva per le spese imprevedute e la loro

iscrizione ai rispettivi capitoli di bilancio, o ad un capitolo nuovo, sono fatte con decreti del Presidente della Repubblica su proposta del Ministro delle poste e delle telecomunicazioni, di concerto con il Ministro del tesoro. I decreti suddetti sono comunicati al Parlamento, insieme col conto consuntivo.

Delle somme fornite nell'anno, il fondo sarà reintegrato con appositi stanziamenti nei bilanci degli esercizi finanziari successivi ».

(È approvato).

ART. 2.

Il primo comma dell'articolo 26 del regio decreto-legge 14 giugno 1925, n. 884, convertito nella legge 18 marzo 1926, n. 562, concernente il fondo di riserva per le spese impreviste dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici, è sostituito dai seguenti:

« Sul provento lordo dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici è prelevato il tre per cento per la costituzione di uno speciale fondo di riserva per le spese impreviste destinato a somministrare le somme necessarie per imprevisti ed urgenti bisogni di servizio. Sul fondo stesso possono farsi, eccezionalmente, prelevazioni anche per la sistemazione del bilancio qualora, in dipendenza della realizzazione di introiti in misura inferiore alle previsioni, la gestione venga a risultare in disavanzo. Le somme di spettanza del fondo sono versate in conto corrente al Tesoro.

I prelievi sul provento lordo cessano quando il fondo abbia raggiunto la somma di lire 800.000.000, salvo a ripeterli, in tutto o in parte, allorché le somme accumulate siano divenute inferiori alla cifra predetta.

Le prelevazioni di somme dal cennato fondo e la loro iscrizione ai rispettivi capitoli di bilancio, o ad un capitolo nuovo, sono fatte con decreti del Presidente della Repubblica su proposta del Ministro delle poste e delle telecomunicazioni, di concerto con il Ministro del tesoro. I decreti suddetti sono comunicati al Parlamento insieme al conto consuntivo.

Delle somme fornite nell'anno, il fondo sarà reintegrato con appositi stanziamenti nei bilanci degli esercizi finanziari successivi ».

(È approvato).

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

Discussione del disegno di legge: Concessione di esercizio della ferrovia metropolitana di Roma alla Società Tramvie e Ferrovie Elettriche di Roma (S. T. E. F. E. R.). (289).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge Concessione di esercizio della ferrovia metropolitana di Roma alla Società Tramvie e Ferrovie Elettriche di Roma (S. T. E. F. E. R.).

Riferirò io stesso anche su questo disegno di legge che ha il parere favorevole della IV Commissione (Finanze e tesoro)

Questo provvedimento, al pari del precedente, era stato già approvato dalla nostra Commissione in una delle ultime sedute della passata legislatura.

I colleghi sanno che, in base a una concessione che fu fatta alla Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo, venè creata la ferrovia metropolitana che doveva congiungere il centro di Roma con l'E. 42 o E. U. R., come oggi si chiama. Oggi la ferrovia è in condizione di poter essere attivata. Chi la deve esercire? Il Governo ha pensato, su richiesta della S. T. E. F. E. R. — che è una delle aziende controllate dal comune di Roma — di affidare per tre anni, in via di esperimento, l'esercizio di questa ferrovia alla S. T. E. F. E. R. stessa, soprattutto per la ragione che questa ferrovia metropolitana, arrivata all'E. U. R., si innesta nella ferrovia Roma-Ostia gestita dalla stessa S. T. E. F. E. R., per cui la Roma-Lido si può quasi considerare un prolungamento della ferrovia metropolitana.

Dirò che si tratta di un esperimento anche per un'altra ragione. La ferrovia metropolitana di Roma non è stata completata. Se essa dovesse restare quella che è oggi, cioè congiungere semplicemente la stazione Termini con l'E. U. R., facendo, durante il periodo estivo, il servizio anche per il collegamento con Ostia, sarebbe indubbiamente un tronco nato morto. Proprio pochi giorni fa, in una conversazione avuta col sindaco di Roma, questi mi ha fatto esaminare un progetto per dare a questa ferrovia metropolitana lo sviluppo necessario al fine di alleggerire il traffico della capitale. Secondo il progetto, da Termini si dovrebbe staccare un ramo fino a Piazzale Flaminio, mentre un altro ramo dovrebbe arrivare fin oltre San Giovanni. Si tratterebbe, in sostanza, di creare una metropolitana che effettivamente raggiungesse il fine di alleggerire il traffico di superficie.

Per il momento, ripeto, si tratta solo di un esperimento che viene fatto sotto il controllo del Ministero dei trasporti, affidando alla S. T. E. F. E. R., attraverso un atto di concessione che sarà stipulato, l'esercizio della metropolitana. La S. T. E. F. E. R. ha già un suo personale specializzato, essendo una azienda ferro-tramviaria. Se al controllo risulteranno degli utili di esercizio, saranno versati al Tesoro; se vi sarà un *deficit*, il trattamento che si farà alla S. T. E. F. E. R. sarà lo stesso praticato a tutte le tramvie e ferrovie secondarie, si attingerà cioè ai fondi stanziati in bilancio per i sussidi straordinari di esercizio, che voi ben conoscete.

Per ora c'è solo da attendere che l'esperienza ci indichi quale è il movimento della metropolitana. Noi ci auguriamo che questo sia l'inizio dello sviluppo effettivo di un servizio di metropolitana per Roma, perché questa necessità è sentita da tutta la cittadinanza. E a ciò si potrebbe giungere abbastanza presto, perché, come dicevo, il sindaco ha intenzione di sottoporre al consiglio comunale un progetto per estendere la metropolitana. Non è previsto l'attraversamento del Tevere perché questo lavoro comporterebbe una spesa molto più forte, in quanto la metropolitana dovrebbe passare sotto il fiume ad una notevole profondità; si pensi che a Londra la metropolitana passa 70 metri sotto il Tamigi. Non potendosi per ora affrontare il problema dell'attraversamento del Tevere con la metropolitana, auguriamoci che si dia alla metropolitana lo sviluppo necessario per diminuire il traffico di superficie della capitale.

Il sindaco di Roma ha sollecitato l'approvazione di questo disegno di legge, che, ripeto, fu già approvato dalla nostra Commissione nella passata legislatura, e che io raccomando, oggi, alla vostra approvazione.

Dichiaro aperta la discussione generale.

MANCINI. Vorrei sapere perché nell'articolo 3 si fa riferimento al capitolo 47 per l'esercizio 1951-52.

PRESIDENTE. Il richiamo è fatto per indicare sotto quale voce dovrà andare l'eventuale spesa, non per impegnare quel determinato esercizio. Tanto è vero che anche la Commissione Finanze e tesoro, dopo un chiarimento dato dalle Ferrovie e dal Ministero del tesoro, si è convinta che si tratta semplicemente di un richiamo generico a una voce di bilancio, cioè quella riguardante sussidi straordinari di esercizio.

SENSI. L'onorevole Presidente ha detto che questa concessione che si dà alla

S.T.E.F.E.R. ha carattere provvisorio. Ma si legga l'articolo 1:

« È autorizzata la concessione per l'esercizio della ferrovia metropolitana di Roma alla Società tramvie e ferrovie elettriche di Roma (S.T.E.F.E.R.) ».

PRESIDENTE. Ma il capoverso precisa che è per un periodo non superiore a tre anni.

SENSI. Dalla dizione dell'articolo sembrerebbe che la concessione sia a carattere definitivo e dal capoverso risulterebbe che per un periodo triennale si tratterebbe di una gestione per conto dello Stato.

PRESIDENTE. C'è anche l'articolo 2 il quale dice: « L'atto di concessione per l'esercizio provvisorio... ». Non può non esserci un atto di concessione, ma è un atto di concessione per l'esercizio provvisorio.

SENSI. Però l'articolo 1 è prevalente. Se la concessione è a carattere provvisorio e contingente, mi sembra che se ne dovrebbe rettificare la dizione.

GRECO. Dal testo sembra che la concessione sia definitiva. Basterebbe dire: « È autorizzata la concessione provvisoria per l'esercizio... » per eliminare ogni dubbio.

PRESIDENTE. Le concessioni sono tutte provvisorie, e scadono anno per anno. Qui si è dovuto precisare « tre anni » appunto perché vi è una deroga: tutte le concessioni di questo genere, ripeto, sono provvisorie, annuali. Quelle definitive sono ormai quasi scomparse.

SENSI. Quale è il testo di legge che stabilisce questa provvisorietà delle concessioni?

PRESIDENTE. È il testo del 1939. Qui si parla di tre anni, appunto perché la concessione non sia revocabile a fine d'anno, come lo sono tutte le concessioni, salvo quelle ventennali, trentacinquennali, ecc. Lo Stato è sempre il proprietario. Nel caso di concessione di ferrovie, di tramvie, la proprietà appartiene all'azienda; qui appartiene allo Stato.

BADINI CONFALONIERI. A mio giudizio, l'articolo non è concepibile così: il comma primo non può andare avanti al secondo dove si parla dell'attivazione della ferrovia. Si dovrebbe invece dire: « È autorizzata la concessione per un periodo non superiore a tre anni dalla data di attivazione della ferrovia. L'esercizio sarà provvisoriamente eseguito per conto dello Stato dalla S. T. E. F. E. R. ». Si tratterebbe di spostare solo la punteggiatura. In questo modo il concetto è indiscutibilmente chiaro, men-

tre ora può essere equivoco. Sulla sostanza siamo tutti d'accordo.

GATTO. L'articolo 2 chiarisce maggiormente il concetto della legge, che è quello di concedere una autorizzazione che si snoda in due momenti diversi: uno precedente e provvisorio, ed uno susseguente e definitivo. Tanto è vero che l'articolo 2, mentre nel primo comma stabilisce le modalità secondo cui verrà concesso l'esercizio provvisorio, nel secondo comma dice: « Nelle stesse forme sarà approvato l'atto di concessione dell'esercizio ». Il che vuol dire che nell'articolo 1 c'è già l'autorizzazione anche per l'atto di concessione definitiva, e che successivamente non c'è da far altro che dare corso alle formalità necessarie per la concessione definitiva.

Quindi, secondo me, questa è una deroga a tutte le leggi esistenti in materia, perché mentre la legge sulle concessioni normalmente dispone che queste concessioni si rinnovano di anno in anno, qui abbiamo una prima deroga per la parte provvisoria nel senso che la concessione provvisoria, anziché durare un solo anno, arriva a un triennio; e una seconda deroga nel senso che qui viene prevista la concessione definitiva a seguito dei tre anni di concessione provvisoria; e all'articolo 2 si stabilisce addirittura la forma nella quale anche l'autorizzazione definitiva dovrà essere data.

PRESIDENTE. Ma non è detto che sia data alla S. T. E. F. E. R.

GATTO. L'articolo 1 dice:

« È autorizzata la concessione per l'esercizio della ferrovia metropolitana di Roma alla Società tramvie e ferrovie elettriche di Roma (S. T. E. F. E. R.).

Per un periodo non superiore a tre anni dalla data di attivazione della ferrovia l'esercizio sarà provvisoriamente eseguito per conto dello Stato dalla Società anzidetta ».

Quindi, nei primi due commi dell'articolo 2 si legge:

« L'atto di concessione per l'esercizio provvisorio per conto dello Stato sarà approvato con decreto del Presidente della Repubblica su proposta del Ministro per i trasporti, di concerto con il Ministro per il tesoro, sentito il parere del Consiglio di Stato.

Nelle stesse forme sarà approvato l'atto di concessione dell'esercizio; ove comporti la concessione di una sovvenzione governativa, esso, invece, sarà approvato con legge ».

Evidentemente l'atto di concessione a cui si riferisce il secondo comma dell'articolo 2,

che non pone termini, non può essere che l'autorizzazione definitiva.

Mi pare quindi che abbia ragione l'onorevole Sensi quando afferma che il congegno della legge è tale che praticamente dà una concessione definitiva che si articola in un periodo di prova e in un periodo successivo indefinito.

Pertanto, se il concetto è quello che abbiamo sentito esporre dal Presidente, gli articoli sono da modificare, perché indubbiamente il tenore della legge è in contrasto con quanto è stato esposto nella relazione.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE. Le preoccupazioni dei colleghi sono infondate. L'istituto della concessione non può in modo assoluto essere considerato indipendentemente dall'esercizio della concessione. Quando nel testo proposto, si dice: « È autorizzata la concessione provvisoria per l'esercizio della ferrovia metropolitana », occorre stabilire il *dies a quo* la concessione viene fatta. Il secondo comma dell'articolo 1 dà la giustificazione del perché il Ministero dei trasporti ha sempre usato questa formula. Nel primo comma è detto: « È autorizzata la concessione per l'esercizio della ferrovia... ». È una dizione di carattere generico. Ma nel secondo comma si precisa che l'esercizio ha inizio dalla data di attivazione.

Io quindi non modificherei niente. A parte il fatto che si porterebbe una innovazione a quello che sempre il Ministero ha fatto al riguardo, senza che con questa dizione siano sorte difficoltà di sorta, si creerebbe anche confusione.

Vediamo con precisione cosa dice il secondo comma dell'articolo 1 (mi permetto di insistere su questo punto per eliminare ogni perplessità al riguardo):

« Per un periodo non superiore a tre anni dalla data di attivazione della ferrovia l'esercizio sarà provvisoriamente eseguito per conto dello Stato dalla Società anzidetta ».

Quando viene fatta la concessione provvisoriamente per tre anni e per la costruzione si impiegano, mettiamo, cinque anni, mentre ancora si costruisce viene a scadere la concessione e il Ministero deve fare una seconda concessione. Quindi nel testo è usata prima la dizione generica: « Si autorizza la concessione... »; poi viene precisato che l'esercizio della concessione medesima ha inizio dal giorno di attivazione della ferrovia, per un periodo di tre anni.

PRESIDENTE. L'esercizio è fatto dalla società per conto dello Stato: è un mandato.

GATTO Che ci sia un *dies a quo* è giusto; altrimenti si potrebbe verificare l'inconveniente cui accennava l'onorevole Jervolino. Ma secondo me il concetto della legge, per lo meno quale risulta da una interpretazione letterale, si snoda in due momenti diversi che sono previsti dalla legge. Io non discuto il merito, discuto la forma. La forma è tale che indubbiamente può dare luogo a incertezze.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE. Qual è il dubbio? C'è un istituto che si chiama concessione. Questa concessione non si può realizzare che attraverso l'esercizio. Se l'esercizio è di tre anni e ha inizio dalla data di attivazione della ferrovia, dove è l'equivoco, la contraddizione che voi vedete?

PETRUCCI. L'articolo 4 si riferisce ai due atti di concessione, quello provvisorio e quello definitivo, quindi le preoccupazioni sono fondate.

PRESIDENTE Evidentemente, rileggendo attentamente l'articolo dopo le osservazioni fatte, mi accorgo che la concessione è definitiva; solo che per tre anni essa è eseguita per conto dello Stato. Ora si tratta di vedere la ragione di questa dizione. L'Amministrazione, evidentemente, ha l'intenzione di dare la concessione definitiva alla S. T. E. F. E. R. e giustifica questa sua intenzione dicendo che la società è una emanazione del comune di Roma ed è già esercente della ferrovia Roma-Lido nella quale la metropolitana si immette; sarebbe quindi la meglio qualificata a compiere il servizio.

L'esame che dobbiamo fare è se sia opportuno dare questa concessione direi quasi a trattativa privata invece che attraverso una formula diversa. Io ritengo che sia il caso di rinviare la questione ad una prossima seduta, perché il Sottosegretario possa dare alla Commissione tutti i chiarimenti necessari.

SENSI. È opportuno che ci faccia conoscere anche le condizioni della concessione definitiva, nonché quelle della concessione provvisoria, in modo che la Commissione, avendo esaminato tutta la situazione, possa esprimere il suo giudizio.

GRECO. Desideremmo anche, una volta chiarito che la concessione è definitiva, il che pensavamo non fosse, sapere a chi diamo in maniera definitiva questa concessione, che cosa è la S. T. E. F. E. R., di quali mezzi dispone, quali sono le sue condizioni aziendali e tecniche.

SENSI. Vorrei che il Governo ci facesse anche sapere se vi sono altre società in condizioni di gestire eventualmente la metropolitana.

PRESIDENTE. Se non vi sono osservazioni, può restare stabilito che il seguito della discussione del disegno di legge è rinviato ad altra seduta.

(Così rimane stabilito).

Discussione del disegno di legge: Modifiche agli articoli 30, 31 e 32 delle disposizioni sulle competenze accessorie del personale delle ferrovie dello Stato. (109).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Modifiche agli articoli 30, 31 e 32 delle disposizioni sulle competenze accessorie del personale delle ferrovie dello Stato.

La Commissione Finanze e tesoro ha espresso parere favorevole, subordinandolo ad una modifica di cui darà conto il relatore.

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

CAPPUGI, *Relatore*. La mia relazione sarà brevissima, perché il provvedimento è molto semplice. I colleghi avranno letto la relazione ministeriale premessa al disegno di legge, e conseguentemente non ho che da raccomandare l'approvazione di questa legge che è molto attesa dagli interessati.

Lo scopo che essa si propone è il seguente. I ferrovieri usufruiscono ancora di una indennità per malaria: vale a dire coloro che risiedono in zone di malaria grave o lieve hanno una indennità, come hanno una indennità quelli che per ragioni del proprio servizio — macchinisti, personale viaggiante — attraversano località malariche.

Ora si tratta di adeguare il *quantum* di questa indennità, di portarla cioè alla quota già stabilita a favore dei dipendenti del Ministero delle poste e telecomunicazioni e dell'Azienda autonoma dei tabacchi. Conseguentemente, è un semplice provvedimento equitativo, che raccomando ai colleghi.

La Commissione Finanze e tesoro, a cui era stato chiesto il parere sul disegno di legge, propone di sopprimere l'ultimo comma dell'articolo 30 del decreto legge n. 405 del 1925, richiamato all'articolo 1, comma che suona così: « Il supplemento giornaliero viene corrisposto dal 1° giugno al 30 novembre di ciascun anno ». Come si vede leggendo il disegno di legge, l'indennità ha una base fissa, più un supplemento di 5 lire per ogni figlio a carico e per la moglie convivente. Secondo il testo governativo, questo supplemento dovrebbe essere corrisposto per soli sei mesi. C'è da considerare che precedentemente questa indennità era tutta, com-

presa la base, limitata ai sei mesi estivi. Di modo che il progetto di legge ha due effetti: aumenta la quota e contemporaneamente estende l'indennità a tutto l'anno. Nel momento stesso, però, prevede che l'integrazione di 5 lire per ogni convivente a carico, sia limitata al periodo dal 1° giugno al 30 novembre. La Commissione Finanze e tesoro, invece, propone di rendere fisso per l'intero anno anche il supplemento di 5 lire, oltre alla base dell'indennità. Ritengo pertanto che la Commissione debba accogliere l'emendamento proposto dalla IV Commissione.

In più presento due emendamenti aggiuntivi. Alla lettera *c*) dell'articolo 31 si parla di riposo settimanale, puramente e semplicemente. La categoria interessata mi ha fatto presente il desiderio che tale indennità venga corrisposta oltre che durante il riposo settimanale, anche nelle ferie infrasettimanali. In più vorrebbe che si aggiungesse una lettera *d*) che riguardasse il congedo ordinario. Non si può supporre infatti che un agente, il quale vive in zona malarica, vada a usufruire del proprio congedo per esempio a San Remo o a Taormina: probabilmente rimarrà nel luogo dove vive con la famiglia. È quindi giusta la modifica che la categoria chiede.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale. Nessuno chiedendo di parlare la dichiaro chiusa.

Passiamo all'esame degli articoli.

ART. 1.

Gli articoli 30, 31 e 32 delle disposizioni sulle competenze accessorie del personale delle ferrovie dello Stato, approvate con regio decreto-legge 7 aprile 1925, n. 405, convertito nella legge 21 marzo 1926, n. 597, modificata con regio decreto-legge 29 luglio 1937, n. 1616, convertito nella legge 23 dicembre 1937, n. 2378, con regio decreto legislativo 24 maggio 1946, n. 457, e con legge 15 luglio 1949, n. 435, sono sostituiti dai seguenti:

Art. 30. — « L'indennità di malaria è corrisposta per tutto l'anno nella misura di lire 24 giornaliere.

Se l'agente risiede e dimora con la propria famiglia in località di malaria grave, la detta indennità è integrata con un supplemento giornaliero pari a tante quote di lire 5 quanti sono i figli conviventi ed a carico e la moglie se convivente.

Nel caso in cui entrambi i coniugi siano dipendenti dall'Amministrazione ferroviaria,

il detto supplemento per i figli spetta ad uno solo dei coniugi.

Il supplemento per il coniuge non viene corrisposto quando questi percepisca già l'indennità di malaria.

Il supplemento giornaliero viene corrisposto dal 1° giugno al 30 novembre di ciascun anno ».

Art. 31. — « L'indennità di malaria è corrisposta per i giorni di presenza in servizio, nonché per quelli di assenza che sia dovuta:

a) a constatata malattia o ad infortunio sul lavoro, fino a quando è corrisposto in tutto o in parte lo stipendio;

b) ad aspettativa per ragioni di salute;

c) a riposo settimanale.

Nei casi di cui alle lettere *a*) e *b*) non spetta le indennità, quando l'agente, essendo affetto da malattia non dipendente dalla malaria, abbandoni la residenza malarica ».

Art. 32. — « Agli agenti addetti alla condotta ed alla scorta dei treni, compresi i controllori viaggianti residenti in località salubre, per i giorni in cui, per l'esplicazione delle proprie mansioni, attraversino località malariche, è corrisposta la sola indennità giornaliera di lire 24 di cui all'articolo 30 ».

Il relatore propone la soppressione dell'ultimo comma del citato articolo 30, secondo il suggerimento della IV Commissione.

Pongo in votazione tale emendamento.

(È approvato).

All'articolo 31 il relatore propone di aggiungere alla lettera *c*, le seguenti parole: « e a festività infrasettimanali »; propone inoltre di aggiungere una lettera *d*): « a congedo ordinario ».

MANCINI. Nell'ultimo comma dell'articolo 31 si dice: « Nei casi di cui alle lettere *a*) e *b*) non spetta l'indennità quando l'agente, essendo affetto da malattia non dipendente dalla malaria, abbandoni la residenza malarica ». Restano però le indennità per quanto riguarda i familiari?

CAPPUGI, *Relatore*. Se rimangono in sede, sì.

PRESIDENTE. Pongo in votazione gli emendamenti proposti dal relatore all'articolo 31.

(Sono approvati).

L'articolo 1 risulta pertanto del seguente tenore:

« Gli articoli 30, 31 e 32 delle disposizioni sulle competenze accessorie del personale delle ferrovie dello Stato, approvate con regio de-

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DELL'11 DICEMBRE 1953

creto-legge 7 aprile 1925, n. 405, convertito nella legge 21 marzo 1926, n. 597, modificata con regio decreto-legge 29 luglio 1937, n. 1616, convertito nella legge 23 dicembre 1937, n. 2378, con regio decreto legislativo 24 maggio 1946, n. 457, e con legge 15 luglio 1949, n. 435, sono sostituiti dai seguenti:

Art. 30. — « L'indennità di malaria è corrisposta per tutto l'anno nella misura di lire 24 giornaliera.

Se l'agente risiede e dimora con la propria famiglia in località di malaria grave, la detta indennità è integrata con un supplemento giornaliero pari a tante quote di lire 5 quanti sono i figli conviventi ed a carico e la moglie se convivente.

Nel caso in cui entrambi i coniugi siano dipendenti dall'Amministrazione ferroviaria, il detto supplemento per i figli spetta ad uno solo dei coniugi.

Il supplemento per il coniuge non viene corrisposto quando questi percepisca già l'indennità di malaria.

Art. 31. — « L'indennità di malaria è corrisposta per i giorni di presenza in servizio, nonché per quelli di assenza che sia dovuta:

a) a constatata malattia o ad infortunio sul lavoro, fino a quando è corrisposto in tutto o in parte lo stipendio;

b) ad aspettativa per ragioni di salute;

c) a riposo settimanale e a festività infrasettimanali;

d) a congedo ordinario.

Nei casi di cui alle lettere a) e b) non spetta le indennità, quando l'agente, essendo affetto da malattia non dipendente dalla malaria, abbandoni la residenza malarica ».

Art. 32. — « Agli agenti addetti alla condotta ed alla scorta dei treni, compresi i controllori viaggianti, residenti in località salubre, per i giorni in cui, per l'esplicazione delle proprie mansioni, attraversino località malariche, è corrisposta la sola indennità giornaliera di lire 24 di cui all'articolo 30 ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 2,

« Il nuovo trattamento di indennità di malaria risultante dall'articolo 1 decorre dal 1° dicembre 1950 ».

GRAZIADEI. Desidero richiamare l'attenzione dei colleghi su questo articolo per quanto riguarda la decorrenza dal 1° dicembre 1950. Faccio presente che uguale richiesta venne avanzata a suo tempo non solo dai

ferrovieri, ma anche da altre categorie che la presentarono contemporaneamente. Per i post-telegrafonici, con la legge del 17 febbraio 1950, che è menzionata anche nella relazione, questa indennità fu maggiorata con decorrenza dal 1° gennaio 1949. Vorrei sapere se sarebbe possibile stabilire la stessa decorrenza anche per i ferrovieri, perché l'istanza fu avanzata nello stesso momento, solo che questo disegno di legge è venuto in discussione più tardi.

PRESIDENTE. Se viene presentato un emendamento per stabilire una decorrenza anteriore, dobbiamo sospendere la discussione per sentire il parere della Commissione Finanze e tesoro.

CAPPUGI, *Relatore*. Il danno è lievissimo. D'altra parte, se si stabilisse la decorrenza dal 1° luglio anziché dal 1° dicembre del 1950, sorgerebbe questo inconveniente, messo in evidenza nella relazione ministeriale: « Gli agenti residenti in zona di malaria lieve, i quali per i mesi dal giugno al novembre 1950 hanno percepito lire 8 al giorno, riceverebbero somme di entità notevolmente maggiore di quelle spettanti agli agenti residenti in zona di malaria grave, che hanno invece percepito lire 25 al giorno ». Si verificherebbe quindi una diversità di trattamento, e gli agenti residenti in zona di malaria lieve, anziché rimanere al di sotto degli altri, verrebbero leggermente avvantaggiati.

L'osservazione del Ministero mi pare fondata. D'altra parte i ferrovieri si raccomandano perché si approvi al più presto questa legge, e rinunziano ad insistere per l'applicazione del principio di equità richiamato dall'onorevole Graziadei.

Pertanto la Commissione farebbe bene a non rinviare il disegno di legge per questo lieve spostamento di decorrenza.

GRAZIADEI. Non insisto.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 2.

(È approvato).

ART. 3.

Alla spesa derivante dalla applicazione della presente legge si farà fronte con lo stanziamento iscritto ai capitoli nn. 3, 9 e 12 dello stato di previsione della spesa dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1953-54.

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

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

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DELL'11 DICEMBRE 1953

Per la presentazione di un disegno di legge.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE. Nella seduta dell'11 febbraio 1953 noi abbiamo approvato il disegno di legge recante disposizioni per le concessioni di viaggi sulle ferrovie dello Stato. Il disegno di legge andò al Senato ma, per lo scioglimento delle Camere, non poté essere definitivamente approvato e diventare legge. Vi sono dei colleghi che hanno interesse a veder approvato con una certa sollecitudine il disegno di legge in parola. Prego pertanto vivamente l'onorevole Sottosegretario di Stato Bovetti di rendersi diligente presso il Ministro perché il disegno di legge sia ripresentato al più presto; se ciò non avverrà, mi renderò diligente io, che fui relatore, e lo presenterò in forma di proposta di legge.

BOVETTI, Sottosegretario di Stato per i trasporti. Ritengo che il disegno di legge sarà presentato in questi giorni. In ogni modo, accolgo la richiesta dell'onorevole Jervolino di affrettare la presentazione del provvedimento.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge esaminati nell'odierna seduta.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione segreta dei seguenti disegni di legge:

« Modifiche agli articoli 30, 31 e 32 delle disposizioni sulle competenze accessorie del personale delle ferrovie dello Stato ». (199):

Presenti e votanti	45
Maggioranza	23
Voti favorevoli	44
Voti contrari	1

(La Commissione approva).

« Disciplina e finalità dei due fondi di riserva esistenti presso l'Azienda autonoma delle poste e dei telegrafi e l'Azienda di Stato per i servizi telefonici ». (280):

Presenti e votanti	45
Maggioranza	23
Voti favorevoli	45
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

« Modificazioni ed aggiunte al decreto legislativo luogotenenziale 8 giugno 1945, n. 915, recante norme per le pensioni del personale destituito delle ferrovie dello Stato ». (307):

Presenti e votanti	45
Maggioranza	23
Voti favorevoli	44
Voti contrari	1

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Angelini Armando, Antoniozzi, Baccelli, Badini Confalonieri, Berzanti, Bima, Bogoni, Borellini Gina, Borsellino, Breganze, Cafiero, Calandrone Pacifico, Cappugi, Colasanto, Colognatti, Concas, Cottone, De Biagi, Ducci, Fabbri, Farinet, Gatto, Gorreri, Graziadei, Greco, Jannelh, Jervolino Angelo Raffaele, Lombardi Carlo, Lombardi Pietro, Mancini, Maniera, Martoni, Mazza, Menotti, Merizzi, Petrucci, Reali, Rubeo, Sala, Semeraro Santo, Sensi, Sodano, Viale, Zamponi, Zanibelli.

La seduta termina alle 11,30.

IL DIRETTORE
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI
AVV. CORALDO PIERMANI

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI