

COMMISSIONE VIII

TRASPORTI - COMUNICAZIONI - MARINA MERCANTILE

LXXXIV.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 20 FEBBRAIO 1958

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE JERVOLINO ANGELO RAFFAELE

INDICE	PAG.	PAG.
Congedi:		
PRESIDENTE	1067	
Sull'ordine dei lavori:		
PRESIDENTE	1067	
BOGONI	1068	
PETRUCCI	1068	
GRAZIADEI	1068	
Disegni di legge (Rinvio della discussione):		
Modifiche alla legge 2 agosto 1952, n. 1221 e disposizioni per l'ammodernamento delle ferrovie Suzzara-Ferrara e Parma-Suzzara. (<i>Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato</i>). (3390)	1068	
PRESIDENTE	1068, 1069, 1071	
BIMA	1068, 1070	
MENOTTI, <i>Relatore</i>	1069	
PETRUCCI	1069	
RUBEO	1069	
TROISI	1069	
CALANDRONE PACIFICO	1070	
MANNIRONI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	1070	
Ammodernamento delle ferrovie Arezzo-Stia e Arezzo-Sinalunga e norme integrative dell'articolo 11 della legge 2 agosto 1952, n. 1221. (<i>Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato</i>). (3427)	1071	
PRESIDENTE	1071	
PETRUCCI	1071	
MANNIRONI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	1071	
		Disegno di legge (Discussione e approvazione):
		Modificazioni al sistema retributivo degli assuntori delle ferrovie dello Stato e loro dipendenti. (<i>Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato</i>). (3352)
		1072
		PRESIDENTE 1072, 1073, 1074, 1078
		MURDACA, <i>Relatore</i> 1072
		GRAZIADEI 1072
		BOGONI 1072
		CAPPUGI 1072, 1078
		PETRUCCI 1073, 1077
		CAFFIERO 1073
		TROISI 1073
		BIMA 1073
		RUBEO 1073, 1077, 1078
		MANNIRONI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i> 1073
		Votazione segreta:
		PRESIDENTE 1078
		<hr/>
		La seduta comincia alle 17,30.
		BIMA, <i>Segretario</i> , legge il processo verbale della seduta precedente.
		(È approvato).
		Congedo.
		PRESIDENTE. Comunico che è in congedo il deputato Spadola.
		Sull'ordine dei lavori.
		PRESIDENTE. L'onorevole Ministro Angelini mi ha rivolto vivissima premura perché non appena assegnato a questa Commissione,

il disegno di legge riflettente lo stato giuridico dei ferrovieri venga senz'altro posto all'ordine del giorno per essere discusso e possibilmente approvato nel più breve termine possibile. Comunico che, indipendentemente da queste autorevoli sollecitazioni, avevo già stabilito di iscrivere all'ordine del giorno della nostra Commissione con la massima urgenza tale argomento, ritenendolo indilazionabile.

BOGONI. Prendo atto delle comunicazioni e delle assicurazioni che l'onorevole Presidente della Commissione ha dato.

PETRUCCI. Prendo ugualmente atto dell'assicurazione data dall'onorevole Presidente.

GRAZIADEI. Ringrazio l'onorevole Presidente per questa comunicazione rassicurante compiacendomene.

Discussione del disegno di legge: Modifiche alla legge 2 agosto 1952, n. 1221 e disposizioni per l'ammodernamento delle ferrovie Suzzara-Ferrara e Parma-Suzzara. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (3390).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modifiche alla legge 2 agosto 1952, n. 1221, e disposizioni per l'ammodernamento delle ferrovie Suzzara-Ferrara e Parma-Suzzara ». Il disegno di legge viene sottoposto al nostro esame nel testo approvato dal Senato. Comunico che la Commissione Finanze e tesoro ha fatto pervenire il proprio parere nei seguenti termini in data 24 gennaio 1958:

« Questa Commissione, esaminato nella seduta odierna per il parere a codesta Commissione, il disegno di legge n. 3390: Modifiche alla legge 2 agosto 1952, n. 1221 e disposizioni per l'ammodernamento delle ferrovie Suzzara-Ferrara e Parma Suzzara, approvato dalla VII Commissione permanente del Senato, ha deliberato di esprimere parere favorevole agli articoli 5 e 6 e contrario agli articoli 1, 2, 3 e 4 ».

Stando così le cose io penso che non sia assolutamente possibile fare lo stralcio dei primi quattro articoli del testo in esame e procedere quindi alla discussione e eventuale approvazione dei successivi articoli 5 e 6 sui quali la Commissione Finanze e tesoro ha espresso parere favorevole. Ora, io dovrei, in conformità dell'articolo 40 del Regolamento della Camera, aprire senz'altro la discussione e eventualmente sentire qual è in proposito l'opinione degli onorevoli commissari presenti, per applicare quindi la norma contenuta nell'articolo citato. Dalle sollecitazioni

che mi sono pervenute da ogni parte devo ritenere che tutti sono favorevoli alla approvazione di questo disegno di legge come pure di quello indicato al punto successivo nell'ordine del giorno di questa nostra seduta. Se gli onorevoli commissari me lo consentono, proporrei di avvalerci del capoverso dell'articolo 40 del Regolamento, nel quale si dice che « nel caso che la Commissione competente non intenda di aderire al parere della Commissione Finanze e tesoro e quest'ultima insista, a giudizio del Presidente della Camera o si procede a Commissioni riunite per l'esame degli articoli concernenti le conseguenze finanziarie, ovvero sarà deferito all'esame dell'Assemblea l'intero disegno di legge ».

Io penso sia opportuno comunicare alla Commissione Finanze e tesoro che questa Commissione è in completo contrasto con il suo parere per quanto concerne i primi quattro articoli, ragione per cui noi richiediamo a quella Commissione di desistere dal parere contrario dato. Nella ipotesi che la Commissione Finanze e tesoro dovesse insistere ulteriormente sul parere negativo, in virtù dell'articolo 40 del Regolamento io dovrei fare allora formale richiesta all'onorevole Presidente della Camera o di far convocare le due Commissioni in seduta riunita o quanto meno — e sarebbe peggio in questo caso — di rimettere in Aula la discussione del disegno di legge.

Su questa mia proposta apro senz'altro la discussione per sentire l'opinione degli onorevoli commissari. Preciso soltanto che la motivazione della IV Commissione al proprio parere negativo circa i primi quattro articoli del testo pervenutoci dal Senato è questa: che si sarebbero introdotti, in un provvedimento di natura specifica una serie di disposizioni di natura generale. Il che risponde a verità.

Ora la situazione è questa: l'Ispettorato per la motorizzazione civile e per i trasporti in concessione afferma la necessità di modificare alcune norme di legge altrimenti non potrà procedere all'espletamento di certi compiti che fanno capo all'Ente in parola. Stralciare dal disegno di legge alcuni articoli significherebbe approvare un provvedimento poco utile. Secondo me, quindi, è il caso proprio di dire che le provvidenze contenute nel testo in esame o tutte sussistono o tutte sono destinate a cadere. Ora, io sono dell'opinione che la via più celere sia quella contenuta nella mia proposta dianzi espressa.

BIMA. Pur essendo estraneo alla formulazione del parere espresso dalla IV Commissione (Finanze e tesoro), dichiaro di condivi-

derlo in pieno e, ciò, in coerenza con un atteggiamento che io ho sempre tenuto. Ed è per questo motivo che non mi posso associare alle parole dell'onorevole Presidente per quanto riguarda l'unanimità con cui egli intende manifestare alla IV Commissione la difformità del nostro punto di vista in confronto al parere espresso da quella Commissione.

MENOTTI, Relatore. Non credo che non sia stralciabile una parte. In fondo il Ministro aveva presentato un disegno di legge che si compendia in due soli articoli, quelli concernenti l'ammodernamento delle ferrovie Suzzara-Ferrara e Parma-Suzzara. Ora, perché non incominciare ad esaminare questa parte che a me sembra anche essere la più urgente? Vedremo poi di metterci d'accordo sulla parte che è oggetto del parere contrario della Commissione Finanze e tesoro.

PRESIDENTE. Per due ragioni non è possibile. La prima è che, approvando la tesi procedurale indicata dall'onorevole relatore, dovremmo poi restituire il testo al Senato che dovrebbe a sua volta riesaminarlo e quindi, nell'imminenza della chiusura del Parlamento, potrebbe il provvedimento non giungere in tempo all'approvazione definitiva. La seconda ragione è questa: secondo il Ministero competente, o meglio secondo l'Ispettorato generale della motorizzazione civile, ha maggiore importanza il contenuto delle norme di cui agli articoli 1, 2, 3 e 4 che tutto il resto. Ora, come potrei io proporre l'approvazione degli articoli 5 e 6, a parte la ragione formale, quando gli articoli di carattere generale, dai quali deriva anche il beneficio delle disposizioni speciali, non vengono approvati? Quindi, per una ragione formale e una sostanziale, io non mi sento di proporre questo stralcio. Se questa Commissione lo vuole fare essa è sovrana, però io dovrò poi rimandare il provvedimento così approvato al Senato, e in questo caso, con una enorme perdita di tempo.

PETRUCCI. Secondo l'Ispettorato generale della motorizzazione i motivi per cui è stato ad esempio inserito l'articolo 3 sono questi: la legge sarebbe stata inoperante qualora l'azienda non fosse stata posta in condizioni di scontare somme. Ormai, infatti, le banche sono divenute molto rigide in fatto di concessioni; e, questo, è stato illustrato personalmente dall'Ispettore generale. Si potrà obiettare che quando fossero stralciati gli articoli 1, 2, 3 e 4 pazienza, sarebbero poi approvati gli articoli 5 e 6. Ma che succede poi? Come ha detto giustamente l'onorevole Presidente si dovrebbe rimandare il nuovo testo al Senato e io non

so se vi aderirebbe. Io pertanto sono della tesi di discutere l'intero disegno di legge, anche perché non è da escludersi a priori che la IV Commissione abbia a ricredersi. Perciò ritengo sia opportuno, anzi indispensabile, che si riuniscano le due Commissioni in seduta congiunta, convinto che soltanto da una discussione in contraddittorio fra i membri delle due commissioni, IV e VIII, potrà emergere e venir quindi stabilito quel che si potrà fare. D'altra parte è urgente il provvedimento. Io sono stato a Bologna alcuni anni e conosco bene i problemi della regione emiliana e so qual'è la situazione delle ferrovie Suzzara-Ferrara e Parma-Suzzara. Posso anche dire che se non si provvede a sanare questa situazione i lavoratori di quella vasta plaga non potranno vedere assicurate le loro possibilità di lavoro.

Condivido quindi il pensiero dell'onorevole Presidente e penso anch'io che si debbono discutere insieme tutti gli articoli già approvati dal Senato. Poiché altri affermano che bisogna comunque accelerare i tempi, io credo che si debba stabilire senza indugi che la settimana ventura le due Commissioni si riuniscano insieme. Un breve rinvio quindi s'impone; il tempo necessario per fornire alla IV Commissione gli elementi necessari che potrebbero indurla all'eventuale modificazione del parere precedentemente espresso.

RUBEO. Da parte nostra saremmo d'accordo nel seguire questa procedura perché a noi interessa che il disegno di legge venga approvato nella sua interezza e soprattutto per la parte che riguarda l'ammodernamento. Un'approvazione parziale da parte nostra in questo momento potrebbe o portare all'insabbiamento o rimandare comunque per chissà quanto tempo l'approvazione definitiva del provvedimento. Quindi la nostra parte è d'accordo con l'onorevole Presidente di compiere un tentativo, eventualmente in sede di commissioni riunite, per vedere di appianare la controversia che è sorta.

PRESIDENTE. Se la Commissione è d'accordo, io stasera stessa farò i necessari passi presso la Commissione Finanze e tesoro.

TROISI. Il problema centrale è quello di rendere operante la legge 2 agosto 1952, n. 1221. Se gli onorevoli colleghi lo ricordano, noi abbiamo già avuto occasione di fare la stessa cosa nei confronti delle linee ferroviarie del Sud-Est. Ora sembra che tutto sia fermo perché la succitata legge ha rilevato alcune lacune. Ecco perché nell'altro ramo del Parlamento si è colta quest'occasione per appor-

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 20 FEBBRAIO 1958

tare qualche perfezionamento alle norme in vigore, in attesa di una nuova legge organica che migliori la legge 2 agosto 1952, n. 1221. D'altra parte, è stato impossibile emanare la legge sostitutiva, nelle circostanze attuali in cui ci troviamo e quindi si è ritenuto opportuno al Senato, utilizzando una proposta di legge del senatore Corbellini, introdurre nel disegno di legge in questione le norme indispensabili. Oltre a quanto ha detto l'onorevole Petrucci, vi è un'altra ragione: ovverosia l'Ispektorato della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione non può procedere nel proprio compito. Quindi qui si prevede la possibilità di consentirgli di assolvere con maggiore rapidità e concretezza alla attuazione dei piani.

Mi associo pertanto alla proposta di una eventuale seduta comune delle due Commissioni affinché in tale sede si trovi possibilmente una via d'uscita all'*impasse*. Uno stralcio in sostanza sarebbe inutile in quanto renderebbe inefficace il provvedimento.

BIMA. Per la parte formale mi associo e aderisco alla proposta fatta dall'onorevole Presidente.

CALANDRONE PACIFICO. Pregherei l'onorevole Presidente di voler tuttavia insistere particolarmente per una revisione del parere della IV Commissione. Infatti sappiamo benissimo che vi è una difficoltà d'ordine pratico a riunire le due Commissioni in seduta comune. Poiché l'unanimità che si riscontra in questa nostra Commissione potrebbe facilitare il buon fine che ci si propone di conseguire, sarei del parere che si debba soprattutto e per prima cosa insistere su questo punto: revisione del parere della Commissione finanze e tesoro.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Sono perfettamente d'accordo con la proposta fatta dall'onorevole Presidente di questa Commissione e condivido il parere espresso dagli onorevoli commissari intervenuti nella discussione su questa proposta. Non posso naturalmente essere d'accordo su un eventuale stralcio in quanto i vari articoli concernenti le linee ferroviarie Ferrara-Suzzara e Parma-Suzzara sono inscindibili. E sottolineo il punto di vista espresso dall'onorevole Troisi, il quale dianzi ha precisato, ed io non devo che confermare che, se noi non approviamo i restanti articoli aggiunti da parte del Senato, rendiamo del tutto inoperante l'intera legge 2 agosto 1952, n. 1221. Io che presiedo la Commissione interministeriale istituita a norma dell'articolo 10 di detta legge, Commissione che provvede allo

studio e alla approvazione dei progetti relativi all'ammodernamento e al potenziamento tecnico ed economico delle ferrovie concesse, ho potuto toccare veramente con mano quali lacune presenti oggi quella legge. Quindi, a queste lacune s'intende appunto rimediare e ovviare con gli articoli che sono stati inseriti in questo disegno di legge concernente le linee ferroviarie Ferrara-Suzzara e Parma-Suzzara. Può sembrar strano che si siano inserite delle disposizioni generali che riguardano l'ammodernamento di tutte le ferrovie concesse, ma debbo precisare e chiarire, a giustificazione del nostro operato, che non si trovava al momento davanti a noi altra possibile via. Poc'anzi l'onorevole Troisi ha qui detto, ed io confermo, che esisteva un progetto di legge compilato dal senatore Corbellini il quale aveva redatto una specie di testo unico che conteneva numerose modifiche alla legge n. 1221; senonché, questo progetto di legge non ha avuto un *iter* molto felice e molto spedito, soprattutto perché esso comprendeva qualche articolo, qui nel disegno di legge in esame non riprodotto, che comportava maggiori oneri per lo Stato e quindi il progetto stesso trovò motivi di perplessità se non di ostilità, da parte della Commissione Finanze e tesoro dell'altro ramo del Parlamento e in definitiva non poté andare avanti. Siccome però il Governo riconobbe che in quel progetto Corbellini vi erano articoli estremamente utili, opportuni, necessari per aggiornare e rendere operante ed efficiente la legge n. 1221, ha senz'altro aderito alla proposta di inserire in questo disegno di legge concernente le linee ferroviarie Suzzara-Ferrara e Parma-Suzzara anche gli articoli oggi sottoposti all'esame di questa Commissione Trasporti della Camera. Ecco come si spiega questa apparente anomalia, che peraltro ha altri precedenti, in quanto, come ha ricordato l'onorevole Troisi, nella legge per le ferrovie del Sud-Est abbiamo già avuto occasione di inserire qualche articolo coi quali si modificavano i principi generali che informano la legge 2 agosto 1952, n. 1221. Prego quindi gli onorevoli commissari di voler aderire alla proposta formulata dall'onorevole Presidente. Con essa si potrà quanto meno tentare di indurre la IV Commissione a ricredersi, nel quale caso potrebbe essere rapidamente approvato il disegno di legge. Se poi la Commissione Finanze e tesoro non dovesse ritenere opportuno di ritornare sui propri passi, noi, o il Presidente di questa Commissione chiederemo che il Presidente della Camera sottoponga il disegno di

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 20 FEBBRAIO 1958

legge all'esame delle due Commissioni in seduta riunita e allora si vedrà in quella sede il da farsi.

PRESIDENTE. Pongo allora in votazione la mia proposta di insistere presso la Commissione Finanze e tesoro perché receda dal parere contrario dato ai primi quattro articoli del disegno di legge.

(È approvata).

In ottemperanza alla deliberazione di questa Commissione, stasera stessa mi atterrò alle disposizioni dettate dall'articolo 40 del Regolamento della Camera, interessando il presidente della Commissione Finanze e tesoro. L'esame del disegno di legge è rinviato ad altra seduta.

Discussione del disegno di legge: Ammodernamento delle ferrovie Arezzo-Stia e Arezzo-Sinalunga e norme integrative dell'articolo 11 della legge 2 agosto 1952, n. 1221. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (3427).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Ammodernamento delle ferrovie Arezzo-Stia e Arezzo-Sinalunga e norme integrative dell'articolo 11 della legge 2 agosto 1952, n. 1221 ». Anche questo disegno di legge, intimamente connesso al precedente n. 3390, è stato approvato dalla competente Commissione del Senato e su di esso è stato richiesto il parere della IV Commissione (Finanze e tesoro) della Camera. Per quanto riguarda il parere della Commissione Finanze e tesoro qui le cose sono alquanto diverse rispetto al caso precedente da noi prima discusso. Infatti la Commissione Finanze e tesoro, il 4 febbraio 1958, fece pervenire alla presidenza di questa Commissione Trasporti regolare richiesta di proroga, giustificandola col fatto che non aveva ancora potuto esaminare detto provvedimento. In data 19 febbraio 1958 ebbe poi a ripetere la stessa richiesta. Ora è molto discutibile se questa seconda richiesta sia proponibile o meno e, naturalmente, sia da accogliersi o meno da parte della nostra Commissione. Io non voglio esprimere la mia opinione al riguardo. Poiché tutte e due i provvedimenti devono, tuttavia, secondo me, essere esaminati e decisi insieme, io non solleverei, in questo momento, la questione se la nostra Commissione abbia o meno il diritto di decidere senz'altro allo stato e non attendere che la Commissione Finanze e tesoro faccia conoscere il proprio punto di vista in merito

all'altro disegno di legge. Propongo quindi di rinviare senz'altro anche la discussione di questo disegno di legge, che discuteremo in una prossima seduta della nostra Commissione se la Commissione Finanze e tesoro accederà alla nostra richiesta circa l'altro disegno di legge, ovvero in sede di Commissioni riunite se a questa procedura si dovesse di necessità ricorrere.

Questa, perciò, è la mia proposta.

PETRUCCI. Il parere della IV Commissione potrebbe tuttavia essere anche negativo. Se tale parere ci dovesse pervenire fra quattro o cinque giorni, e noi avessimo ormai conclusa, come tempo a disposizione, la possibilità di riunirci in seduta comune con la IV Commissione?

PRESIDENTE. Resta inteso che, per quanto riguarda il disegno di legge n. 3427 all'ordine del giorno, io chiederò egualmente una urgente decisione, giacché io mi debbo preoccupare che la procedura sia univoca e tempestiva. Comunque, onorevole Petrucci, qualunque sia la decisione da parte della IV Commissione, se l'onorevole Presidente della Camera autorizzerà, qualora fosse necessario, la convocazione delle due Commissioni in seduta comune per esaminare l'altro provvedimento, io farei mettere senz'altro all'ordine del giorno di quella seduta riunita anche questo provvedimento. Certo, qualora il Presidente della Camera non intendesse dare tale autorizzazione in base all'articolo 40 del Regolamento, è naturale che in tal caso non si potrà fare nulla. L'articolo 40 dà la facoltà al Presidente della Camera di autorizzare la convocazione di due commissioni in seduta comune ovvero di rinviare all'Assemblea un provvedimento sul quale sia sorta una controversia di pareri.

Posso dare esplicita assicurazione che mi interesserò subito al riguardo ben sapendo che l'urgenza dei due disegni di legge è tale da evitarne la rimessione all'aula.

MANNIRONI, Sottosegretario di Stato per i trasporti. Il Governo concorda pienamente con il punto di vista testé espresso dall'onorevole Presidente di questa Commissione e si associa senz'altro alla sua proposta circa il disegno di legge all'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo la parola debbo ritenere che la Commissione all'unanimità accetta la proposta da me formulata, di soprassedere cioè alla discussione tendente a stabilire se la IV Commissione in questo caso concreto abbia o meno il diritto di chiedere una seconda proroga per dare il parere richiestole sul disegno di legge all'or-

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 20 FEBBRAIO 1958

dine del giorno e di rinviare quindi l'esame del disegno di legge ad una prossima seduta. Nel qual caso la discussione dei due disegni di legge, n. 3427 e 3390, avverrà nello stesso giorno.

Poiché la Commissione concorda con la proposta da me fatta, può rimanere stabilito che il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

(Così rimane stabilito)

Discussione del disegno di legge: Modifiche al sistema retributivo degli assuntori delle ferrovie dello Stato e loro dipendenti (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato) (3352).

PRESIDENTE L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modifiche al sistema retributivo degli assuntori delle ferrovie dello Stato e loro dipendenti ». Faccio osservare che il disegno di legge è stato assegnato alla nostra Commissione in data 18 dicembre 1957 e che pertanto, essendo decorso il termine stabilito dall'articolo 31 del Regolamento senza che la Commissione Finanze e tesoro, richiesta del relativo parere, lo abbia finora espresso, è da ritenersi che essa vi abbia rinunciato. Per questa ragione propongo alla Commissione di procedere senz'altro alla discussione sul disegno di legge previa relazione da parte dell'onorevole Murdaca, relatore sul provvedimento, cui do la parola.

MURDACA, *Relatore*. Onorevoli colleghi, a seguito del conglobamento parziale e totale del trattamento economico dei dipendenti statali, si sono rese necessarie delle modifiche alle retribuzioni degli assuntori delle ferrovie dello Stato, in quanto detto conglobamento rende inapplicabili le disposizioni degli articoli 2, 6, 9 e 10 della legge 14 febbraio 1949, n. 40, nonché la legge 2 marzo 1954, n. 19, ed il decreto del Presidente della Repubblica del 27 marzo 1955, n. 395.

Per ovviare a tale necessità è stato presentato dal Ministro dei trasporti il disegno di legge del quale ci occupiamo e che, composto di 13 articoli, predispone la tabella contenente le nuove retribuzioni con decorrenza 1° luglio 1956. Detta tabella riguarda soltanto gli assuntori d'impianti classificati mentre non provvede per gli assuntori d'impianti non classificati e per i loro dipendenti, per i quali, come è avvenuto nel passato, provvede direttamente l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Le parti del disegno di legge degne di rilievo sono: l'articolo 2, che stabilisce l'au-

mento delle retribuzioni degli assuntori degli impianti classificati in ragione del 2,50 per cento per ogni biennio sino ad un massimo di dieci, mentre l'articolo 3 provvede a far considerare il servizio prestato anteriormente all'applicazione della legge.

L'articolo 6 provvede per il periodo dal 1° luglio 1955 al 31 dicembre 1957 fissando l'indennità *una tantum* di cui alla tabella allegata, mentre la riduce al 25 per cento agli assuntori degli impianti non classificati e dipendenti.

Gli altri articoli provvedono all'obbligo della corresponsione dell'aggiunta di famiglia (articolo 7), alle provvidenze assicurative ed assistenziali (articolo 8), alle norme da tenere presenti per l'applicazione della imposta di ricchezza mobile (articolo 9), al carovita (articolo 10), ed alla tredicesima (articolo 11).

Infine, l'articolo 12 prevede i fondi per il finanziamento della legge, in ottemperanza alla norma della Costituzione.

Per queste brevi considerazioni, attesa la natura urgente del disegno di legge e la legittima aspirazione delle categorie interessate che trova sufficiente soddisfazione nel contenuto del provvedimento, ne propongo l'approvazione.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

GRAZIADEI. Noi non siamo contenti delle disposizioni approvate dal Senato e pensiamo che la legge avrebbe potuto essere sensibilmente migliorata. Sappiamo tuttavia benissimo che qualsiasi modificazione apportata oggi al testo in esame in questo scorcio di fine legislatura significherebbe quasi certamente non vedere approvato il disegno di legge. E noi ne avremmo molte di modifiche da chiedere. Soltanto per questo motivo quindi, noi ci dichiariamo favorevoli alla approvazione del disegno di legge.

BOGONI. Il disegno di legge così come ci viene dal Senato non può certamente soddisfare. Il testo meriterebbe una lunga discussione e anche molti emendamenti. Tuttavia, data la situazione del tutto particolare in cui si trova attualmente il Parlamento, noi non possiamo fare altro che accettare quel poco che ci è dato, riservando, a coloro che in un prossimo avvenire saranno al nostro posto, il compito di emendare adeguatamente e sostanzialmente questo provvedimento di legge. Perciò voteremo favorevolmente.

CAPPUGLI. Dovrei limitare la mia dichiarazione di voto associandomi alle affermazioni dell'onorevole Bogoni. Aggiungo tut-

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 20 FEBBRAIO 1958

tavia brevi parole per sottolineare, in questa sede e in questa occasione, che sono serpeggiate intorno a noi in questi ultimi giorni alcune affermazioni, da parte di alcuni assuntori, che sembravano postulare l'esigenza di alcune modifiche al testo di questo disegno di legge che ci è trasmesso dal Senato. Io dichiaro che sono convinto che allo stato attuale delle cose le provvidenze economiche che vengono stabilite con questo disegno di legge sono quanto, in questo momento, se si prescinde dall'affrontare il problema di fondo che è quello dello stato giuridico, è possibile ottenere per la categoria, vale a dire sono quelle che possono provvisoriamente accontentare la categoria. Per cui dichiaro che voterò favorevolmente al testo che ci è pervenuto dal Senato.

PETRUCCI. Anch'io esprimo parere favorevole. Ho già detto in altra occasione che questo disegno di legge e la proposta di legge dei deputati Cappugi ed altri relativa alla sistemazione giuridica, con l'immissione, nei ruoli organici delle ferrovie dello Stato, di questo personale assuntore, sono due cose del tutto diverse e inserire l'una nell'altro avrebbe alterato tutto. Pertanto è assai meglio approvare, così come ci viene proposto, il disegno di legge concernente il trattamento economico di questa categoria.

PRESIDENTE. Ne convergo anch'io, onorevole Petrucci; effettivamente non sarebbe prudente approvare insieme questi due provvedimenti.

CAFIERO. Non possiamo da parte nostra che associarci completamente alle dichiarazioni già fatte dagli onorevoli colleghi che prima di noi hanno preso la parola. Cioè noi ci troviamo oggi in uno stato diciamo così di necessità di approvare. Io credo che, al momento in cui è giunta la attuale legislatura, l'idea stessa di esaminare e discutere a fondo qualsiasi progetto di legge non possa che essere negativa. Mi pare peraltro che questi assuntori delle ferrovie dello Stato, i quali da ogni parte ci martellano con telegrammi, ecc. esigano un immediato provvedimento. Quindi, in queste condizioni e attese le circostanze cui ho accennato prima, riservando alla futura legislatura, a noi o a quelli che saranno qui al nostro posto o torneranno, l'impegno di una revisione totale della materia, senz'altro siamo d'accordo di votare favorevolmente.

TROISI. Anch'io manifesto approvazione al provvedimento, il quale peraltro segna un evidente miglioramento in quanto il

trattamento economico viene con esso migliorato in un modo pari a quello che si è avuto ultimamente per il personale dello Stato. Vantaggio sensibile soprattutto se si tiene conto della attuale particolare situazione giuridica degli assuntori che è distinta da quella degli impiegati dello Stato veri e propri.

BIMA. Vorrei sottolineare con compiacimento che con questo provvedimento il Governo, per la prima volta, viene incontro alle legittime aspettative di una categoria per la quale non erano mai state previste disposizioni particolari. Quindi noi salutiamo proprio con vivo compiacimento questo provvedimento.

RUBEO. Poche parole per far rilevare un'evidente contraddizione. Vale a dire, esiste al Parlamento una proposta di legge che reca, come nome del primo firmatario, quello del nostro collega onorevole Graziadei, che tende a dare una sistemazione diversa dell'attuale agli assuntori delle ferrovie private. Quello che ci fa meraviglia è che il Governo, nel mentre ha sentito la necessità — e di ciò noi gliene diamo atto, sia pure con tutte le riserve già manifestate circa il contenuto del provvedimento che stiamo approvando — di pensare e provvedere a questa categoria di assuntori delle ferrovie dello Stato, non abbia affatto sentito la necessità o quanto meno il dovere per un principio di giustizia, di pensare e provvedere anche per gli altri assuntori che sono personale pur sempre addetto alle ferrovie, ma soltanto che queste ultime sono concesse ad aziende private e che pertanto hanno un trattamento giuridico completamente diverso. È questa un'evidente anomalia, anzi, meglio ancora una discriminazione che va rilevata. E, in questo senso, noi richiamiamo l'attenzione del Governo.

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

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo è lieto di prendere atto dell'unanimità con cui la Commissione ha espresso la sua piena approvazione al disegno di legge che è già stato approvato dal Senato. Devo comunque dichiarare, per maggiore tranquillità di tutti, che questo progetto di legge prima ancora di essere presentato per la prima volta al Parlamento è stato discusso lungamente tra i rappresentanti dell'Amministrazione e i rappresentanti della categoria interessata, attraverso i loro organi sindacali. È proprio con loro che personalmente ho trattato per la formulazione degli articoli che

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 20 FEBBRAIO 1958

figurano in questo provvedimento. Non si possono quindi avere assolutamente dei dubbi sulla soddisfazione piena da parte della categoria, nonostante, come s'accennava da parte di qualche onorevole collega qui poco fa, la segnalazione pervenuta da parte di taluni assuntori i quali continuano a dire che con questo disegno di legge, al contrario, si verrebbe a peggiorare la posizione della categoria rispetto al passato. Tutto ciò, insisto, non è affatto vero e la miglior riprova che, invece, il disegno di legge corrisponde alle aspettative generali della categoria, è data dal fatto che gli stessi suoi rappresentanti sindacali lo abbiano approvato.

Vorrei poi rispondere all'onorevole Rubeo a proposito di una certa discriminazione che sarebbe stata fatta tra assuntori delle ferrovie dello Stato e assuntori di ferrovie private. Debbo dichiarare che è pronto un disegno di legge concernente la situazione giuridica ed economica di questi ultimi. Esso è già stato

depositato alla Presidenza del Consiglio dei Ministri ed attende soltanto l'approvazione da parte dello stesso Consiglio dei Ministri per essere presentato in Parlamento. Faccio tale dichiarazione affinché resti ben precisato come il Ministero dei trasporti si sia occupato anche di questa categoria degli assuntori delle ferrovie concesse.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli che, non essendovi osservazioni o emendamenti, porrò successivamente in votazione:

ART. 1.

Le retribuzioni lorde iniziali degli assuntori di impianti classificati ai sensi degli articoli 1 e 4 della legge 14 febbraio 1949, n. 40, sono quelle risultanti dalla tabella annessa (allegato A).

(È approvato)

Pongo in votazione la relativa tabella:

TABELLA A.

RETRIBUZIONE INIZIALE DEGLI ASSUNTORI DELLE FERROVIE DELLO STATO AI QUALI SONO AFFIDATI IMPIANTI CLASSIFICATI AI SENSI DEGLI ARTICOLI 1 E 4 DELLA LEGGE 14 FEBBRAIO 1949, N. 40.

IMPIANTI DEL SERVIZIO MOVIMENTO		IMPIANTI DEL SERVIZIO LAVORI	
Classificazione dell'impianto	Retribuzione mensile	Classificazione dell'impianto	Retribuzione mensile
A ₁	45.000	A ₁	38.300
A ₂	44.000	A ₂	37.500
A ₃	43.200	A ₃	36.900
A ₄	42.200	B ₁	36.000
A ₅	41.200	B ₂	35.200
B	39.800	B ₃	34.500
C ₁	38.000	C ₁	32.000
C ₂	37.500	C ₂	31.500
D ₁	37.200	C ₃	31.000
D ₂	36.600		
D ₃	36.000		

È approvata

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 20 FEBBRAIO 1958

ART. 2.

Dal 1° gennaio 1958 le retribuzioni degli assuntori, non demeritevoli, cui sono affidati impianti classificati ai sensi del precedente articolo, sono suscettibili di aumenti periodici, fino ad un massimo di dieci, in ragione del 2,50 per cento della misura iniziale per ogni biennio di prestazioni in qualità di assuntore di impianto classificato.

Il periodo di prestazioni effettivamente rese dopo il 31 dicembre 1957 con un impegno di almeno 8 ore giornaliere, come assuntore provvisorio o dipendente con mansioni amministrative o promiscue, se trattasi di assuntoria classificata ai sensi dell'articolo 1 della legge 14 febbraio 1949, n. 40, o come assuntore provvisorio o dipendente da assuntore, se trattasi di assuntoria classificata ai sensi dell'articolo 4 della stessa legge, è calcolato per metà della sua durata agli effetti dell'attribuzione degli aumenti periodici di cui al comma precedente.

(È approvato).

ART. 3.

Ai fini dell'assegnazione della retribuzione nella prima applicazione della presente legge, si considerano anche i bienni di prestazioni già rese in impianti classificati, attribuendo i relativi aumenti periodici di cui all'articolo 2, fino ad un massimo di tre.

La retribuzione attribuita dal 1° gennaio 1958 non deve in alcun caso essere inferiore al compenso percepito al 31 dicembre 1957 per retribuzione, carovita personale, escluse maggiorazioni per località con oltre 600.000 abitanti, assegno perequativo ed assegno integrativo.

(È approvato).

ART. 4.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato determina le retribuzioni lorde conglobate ed arrotondate da corrispondere agli assuntori non rientranti fra quelli di cui al-

l'articolo 1 della presente legge ed ai dipendenti degli assuntori.

Il conglobamento è attuato in maniera che ne scaturiscano dei compensi netti non inferiori a quelli fruiti prima del conglobamento, maggiorati dell'8 per cento.

(È approvato).

ART. 5.

Qualora con provvedimento legislativo con effetto posteriore al 1° gennaio 1958 siano apportate variazioni allo stipendio iniziale del personale esecutivo delle ferrovie dello Stato, è applicata, con la stessa decorrenza, alla retribuzione degli assuntori e dei loro dipendenti, la variazione percentuale media risultante per il personale ferroviario che svolge un lavoro assimilabile.

(È approvato).

ART. 6.

I nuovi compensi derivanti dall'applicazione della presente legge decorrono dal 1° gennaio 1958.

Per il periodo dal 1° luglio 1955 al 31 dicembre 1957, agli assuntori ed ai loro dipendenti compete il trattamento economico spettante in applicazione delle norme in vigore al 30 giugno 1955.

Per il suddetto periodo spettano, inoltre, agli assuntori ed ai loro dipendenti, le indennità *una tantum* di cui all'annessa tabella (allegato B) da corrisondersi per metà con l'entrata in vigore della presente legge e per il rimanente il 1° luglio 1958.

Le indennità di cui al precedente comma sono ridotte di tanti ventiquattresimi quanti sono i mesi in cui, nel periodo dal 1° gennaio 1956 al 31 dicembre 1957, i personali predetti non abbiano dato prestazioni per almeno sedici giorni. Le indennità stesse non sono computabili ad alcun effetto ai fini assicurativi e previdenziali.

(È approvata).

Pongo in votazione la relativa tabella.

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 20 FEBBRAIO 1958

TABELLA B.

INDENNITÀ « UNA TANTUM » AI SENSI DELL'ARTICOLO 6.

IMPIANTI DEL SERVIZIO MOVIMENTO		IMPIANTI DEL SERVIZIO LAVORI	
Classificazione dell'impianto	Indennità	Classificazione dell'impianto	Indennità
A ₁	90.000	A ₁	72.000
A ₂	88.000	A ₂	70.000
A ₃	85.000	A ₃	69.000
A ₄	84.000	B ₁	65.000
A ₅	82.000	B ₂	63.000
B	75.000	B ₃	61.000
C ₁	72.000	C ₁	55.000
C ₂	70.000	C ₂	53.000
D ₁	70.000	C ₃	51.000
D ₂	68.000		
D ₃	67.000		

Nota — Agli assuntori di impianti non classificati ed ai dipendenti degli assuntori l'indennità « una tantum » compete nella misura del 150 per cento della retribuzione spettante al 1° gennaio 1958.

(È approvata)

ART. 7.

Agli assuntori tutti spettano dal 1° gennaio 1958 le quote di aggiunta di famiglia, con le stesse norme di cui all'articolo 4 del decreto del Presidente della Repubblica, 17 agosto 1955, n. 767.

La misura delle quote di aggiunta di famiglia per gli assuntori che percepiscono una retribuzione non inferiore a quella iniziale spettante all'assuntore di un impianto classificato al gruppo C, categoria 3^a, ai sensi dell'articolo 4 della legge 14 febbraio 1949, n. 40, è pari a quella delle quote previste per un dipendente statale.

Negli altri casi le quote sono opportunamente ridotte.

(È approvato)

ART. 8.

A decorrere dal 1° gennaio 1958, a tutti gli effetti assicurativi ed assistenziali nonché agli effetti della indennità di anzianità, le retribuzioni risultanti dalla presente legge

sono considerate nella misura dell'80 per cento del loro effettivo ammontare.

Restano ferme le norme stabilite per la determinazione del contributo a favore dell'Ente nazionale di previdenza ed assistenza per i dipendenti statali, nei casi previsti dal decreto ministeriale 10 maggio 1955.

(È approvato)

ART. 9.

A decorrere dal 1° gennaio 1958, ai fini della determinazione degli scaglioni del trattamento economico complessivo degli assuntori da assoggettare alle aliquote di ritenute per imposte di ricchezza mobile e complementare, si considerano, per ciascun gruppo e categoria contemplati nella tabella allegata, la retribuzione iniziale di cui alla tabella stessa e la corrispondente tredicesima mensilità, al netto delle ritenute previdenziali ed assistenziali.

L'incremento per aumenti periodici del trattamento economico di cui al precedente

LEGISLATURA II OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 20 FEBBRAIO 1958

comma, al netto delle ritenute previdenziali e assistenziali, è soggetto, per ogni gruppo e categoria, alle stesse aliquote di ritenuta per imposte di ricchezza mobile e complementare gravanti sull'ultimo scaglione del corrispondente trattamento economico iniziale, determinato in applicazione del precedente comma.

(È approvato).

ART. 10.

L'importo dell'indennità di carovita base da conglobare ai sensi del precedente articolo 4 è quello spettante al 31 dicembre 1957 e non può essere, in alcun caso, superiore a quello previsto al 30 giugno 1955 per il personale statale con sede normale di servizio in comuni aventi una popolazione inferiore ai 600.000 abitanti.

Agli assuntori che non percepiscono quote di aggiunta di famiglia per la moglie e per i figli a carico e che al 31 dicembre 1957 fruivano dell'indennità di carovita in misura superiore a quella anzidetta, nonché ai dipendenti degli assuntori, è attribuito dal 1° gennaio 1958 un assegno personale di sede in misura mensile lorda pari ai tredici dodicesimi della differenza tra l'indennità di carovita base effettivamente goduta e quella spettante al personale statale di cui sopra. Sull'importo mensile lordo così determinato si opera l'arrotondamento alle lire 10 per eccesso.

All'assegno personale di sede di cui al precedente comma sono estese, in quanto applicabili, le disposizioni contenute nell'articolo 5 del decreto del Presidente della Repubblica 17 agosto 1955, n. 767, modificate con decreto del Presidente della Repubblica 11 gennaio 1956, n. 7.

(È approvato).

ART. 11.

La tredicesima mensilità spettante agli assuntori e loro dipendenti ai sensi dell'articolo 16 della legge 14 febbraio 1949, n. 40, è commisurata ad una mensilità della retribuzione derivante dall'applicazione della presente legge, con esclusione di qualsiasi altro assegno.

(È approvato).

ART. 12.

Alla maggiore spesa di lire 525.000.000 che il presente provvedimento comporterà per lo esercizio 1957-58 sarà fatto fronte con il maggior gettito delle entrate di competenza per i capitoli 8 e 24 dell'entrata « Prodotti per ser-

vizi accessori » e « Proventi eventuali » del bilancio di previsione dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per l'esercizio suddetto.

Alla maggiore spesa di lire 800.000.000 che lo stesso provvedimento comporterà per l'esercizio 1958-59 si farà fronte con gli stanziamenti iscritti nel bilancio di previsione per la Amministrazione suddetta per l'esercizio stesso, ai capitoli « Forniture, spese ed acquisti », n. 4 (Servizio Movimento), n. 10 (Servizio Trazione), n. 12 (Servizio lavori e costruzioni) e n. 14 (Servizio impianti elettrici), secondo la rispettiva competenza.

(È approvato).

ART. 13.

Dal 1° gennaio 1958 sono soppressi:

1°) l'indennità di carovita di cui agli articoli 6, 9 e 10 della legge 14 febbraio 1949, n. 40;

2°) l'assegno integrativo di cui al decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1955, n. 395;

3°) l'assegno perequativo di cui alla legge 2 marzo 1954, n. 19 — nota in calce alla tabella F;

4°) le disposizioni di cui agli articoli 2, 5 e 11 della legge 14 febbraio 1949, n. 40 e successive modificazioni.

(È approvato).

Comunico che è stato presentato il seguente ordine del giorno a firma degli onorevoli Cappugi e Petrucci:

« La VIII Commissione (Trasporti) della Camera, approvando in sede legislativa il disegno di legge già approvato dal Senato per le « Modificazioni al sistema retributivo degli assuntori delle ferrovie dello Stato e loro dipendenti », invita il Governo a presentare sollecitamente un disegno di legge per la definitiva, organica sistemazione giuridica della categoria degli assuntori ».

Prego uno degli onorevoli presentatori di volerlo illustrare.

PETRUCCI. L'ordine del giorno s'illustra da sé. È la naturale conseguenza della votazione favorevole del disegno di legge riguardante il trattamento economico della categoria. È chiaro infatti che è questo il momento in cui si deve formulare questo voto e rivolgere il relativo invito al Governo di provvedere conseguentemente.

RUBEO. D'accordo sull'ordine del giorno. Chiediamo all'onorevole Cappugi se è disposto, anche dopo le dichiarazioni dell'ono-

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 20 FEBBRAIO 1958

revole rappresentante del Governo, ad estendere la formulazione del suo ordine del giorno includendovi anche l'invito circa gli assuntori dipendenti dalle ferrovie concesse.

CAPPUGI. D'accordo.

BUBEO. In questo caso sottoscriviamo noi stessi l'ordine del giorno Cappugi.

PRESIDENTE. Pongo allora in votazione l'ordine del giorno che reca ora le seguenti firme: Cappugi, Petrucci, Colasanto, Rubeo, Troisi, Bogoni, e De Biagi, nel testo più esteso, accolto dal Governo, di cui do lettura:

« La VIII Commissione (Trasporti) della Camera, approvando in sede legislativa il disegno di legge già approvato dal Senato per le « Modificazioni al sistema retributivo degli assuntori delle ferrovie dello Stato e loro dipendenti,

invita il Governo a presentare sollecitamente un disegno di legge per la definitiva, organica sistemazione giuridica della categoria degli assuntori, nonché un disegno di legge per la sistemazione giuridica ed economica degli assuntori dipendenti dalle ferrovie concesse »

(È approvato).

Naturalmente, onorevole Cappugi, con la approvazione dell'ordine del giorno, peraltro accolto dal Governo, s'intende che ella e gli altri onorevoli proponenti ritirano la loro proposta di legge n. 106 iscritta all'ordine del giorno dell'odierna seduta di questa Commissione. È esatto?

CAPPUGI. Sì, la ritiriamo, onorevole Presidente.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole Cappugi che egli, dopo l'approvazione dell'ordine del giorno, ritira la proposta di legge relativa alla « Sistemazione nei ruoli organici delle ferrovie dello Stato del personale assuntore svolgente mansioni inerenti all'esercizio », (n. 106).

Il disegno di legge sarà subito votato a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge oggi esaminato.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione segreta del disegno di legge:

« Modificazioni al sistema retributivo degli assuntori delle ferrovie dello Stato e loro dipendenti ». (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (3352)

Presenti e votanti	39
Maggioranza	20
Voti favorevoli	39
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Benzi, Bima, Bogoni, Boidi, Borsellino, Burato, Cacciatore, Cafiero, Calandrone Pacifico, Cappugi, Cerreti, Colasanto, Colognatti, Concas, De Biagi, Ducci, Durand de la Penne, Farinet, Fiorentino, Francavilla, Gatto, Graziadei, Jacoponi, Jervolino Angelo Raffaele, Lombardi Carlo, Lucchesi, Mancini, Maniera, Menotti, Moscatelli, Murdaca, Petrucci, Reali, Roasio, Rubeo, Sparapani, Troisi, Viale, Zanibelli.

È in congedo:

Spadola.

La seduta termina alle 18,45.

IL DIRETTORE
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. FRANCESCO COSENTINO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI