

## COMMISSIONE VIII

## TRASPORTI - COMUNICAZIONI - MARINA MERCANTILE

XXXV.

## SEDUTA DI VENERDÌ 4 MAGGIO 1956

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE JERVOLINO ANGELO RAFFAELE

INDICE	PAG.	PAG.	
<b>Congedi:</b>			
PRESIDENTE . . . . .	374		
<b>Disegno di legge (Seguito della discussione e approvazione):</b>			
Autorizzazione dell'ulteriore spesa occorrente per il materiale di prima dotazione della ferrovia metropolitana di Roma. (1841) . . . . .	374		
PRESIDENTE . . . . .	374		
<b>Disegni di legge (Discussione e approvazione):</b>			
Rimborso all'Ente autotrasporti merci (E. A. M.) dell'onere relativo al trattamento economico del personale distaccato presso il Ministero dei trasporti, Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione. (2095) . . . . .	374		
PRESIDENTE . . . . .	374, 375		
GRAZIADEI . . . . .	375		
ANGELINI, <i>Ministro dei trasporti</i> . . . . .	375		
Estensione dell'articolo 156 del testo unico approvato con regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447, ai servizi pubblici di linea di navigazione interna. ( <i>Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato</i> ). (2099) . . . . .	376		
PRESIDENTE . . . . .	376, 377, 378		
TROIISI, <i>Relatore</i> . . . . .	376, 378		
		GATTO . . . . . 376, 377, 378	
		ANGELINI, <i>Ministro dei trasporti</i> . . . . . 377, 378	
		MENOTTI . . . . . 377	
		BIMA . . . . . 378	
		<b>Proposta di legge (Seguito della discussione e rinvio):</b>	
		JERVOLINO ANGELO RAFFAELE: Modifica al quarto comma dell'articolo 83 del Regolamento del personale delle ferrovie dello Stato, approvato con regio decreto-legge 7 aprile 1925, n. 405. (2066) . . . . .	379
		PRESIDENTE . . . . .	379, 380, 381
		GRAZIADEI . . . . .	379, 381
		ANGELINI, <i>Ministro dei trasporti</i> . . . . .	379, 380
		COLASANTO . . . . .	380
		TROIISI . . . . .	381
		JACOPONI . . . . .	381
		<b>Proposta di legge (Rinvio del seguito della discussione):</b>	
		BUFARDECI ed altri: Costruzione di una variante sulla linea ferroviaria Catania-Siracusa dalla stazione ferroviaria « Targia » alla stazione centrale di Siracusa. (1095) . . . . .	381
		PRESIDENTE . . . . .	381
		<b>Votazione segreta:</b>	
		PRESIDENTE . . . . .	382

**La seduta comincia alle 9,45.**

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

(*E approvato*).

**Congedi.**

PRESIDENTE. Comunico che sono in congedo i deputati Farinet e Petrucci.

**Seguito della discussione del disegno di legge:  
Autorizzazione dell'ulteriore spesa occor-  
rente per il materiale di prima dotazione  
della ferrovia metropolitana di Roma. (1841).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge concernente l'autorizzazione dell'ulteriore spesa occorrente per il materiale di prima dotazione della ferrovia metropolitana di Roma.

In assenza del relatore, onorevole Mancini, riferirò io stesso su tale disegno di legge riassumendo gli elementi necessari.

Come gli onorevoli colleghi certamente ricordano, il Ministero dei trasporti, per l'esercizio del tronco della ferrovia metropolitana di Roma, fu autorizzato ad acquistare il materiale rotabile occorrente, anche mediante trattativa privata. In base a tale autorizzazione furono acquistate diciotto elettromotrici complete, di apposito tipo, per una spesa complessiva di lire 1.133.200.000. Il numero di dette elettromotrici si è rivelato tuttavia insufficiente per le esigenze del traffico. Inoltre, dato che gli impianti, già costruiti, consentirebbero di far proseguire i convogli fino ad Ostia, è apparsa evidente l'opportunità di attuare un programma di intensificazione e di prolungamento. Per il raggiungimento di tale finalità è necessaria pertanto una ulteriore dotazione di almeno venti elettromotrici per la formazione di quattro convogli, cosa che consentirebbe di effettuare il servizio diretto fino al Lido di Ostia e di intensificare la frequenza dei treni lasciando un margine per la indispensabile riserva.

È questo il fine per il quale è stato predisposto il disegno di legge sottoposto al nostro esame che autorizza l'ulteriore stanziamento di lire 1.340.000.000 ripartibili in ragione di 500 milioni nei due esercizi finanziari 1956-57 e 1957-58 e di lire 340 milioni nell'esercizio finanziario 1958-59. L'importanza di un servizio più intenso e prolungato fino al Lido di Ostia è ovvia e non può sfuggire agli onorevoli colleghi, sia per quanto riguarda la possibilità di spostamento di grandi masse

del pubblico, che per il vantaggio economico derivante dal bilancio di esercizio della linea stessa.

Comunico che la IV Commissione (Finanze e tesoro) ha espresso parere favorevole subordinatamente all'approvazione del seguente articolo 2:

« L'onere di lire 500.000.000 relativo all'esercizio finanziario 1956-57 sarà fronteggiato a carico del fondo iscritto al capitolo n. 495 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'indicato esercizio, destinato alla copertura di oneri recati da provvedimenti legislativi in corso.

Il Ministro del tesoro è autorizzato a provvedere, con propri decreti, alle occorrenti variazioni di bilancio ».

Propongo pertanto l'approvazione del disegno di legge con la modifica suggerita dalla Commissione finanze e tesoro.

Dichiaro aperta la discussione generale. Poiché nessuno chiede di parlare la dichiaro chiusa.

Do lettura dell'articolo unico:

« Per la provvista del materiale rotabile di prima dotazione della ferrovia Metropolitana di Roma, di cui al regio decreto-legge 3 giugno 1938, n. 828, convertito nella legge 5 gennaio 1939, n. 24, è autorizzata la ulteriore spesa di lire 1.340.000.000 da stanziare nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti in ragione di lire 500.000.000 in ciascuno degli esercizi finanziari 1956-57 e 1957-58 e di lire 340.000.000 nell'esercizio 1958-59 ».

Lo pongo in votazione.

(*E approvato*).

Pongo in votazione l'articolo 2 proposto dalla IV Commissione Finanze e tesoro).

(*E approvato*).

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

**Discussione del disegno di legge: Rimborso all'Ente autotrasporti merci (E.A.M.) del Ponere relativo al trattamento economico del personale distaccato presso il Ministero dei trasporti (Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione). (2095).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge concernente il rimborso all'Ente autotrasporti (E.A.M.) dell'onere relativo al trattamento economico

## LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 4 MAGGIO 1956

del personale distaccato presso il Ministero dei trasporti (Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione).

Riferirò io stesso su tale disegno di legge.

L'Ente autotrasporti merci, ente di diritto pubblico sottoposto alla vigilanza del Ministero dei trasporti, fin dall'anno 1948, ha dovuto mettere parte del proprio personale a disposizione dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, data l'impossibilità da parte di quest'ultimo, causa l'limitato numero dei propri dipendenti, di assolvere le aumentate attività in dipendenza:

a) della ricostruzione degli impianti distrutti o danneggiati dalla guerra;

b) dello ammodernamento delle ferrovie e delle altre linee di trasporto concesse all'industria privata;

c) della istituzione del funzionamento degli uffici centrali e periferici della navigazione interna;

d) del noto incremento di tutti i trasporti terrestri e della motorizzazione.

Tale prestazione del personale dell'E.A.M. non solo è in atto fin dal 1948, ma continuerà ad esserlo per altri due anni ancora, entro il quale termine massimo si prevede che l'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione sarà in grado di assolvere le sue numerose e complesse attribuzioni con personale proprio.

Il trattamento economico del personale dell'E.A.M. di cui trattasi, personale che, in un primo momento, assommava a 156 unità, ridotto poi a 108 unità, ed il cui onere corrisponde alla spesa annua di cento milioni, è stato sostenuto sempre dall'E.A.M. stesso. Da ciò la necessità che a tale Ente siano rimborsate le somme spese, non per sue esigenze, nel periodo dal 1° luglio 1954 in poi.

Il Ministro dei trasporti, di concerto col Ministro del tesoro, ha pertanto predisposto un disegno di legge richiamandosi, come precedente, alla legge 7 maggio 1954, n. 220, concernente il personale delle Sezioni provinciali dell'alimentazione (S.E.P.R.A.L.) utilizzato in parte da alcune Amministrazioni dello Stato.

L'articolo 1 della richiamata legge stabilisce infatti che il personale della S.E.P.R.A.L. — il quale trovasi o verrà a trovarsi temporaneamente utilizzato presso le Amministrazioni dello Stato — è considerato distaccato nella posizione di comando, conservando il trattamento giuridico ed economico che ad esso compete. L'articolo 2 della

stessa legge stabilisce che l'onere relativo al trattamento economico — comprensivo dei contributi previdenziali ed assicurativi, nonché delle quote di accantonamento per le indennità di liquidazione — dovrà essere rimborsato alle rispettive Sezioni provinciali dell'alimentazione.

La Commissione finanze e tesoro, in data 18 aprile 1956, ha espresso il seguente parere:

« La IV Commissione permanente, finanze e tesoro (I Sottocommissione), esaminato nella seduta odierna, per il parere alla VIII Commissione (Trasporti), il disegno di legge: "Rimborso all'Ente autotrasporti merci (E.A.M.) dell'onere relativo al trattamento economico del personale distaccato presso il Ministero dei trasporti Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione" (2095), ha deliberato di esprimere parere favorevole al provvedimento stesso ».

Propongo, di conseguenza, di approvare il disegno di legge, il quale risponde a criteri non solo di opportunità ma soprattutto di giustizia e di moralità.

Dichiaro aperta la discussione generale.

GRAZIADEI. Desidererei sapere se questo personale è distaccato permanentemente.

PRESIDENTE. Non è distaccato permanentemente ma, come è detto nel disegno di legge, per anni due.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Tale distacco per ora è per la durata di due anni.

GRAZIADEI. Se codesti dipendenti hanno ora una funzione continuativa, evidentemente rimarranno inquadrati nel nuovo personale.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Non è da escludere.

GRAZIADEI. Vorrei pregare di attuare una sistemazione definitiva del personale stesso.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Speriamo di poter agire in questo senso. Ritengo che questo personale sarà preferito per la sua qualifica e perché svolge già un servizio.

PRESIDENTE. Il personale distaccato non ha nessun pregiudizio né economico né giuridico; se potrà essere assorbito definitivamente, nei quadri dell'amministrazione, tanto meglio. Doveroso è ora rimborsare l'E.A.M. della spesa relativa al personale stesso che è stato distaccato e che tuttora presta servizio presso l'Ispettorato della motorizzazione civile.

Nessun altro chiedendo di parlare dichiaro chiusa la discussione generale. Passiamo ora alla discussione degli articoli, che, se non vi

## LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 4 MAGGIO 1956

sono osservazioni, porrò successivamente in votazione.

## ART. 1.

L'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, per le esigenze dei dipendenti servizi, è autorizzato a valersi di personale dell'Ente autotrasporti merci (E. A. M.) nel limite massimo di 108 unità, che saranno ripartite, in relazione alla categoria di appartenenza, con decreto del Ministro dei trasporti di concerto con quello del tesoro.

*È approvato).*

## ART. 2.

Durante tutto il periodo della sua utilizzazione il personale dell'E. A. M. è considerato distaccato nella posizione di comando e conserva il trattamento giuridico ed economico derivante dal rapporto di dipendenza dall'Ente suddetto.

*È approvato).*

## ART. 3.

L'onere relativo al trattamento economico, comprensivo delle quote di versamento di contributi previdenziali ed assicurativi, nonché di accantonamento per indennità di liquidazione, del personale comandato ai sensi del precedente articolo, sarà rimborsato all'Ente autotrasporti merci (E. A. M.) a carico dei fondi stanziati in bilancio per le spese del personale dipendente dal Ministero dei trasporti (Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione).

*È approvato).*

## ART. 4.

All'onere di lire 300 milioni derivante dall'attuazione della presente legge per il periodo dal 1° luglio 1954 al 30 giugno 1957, sarà provveduto a carico del capitolo dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio 1956-57 concernente il fondo destinato a sopperire agli oneri derivanti da provvedimenti legislativi in corso.

*È approvato).*

## ART. 5.

Il Ministro per il tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le variazioni di bilancio occorrenti per l'applicazione della presente legge.

*È approvato).*

## ART. 6.

La presente legge ha effetto dal 1° luglio 1954 e per non oltre due anni dalla data di entrata in vigore.

*(È approvato).*

Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto al termine della seduta.

**Discussione del disegno di legge: Estensione dell'articolo 156 del testo unico approvato con regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447, ai servizi pubblici di linea di navigazione interna. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (2099).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge concernente l'estensione dell'articolo 156 del testo unico approvato con regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447, ai servizi pubblici di linea di navigazione interna. Il presente disegno di legge è stato già approvato dalla VII Commissione permanente del Senato.

Il relatore, onorevole Troisi, ha facoltà di svolgere la sua relazione.

TROISI, *Relatore*. Il disegno di legge in esame estende anche ai servizi di linea di navigazione interna una esenzione dal pagamento della tassa di registro che già era in vigore e che, con la modifica del testo unico, fu poi omessa. Questa disposizione di legge è già in vigore, per quanto riguarda gli altri servizi di trasporti in concessione, e si tratta quindi di ripristinare la sua estensione ai servizi di navigazione interna. Ritengo quindi che il disegno di legge in esame possa essere approvato.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

GATTO. Desidero presentare un emendamento aggiuntivo del quale do lettura:

« La disposizione, di cui al precedente comma, si applica anche ai servizi di navigazione interna lagunare di Venezia, assenti in concessione. Per gli atti di concessione di pubblici servizi di trasporti lagunari, per le relative convenzioni addizionali, per gli atti di cessione, rinnovazione o proroga della concessione e quelli con cui vengono accordati sussidi di concessione, registrati anteriormente alla entrata in vigore della presente legge e alla stessa data ancora in corso di rinnovati, sarà accordata la registrazione a tassa fissa in luogo di quella con il pagamento del diritto proporzionale di registro ».

## LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 4 MAGGIO 1956

Desidero far presente che si escluderebbe dal beneficio, di cui alla presente legge, solo un servizio e precisamente il servizio di navigazione lagunare di Venezia. Poiché mi è sorto il dubbio che la dizione dell'articolo 1, parlando di servizi di linea di navigazione interna, non comprendesse anche la navigazione interna lagunare, ho rivolto un quesito al Ministero dei trasporti; questo Ministero ha rivolto il quesito stesso al Ministero delle finanze e quest'ultimo ha detto categoricamente che la navigazione interna lagunare non è compresa consigliando di proporre un emendamento aggiuntivo in questo senso.

**PRESIDENTE.** Senza modificare il testo del disegno di legge possiamo consacrare a verbale la interpretazione autentica della Commissione che sarà in senso favorevole al contenuto dell'emendamento presentato dall'onorevole Gatto: e ciò tanto più che il testo del disegno di legge chiaramente comprende anche la navigazione interna lagunare.

Il Parlamento, onorevole Gatto, è l'organo competente a legiferare non il Ministero delle finanze.

Di fronte al pensiero e alla chiara volontà del legislatore gli uffici delle finanze non possono fare obiezione alcuna e tanto meno limitare la portata della legge. E questo un principio che deve essere mantenuto integro e che noi legislatori abbiamo il dovere di difenderlo autorevolmente ed inflessibilmente.

**GATTO.** Sappiamo benissimo che le leggi finanziarie vengono interpretate secondo le circolari finanziarie. Non desidero che si debba correre l'alea di una circolare del Ministero delle finanze che, in base al parere avuto, so già di quale natura sarà insisto quindi sul mio emendamento.

**PRESIDENTE.** Mi sembra che l'emendamento proposto dall'onorevole Gatto sia del tutto superato dalla nostra esplicita, chiara ed inequivocabile affermazione che questa disposizione deve essere applicata anche al servizio lagunare di Venezia ed a tutti gli altri servizi lagunari. È evidente, perciò, che nessuna circolare ministeriale potrà limitare la nostra potestà di legislatori.

**ANGELINI, Ministro dei trasporti.** Quando noi, come è chiaramente detto nell'articolo unico, ci riferiamo ai servizi pubblici di linea di navigazione interna, assentiti in concessione ai sensi dell'articolo 225 del Codice della navigazione e dell'articolo 99 e seguenti del Regolamento per la navigazione interna, per quanto riguarda l'estensione delle disposizioni dell'articolo 156 del testo unico approvato con

regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447, comprendiamo evidentemente tutti i servizi perché quelli lagunari non possono certo essere considerati diversi da quelli lacuali o fluviali.

Intendo anzi precisare che non solo sono compresi i servizi dati in concessione a Venezia ma in genere tutti i servizi dati in concessione perché si trovano tutti sullo stesso piano. Mi sembra pertanto che questo chiarimento renda superfluo l'emendamento proposto dall'onorevole Gatto.

**GATTO.** Il male è che tutti i richiami a disposizioni di legge, che del resto anche a me sembrano logici, non vengono fatti però dal Ministero delle finanze. Non escludo che le ragioni addotte siano esatte, anzi, posso dire che ero convinto anch'io che il servizio lagunare di Venezia fosse compreso nel provvedimento. E per averne conferma che mi sono rivolto al Ministero delle finanze dal quale ho avuto la sorpresa di apprendere che le cose non stavano esattamente così. Di qui la necessità da parte mia di proporre l'emendamento.

**PRESIDENTE.** Faccio osservare all'onorevole Gatto che ciò che ha valore agli effetti della interpretazione della legge è la volontà espressa dalla Commissione che decide in sede legislativa. E poiché le dichiarazioni fatte in proposito dall'onorevole Ministro e da me sono precise — per cui non è concepibile una interpretazione diversa da quella autentica che dà la Commissione — non vi sarà la possibilità che gli uffici amministrativi sostituiscano la loro interpretazione a quella del legislatore. Questa è la volontà non solo mia ma di tutta la Commissione in nome della quale io parlo.

**GATTO.** Stante le dichiarazioni del Ministro dei trasporti e dell'onorevole Presidente della Commissione, sono disposto a ritirare l'emendamento. Poiché so, però, per esperienza cosa capita quando si tratta di interpretare una legge, chiedo al Governo di impegnarsi a presentare al Parlamento un opportuno provvedimento qualora il Ministero delle finanze, che io interpellero in questi giorni, dovesse porre delle difficoltà ad aderire alla interpretazione che la Commissione dà all'articolo unico del disegno di legge in esame.

**MENOTTI.** Per me, dato che si parla di servizi pubblici di linea di navigazione interna assentiti in concessione, è chiaro che non può essere escluso quello di Venezia, pertanto nessuno può opporsi ad una interpretazione letterale e sostanziale della legge.

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 4 MAGGIO 1956

GATTO. Faccio rilevare che l'azienda di Venezia è riuscita a mettersi in pareggio con il bilancio per cui, ove non venissero estese anche ad essa le disposizioni dell'articolo 156 del testo unico approvato con regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447, essa subirebbe un danno di milioni rispetto agli altri servizi di linea di navigazione interna in concessione.

BIMA. Volevo soltanto far osservare che davanti ad una dichiarazione del Presidente e del Ministro il quale pone una questione di principio, sarebbe opportuno ritirare l'emendamento.

GATTO. Debbo far notare anche un altro pericolo non lieve dato che si tratta di cifre dell'ordine dei milioni e danaro dei cittadini veneziani; se i contratti della azienda di navigazione non vengono dall'Ufficio del registro registrati a tassa fissa, l'Azienda è costretta a pagare delle cifre di grandissimo rilievo per ottenere le quali in restituzione occorreranno degli anni.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. L'onorevole Gatto insiste nel concetto che questo determinato provvedimento debba essere eseguito in base alla interpretazione che darà di esso il Ministero delle finanze il quale verrebbe così ad essere l'unico Ministero che regola la vita del paese e superiore anche al Parlamento, mentre è il Ministro proponente che costituisce la fonte autentica di interpretazione.

Il Ministro dei trasporti ha voluto estendere a tutti i servizi di navigazione interna dati in concessione l'agevolazione fiscale. La disposizione è chiara. O si nega che i servizi di navigazione lagunare, come quello di Venezia, siano dati in concessione in base alle disposizioni espressamente richiamate dal disegno di legge, il che non può essere negato, oppure si concede il beneficio da esso concesso. Basta, a mio parere, dimostrare che i servizi di navigazione lagunare sono dati in concessione dal Ministero dei trasporti in base alla disposizione citata nel disegno di legge perché ad essi sia estesa la concessione. Su questo punto non vi può essere alcun dubbio. La ipotesi di un funzionario che veda diversamente le cose, è ipotesi che si verifica frequentemente. toccherà a noi farci parte diligente per dare i necessari chiarimenti agli uffici finanziari e lo farò prima ancora che sorga l'errata interpretazione.

Bisogna tener presente che il presente disegno di legge, essendo già stato approvato dal Senato, diviene immediatamente operante; l'emendamento proposto renderebbe

necessario il rinvio al Senato il quale potrebbe osservare che la richiesta è inutile.

GATTO. Ritiro l'emendamento purché l'onorevole Ministro dia immediatamente le disposizioni relative a quanto ha esposto.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Propongo di approvare il disegno di legge in esame con la dichiarazione da mia parte che esso va interpretato nel senso che, quando si parla di servizi di navigazione interna, si intendono compresi in essi anche i servizi lagunari e quindi anche i servizi di navigazione lagunare di Venezia.

Le dichiarazioni da me ora fatte costituiscono l'autentica interpretazione. Qualora la amministrazione finanziaria avesse dei dubbi che, a mio parere non possono esservi, potrà rivolgersi al Ministero dei trasporti il quale chiarirà immediatamente la cosa.

PRESIDENTE. Se l'onorevole Ministro me lo consente, non è necessario che l'Amministrazione finanziaria si rivolga al Ministero dei trasporti. Anzitutto, dopo le chiare e ripetute dichiarazioni — da me fatte a nome della Commissione — dubbi non potranno sorgere. Ma, se sorgessero, l'Amministrazione finanziaria li dovrà superare tenendo nel dovuto conto quella che è stata la nostra volontà nell'approvare il presente disegno di legge.

TROISI, *Relatore*. Mi pare che ogni perplessità debba essere fugata dalla considerazione che il parere espresso dalla Commissione finanze e tesoro è rafforzato dall'odierno orientamento del Ministero dei trasporti. È evidente che se si stabilisce di mantenere in vigore norme determinanti alcune esenzioni fiscali, significa che le norme stesse rivestono un carattere eccezionale; ma allora se sono norme di eccezione è chiaro che non vanno interpretate. Ad ogni modo, nel caso specifico, per l'interpretazione della legge, esiste anche il pensiero del legislatore, e noi dobbiamo tenere sempre fermo il concetto che la legge va interpretata secondo il pensiero del legislatore e non secondo quello dei funzionari dei Ministeri.

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

Do lettura dell'articolo unico:

« Ai servizi pubblici di linea di navigazione interna, assentiti in concessione ai sensi dell'articolo 225 del Codice della navigazione e dell'articolo 99 e seguenti del Regolamento per la navigazione interna, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 28 giugno

1949, n. 631, sono estese le disposizioni dell'articolo 156 del testo unico approvato con regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447».

Poiché il disegno di legge, consta di un articolo unico, sarà votato direttamente a scrutinio segreto alla fine della seduta.

**Seguito della discussione della proposta di legge di iniziativa del deputato Jervolino Angelo Raffaele: Modifica al quarto comma dell'articolo 83 del regolamento del personale delle ferrovie dello Stato, approvato con regio decreto-legge 7 aprile 1925, n. 405. (2066).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione della proposta di legge di iniziativa del deputato Jervolino Angelo Raffaele concernente la modifica al quarto comma dell'articolo 83 del Regolamento del personale delle ferrovie dello Stato, approvato con regio decreto-legge 7 aprile 1925, n. 405.

Come gli onorevoli colleghi ricordano, nella precedente seduta del 23 marzo 1956, dopo l'intervento dell'onorevole Graziadei, inteso ad esporre i motivi che inducevano il suo gruppo ad opporsi all'approvazione della proposta di legge così come era stata formulata, rimase stabilito di rinviare l'esame della proposta di legge suddetta onde dar modo al Ministro dei trasporti di fornire gli opportuni chiarimenti in merito ai rilievi fatti.

GRAZIADEI. Dato che molti componenti la Commissione non sono presenti perché impegnati nella campagna elettorale, non ritengo opportuno affrontare una discussione che per forza di cose deve toccare punti delicati. Propongo quindi di rinviarla ad altra seduta facendo presente che, ove tale proposta non dovesse essere accolta, noi chiederemo la rimessione in Aula del provvedimento.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Non posso fare a meno di far rilevare la opportunità di provvedere ad una urgente modifica dell'articolo 83 del Regolamento del personale delle ferrovie dello Stato. La questione è di fondo e si può vedere sotto due aspetti: i giovani la vedono in senso contrario; gli uomini, che hanno raggiunto una certa età e che sono prossimi a raggiungere la quiescenza, la vedono sotto un altro punto di vista.

Considero, anzitutto, che in passato era ben diverso il fatto di andare in quiescenza a 58, 60, 62 anni. Il personale ferroviario andava in quiescenza prima degli altri dipendenti dello Stato perché aveva conquistato

questo beneficio, ma esso aveva un trattamento economico tale da poter vivere abbastanza bene. Purtroppo, oggi la situazione è tale per cui il trattamento di pensione, anche ai dipendenti dello Stato, comporta condizioni di disagio. Si aggiunga che, prima, era facile per essi, trovare un impiego che, aggiunto alla pensione permetteva loro di vivere. Oggi, di fronte all'affollamento dei giovani che hanno anche dei titoli qualificati, è difficile per questi funzionari poter trovare un supplemento al trattamento di pensione.

Si aggiunge che con il progresso della medicina la durata media della vita si è allungata e la vecchiaia è un po' più lontana di quel che fosse un tempo; ci troviamo quindi di fronte a del personale che è in piena efficienza e che è terrorizzato di dover andare in quiescenza; personale che è legato alla Amministrazione da uno spirito di corpo, da una esperienza, da un affetto; che vive per l'amministrazione ferroviaria che considera come una seconda famiglia; personale che viene posto in quiescenza proprio nel momento in cui potrebbe essere ottimamente utilizzato.

Queste sono le ragioni per le quali ritengo sarebbe opportuno prorogare i limiti di età di due anni: un periodo del resto che, anche per i giovani, non rappresenta una lunga attesa.

Le ragioni di ordine sociale che ci hanno indotto ad aderire alla proposta dell'onorevole Jervolino, sono quelle che ho esposto. È vero che vi è la spinta della maggioranza costituita dai giovani, ma vi è una minoranza che è costituita dai non più giovani. Si tratta di 150 mila persone che non vanno più in quiescenza alle antiche condizioni di fronte ai 10 mila ma non è la cifra quella che ci impressiona; è la ragione, è il senso di responsabilità, di ordine sociale che ci spinge.

Vi è poi una ragione più sostanziale; nella situazione attuale del personale ferroviario, non possono essere concesse le ferie e le festività data la limitatezza del personale stesso. Per le assunzioni dobbiamo passare attraverso i concorsi; se vengono poste in quiescenza 5 mila persone, non si ha la possibilità di sostituirle prima che siano trascorsi uno o due anni, cioè il tempo occorrente per l'espletamento dei concorsi. Occorre tener conto del fatto che per il concorso in atto per 11 mila posti di manovale, le domande sono 220 mila. Lavorano le commissioni mediche, vi sono 220 mila esami scritti, 220 mila esami orali; ho fatto sollecitazioni e premure, ma ci vorranno due anni prima che il concorso venga espletato.

## LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 4 MAGGIO 1956

L'esercizio ferroviario ha le sue necessità e non può essere arrestata l'attività a causa del personale, proprio nel momento in cui, come nell'attuale, si chiede che l'attività venga aumentata. Non già i servizi debbono essere proporzionati alle condizioni del personale ma viceversa ed ecco perché esso deve essere aumentato, ma di fronte alla proposta di una proroga indeterminata ho cercato di ridurla, proprio per tener presenti le osservazioni fatte dai dirigenti sindacali, a due anni. In questo periodo si verificherà il perfezionamento dei concorsi e ne verranno indetti dei nuovi; d'altro lato, in tal modo si mantiene in efficienza il servizio; si possono far godere i congedi e le ferie al personale che ne ha diritto. Nel frattempo la riforma della amministrazione verrà discussa dal Parlamento ed in essa sono comprese anche le norme che riguardano la durata del servizio, la quiescenza, ecc. Niente quindi è, in questo modo, compromesso.

Non ritengo quindi che possa preoccupare una norma che dà facoltà al Ministro di autorizzare, laddove esiste una carenza, a trattenere dei funzionari per un periodo di due anni con facoltà, per l'interessato, di andarsene se lo vuole.

Il Ministero, d'altra parte, sta lavorando attivamente a questo scopo.

Trattandosi, dunque, di una norma a carattere transitorio, non mi sembra che debba trovare difficoltà ad essere approvata, tanto più che dal punto di vista sociale, per il personale che viene trattenuto in servizio, è di grande utilità. Si tratta infatti di cinquemila agenti la cui ulteriore permanenza in servizio può consentire di porre rimedio alle deficienze lamentate e giustamente denunciate in Parlamento.

Che cosa si potrebbe fare, d'altra parte, di fronte ad una situazione del genere, senza poter integrare il personale soggetto ad esonero con altro avventizio dato che la legge lo vieta? E come si potrebbero far godere al personale i turni di ferie? Per far fronte alle aumentate esigenze del servizio ferroviario occorre un adeguato personale, ma se si esonerano circa cinquemila unità come farà la Amministrazione ferroviaria a far funzionare i treni? La norma transitoria che la Commissione dovrebbe approvare costituirebbe lo strumento atto a permettere il funzionamento dell'Amministrazione delle ferrovie.

Pertanto, per le ragioni che ho esposto, ritengo che la Commissione potrebbe con tutta tranquillità approvare la proposta di legge. Se poi la ventilata tendenza a chiedere la rimes-

sione in Aula del provvedimento dovesse tradursi in atto, sia ben chiaro che le eventuali responsabilità di un ritardo nella approvazione della proposta di legge, ricadrebbero su coloro che tale ritardo avessero provocato.

PRESIDENTE. Ricordo che sono state da me accettate le condizioni alle quali la Commissione finanze e tesoro subordinava l'approvazione del disegno di legge. Prego il Ministro di accettarle anche lui: il che faciliterà l'approvazione della proposta da me presentata.

Le condizioni sono le seguenti:

1°) che l'Amministrazione ferroviaria faccia della nuova disposizione un uso veramente oculato e possibilmente limitato;

2°) che non si pregiudichino le aspettative e i diritti di coloro che aspirano ad entrare o sono già nella carriera;

3°) che il trattenimento in servizio non superi un anno;

4°) che sia riveduta, anche in conseguenza della presente modifica, tutta la materia riguardante la quiescenza del personale delle ferrovie.

COLASANTO. Nella precedente seduta fui il primo a dichiarare che mi opponevo perché temevo che questo provvedimento potesse servire ai funzionari della Amministrazione ferroviaria, per proporre particolari disposizioni discriminatorie. I chiarimenti dati dal Ministro sono, a mio avviso, più che sufficienti. Debbo soltanto raccomandare al Ministro che non si adoperi questa facoltà nei gradi più alti; nei funzionari delle ferrovie, ci troviamo quasi sempre di fronte a gradi non corrispondenti alle responsabilità, e che tenuto conto della attuale distribuzione dei funzionari fra i diversi servizi dell'esercizio è auspicabile che sia possibile trasferire da un servizio all'altro un certo numero di funzionari.

Ritengo che con queste avvertenze, la proposta di legge possa tranquillamente essere approvata.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Non intendo usare di questa facoltà. Spero che entro un anno il Parlamento si sia pronunciato sulla riforma; necessita ora uno strumento transitorio in questo momento in cui non si ha la possibilità di provvedere diversamente. Ho fatto accelerare i tempi per la riforma e intendo presentare al più presto possibile i relativi progetti di legge, che sono già in discussione dato che sono stati già consegnati alle organizzazioni sindacali. Posso quindi anche accettare la proroga di un anno richiesta dalla IV Commissione (Finanze e tesoro).



LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 4 MAGGIO 1956

TROISI. Avevo, nella seduta precedente, qualche perplessità ma le dichiarazioni del Ministro, i motivi di ordine sociale e tecnico sull'andamento del servizio mi sembrano così esaurienti che possiamo dare, con tranquilla coscienza, il nostro parere favorevole.

GRAZIADEI. Insisto nella mia richiesta di rinvio ad altra seduta. Ho ascoltato con molta attenzione quanto ha detto l'onorevole Ministro dei trasporti e sono d'accordo con lui che tutti debbono assumere la propria responsabilità. Non mi pare che in una seduta come l'attuale, con l'assenza di molti membri, possa essere affrontata una questione di grande importanza che travalica i limiti contingenti attuali.

È vero. vi sono due categorie, i giovani i quali discutono e pensano in un certo senso e un gruppo di anziani che sono alle soglie della quiescenza che sono di opinione diversa.

L'osservazione che balza alla mente è quella della situazione in cui verranno a trovarsi questi funzionari che non potranno più affrontare le esigenze della vita. Ora, se vogliamo veramente eliminare questa preoccupazione da parte dei vecchi funzionari provvediamo diversamente.

Siamo d'altronde nella materia di cui si preoccupava l'onorevole Colasanto. Mi pare si possa fare una certa discriminazione.

TROISI. È una facoltà transitoria; durerà fino a quando non si faranno i concorsi.

GRAZIADEI. Volevo anche ricordare che nella seduta precedente affermai, all'inizio della discussione, il desiderio che la presente proposta di legge venisse discussa in aula.

PRESIDENTE. Non ho alcuna difficoltà ad accettare il rinvio alla prossima seduta a condizione, però, che non si tratta di un rinvio a carattere formale ma che si giunga, invece, ad una decisione. Ritiene, l'onorevole Graziadei, che si possa fare un decisivo passo innanzi la prossima seduta?

GRAZIADEI. Non ritengo che tale passo innanzi possa essere compiuto.

JACOPONI. Avevamo chiesto il rinvio per deferenza verso i colleghi del partito socialista che oggi non sono presenti. Ad ogni modo è bene essere sinceri, noi non siamo d'accordo con la proposta di legge e neanche con le motivazioni addotte dall'onorevole Ministro. Insistiamo tuttavia nella proposta di rinviare la discussione.

PRESIDENTE. Se non vi sono osservazioni, può rimanere stabilito il rinvio del seguito dell'esame della proposta di legge alla prossima seduta.

*(Così rimane stabilito).*

**Seguito della discussione della proposta di legge di iniziativa dei deputati Bufardeci ed altri: Costruzione di una variante sulla linea ferroviaria Catania-Siracusa dalla stazione ferroviaria « Targia » alla stazione centrale di Siracusa. (1095).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione della proposta di legge di iniziativa dei deputati Bufardeci ed altri concernente la costruzione di una variante sulla linea ferroviaria Catania-Siracusa dalla stazione ferroviaria « Targia » alla stazione centrale di Siracusa.

Come gli onorevoli colleghi ricordano, avendo la Commissione finanze e tesoro espresso parere contrario alla proposta di legge Bufardeci, il proponente presentò nella precedente seduta del 23 marzo 1956 degli emendamenti sui quali fu chiesto il parere alla stessa IV Commissione (Finanze e tesoro). Detta Commissione, in data 19 aprile 1956, ha espresso parere contrario. Ne do lettura:

« La IV Commissione permanente, finanze e tesoro (I Sottocommissione), esaminati nella seduta odierna, per il parere alla VIII Commissione (Trasporti), gli emendamenti del deputato Bufardeci alla proposta di legge Bufardeci ed altri: « Costruzione di una variante sulla linea ferroviaria Catania-Siracusa dalla stazione ferroviaria « Targia » alla stazione centrale di Siracusa » (1095), ha deliberato di esprimere parere contrario, richiamando le osservazioni di principio contenute nel parere espresso in data 14 ottobre 1955 sul merito della proposta stessa e rilevando che il ricorso, per la copertura della spesa di lire 500 milioni nell'esercizio 1956-57, al capitolo n. 150 dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per il medesimo esercizio (stato di previsione che peraltro attende ancora l'approvazione del Parlamento) non adempie al precetto dell'articolo 81 della Costituzione, in quanto lo stanziamento di detto capitolo risulta totalmente impegnato per opere già programmate e disposte in dipendenza di provvedimenti legislativi ».

Pertanto, non essendo presente il proponente onorevole Bufardeci, se non vi sono osservazioni può rimanere stabilito che la discussione è rinviata ad altra seduta.

*(Così rimane stabilito).*

Faccio però presente, fin da ora, l'opportunità che il proponente ritiri la proposta di legge, giacché altrimenti sarei costretto, nella

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 4 MAGGIO 1956

prossima seduta in cui la medesima verrà discussa, a sollevare, quale questione pregiudiziale, l'incostituzionalità della proposta di legge stessa, in riferimento all'articolo 84 della Costituzione.

#### Votazione segreta.

**PRESIDENTE.** Indico la votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge esaminati nella seduta odierna.

*Segue la votazione).*

Comunico il risultato della votazione segreta dei disegni di legge:

« Autorizzazione dell'ulteriore spesa occorrente per il materiale di prima dotazione della ferrovia metropolitana di Roma » (1841):

Presenti e votanti . . . . .	31
Maggioranza . . . . .	16
Voti favorevoli . . . . .	31
Voti contrari . . . . .	0

*(La Commissione approva).*

« Rimborso all'Ente autotrasporti merci (E.A.M.) dell'onere relativo al trattamento economico del personale distaccato presso il Ministero dei trasporti (Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione) » (2095):

Presenti e votanti . . . . .	31
Maggioranza . . . . .	16
Voti favorevoli . . . . .	31
Voti contrari . . . . .	0

*(La Commissione approva).*

« Estensione dell'articolo 156 del testo unico approvato con regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447, ai servizi pubblici di linea di navigazione interna » (*Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato*) (2099):

Presenti e votanti . . . . .	31
Maggioranza . . . . .	16
Voti favorevoli . . . . .	31
Voti contrari . . . . .	0

*La Commissione approva).*

*Hanno preso parte alla votazione:*

Bima, Bogoni, Boidi, Borsellino, Calandrone Pacifico, Cappugi, Cerreti, Colasanto, Concas, De Biagi, Ducci, Ferrario Celestino, Gatto, Graziadei, Jacoponi, Jervolino Angelo Raffaele, Lombardi Carlo, Lombardi Pietro, Mancini, Maniera, Menotti, Murdaca, Pintus, Reali, Roasio, Rubeo, Semeraro Santo, Sensi, Troisi, Viale e Zanibelli.

*Sono in congedo.*

Farinet e Petrucci.

**La seduta termina alle 11,30.**

---

IL DIRETTORE  
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI  
Dott. FRANCESCO COSENTINO

---

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI