

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE — POSTE E TELECOMUNICAZIONI
MARINA MERCANTILE

LXXV.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 12 APRILE 1967

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE SAMMARTINO

INDICE

	PAG.		PAG.
Congedo:		Disegno di legge (Discussione e approvazione):	
PRESIDENTE	724	Corresponsione di compensi incentivi al personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato (3804)	727
Proposta di legge (Discussione e rinvio):		PRESIDENTE, <i>Relatore</i>	727, 728, 729, 730, 731
DURAND DE LA PENNE: Ordinamento della professione di mediatore marittimo (122)	724	DEGLI ESPOSTI	727, 728
PRESIDENTE	724, 725, 726	FABRI RICCARDO	730, 731
AMODIO, <i>Relatore</i>	724, 726	MANCINI ANTONIO	729
FRANCO RAFFAELE	725, 726	SCALFARO, <i>Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile</i>	728, 729, 731
MARTINEZ, <i>Sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i>	726	Proposte di legge (Discussione e rinvio):	
Proposta di legge (Discussione e approvazione):		GASCO: Modificazione delle norme del Codice della strada, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, riguardanti il conseguimento della patente di guida da parte di mutilati e minorati fisici (905);	
Senatori LOMBARDI ed altri: Interpretazione autentica dell'articolo 10 della legge 14 novembre 1962, n. 1616, relativo alla concessione di un contributo di percorrenza ai natanti adibiti ai servizi di trasporto o di rimorchio sulle vie d'acqua interne (<i>Approvata dalla VII Commissione permanente del Senato</i>) (3788)	726	DELLA BRIOTTA e DI VAGNO: Modifica agli articoli 80 e 86 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale (1136);	
PRESIDENTE	726, 727	AMODIO: Modifiche al Codice della strada (2429);	
CAVALLARO NICOLA, <i>Relatore</i>	726	AMADEI GIUSEPPE e MASSARI: Modifiche al testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393 (3305);	
MARTINEZ, <i>Sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i>	727		

IV LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 12 APRILE 1967

	PAG.
AMADEI GIUSEPPE e MASSARI: Modifiche alle norme sulla disciplina della circolazione stradale (3385)	732
PRESIDENTE	732
AMODIO, <i>Relatore</i>	732
FABRI RICCARDO	732
LUCCHI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i>	732
MARCHESI	732
Votazione segreta:	
PRESIDENTE	732

La seduta comincia alle 9,40.

AMADEI GIUSEPPE, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

Congedo.

PRESIDENTE. Comunico che è in congedo il deputato Vincelli.

Discussione della proposta di legge di iniziativa del deputato Durand de la Penne: Ordinamento della professione di mediatore marittimo (122).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge di iniziativa del deputato Durand De La Penne: « Ordinamento della professione di mediatore marittimo » (122).

Il Relatore, onorevole Amodio, ha facoltà di svolgere la relazione.

AMODIO, *Relatore*. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, la proposta di legge in esame è la riedizione di una precedente proposta presentata nella passata legislatura.

La proposta in oggetto si propone di fissare i nuovi principi e i nuovi criteri a cui ispirare la posizione del mediatore marittimo.

Il mediatore marittimo è una delle figure più tipiche e più antiche fra quelle che svolgono la loro attività nel campo dei traffici marittimi. La sua posizione giuridica, come quella di tutti gli altri mediatori, è quella di fungere da intermediario, per cui le norme generali che disciplinano questa funzione sono contenute nel codice civile dagli articoli 1754 agli articoli 1765, mentre l'esercizio di questa particolare professione è ancora oggi regolato dalla legge 20 marzo 1913, n. 272, sul riordinamento delle borse, e del relativo regolamento generale emanato con decreto 4 agosto

1913, n. 1068 e dai regolamenti speciali che comprendono anche le norme per gli agenti di cambio.

L'importanza economica degli affari che vengono conclusi tramite questo insostituibile ausiliario del traffico marittimo, la complessità della documentazione dei contratti a lui affidati e, per ultimo, ma non meno importanti, le disposizioni contenute nella legge 21 marzo 1958, n. 253, che escludono dalla disciplina dei mediatori professionali i mediatori marittimi e gli agenti di cambio — categorie per le quali continuano ad applicarsi le disposizioni attualmente in vigore — hanno reso necessario un riordinamento della professione che rispondesse anche alle moderne esigenze della tecnica dei contratti di utilizzazione della nave.

Questo progetto di legge tende a dare alla mediazione marittima una regolamentazione particolare come per gli agenti di cambio. Il progetto, nelle sue grandi linee, vuole eliminare l'attuale distinzione tra il pubblico mediatore marittimo e il mediatore marittimo che non ha pubblici uffici, adottando una via di mezzo tra la mediazione libera vigente per tutti gli altri rami e la mediazione a numero limitato vigente solo per gli agenti di cambio.

La proposta di legge detta anche delle disposizioni circa la documentazione dei contratti. Queste disposizioni, in conformità della prassi internazionale, vengono a derogare ai principi stabiliti dal codice civile sulle mediazioni e, nello stesso tempo, danno la possibilità al mediatore marittimo di fornire alle parti contraenti, ad affare concluso, dei documenti che costituiscono, a tutti gli effetti, prova scritta del contratto, armonizzando con la pratica le disposizioni del codice della navigazione in materia di prova dei contratti di utilizzazione della nave.

Oltre che per i motivi illustrati, la pronta approvazione di questo progetto di legge è opportuna perché occorre stabilire chiaramente le attribuzioni del mediatore marittimo italiano, per coordinarle, in seno alla Comunità economica europea, con quelle degli altri mediatori marittimi degli altri paesi membri della Comunità stessa.

La posizione del mediatore è quella di intermediario. Egli, infatti, a differenza degli altri ausiliari del traffico marittimo (l'agente raccomandato che rappresenta la nave e lo spedizioniere che rappresenta la merce), agisce in modo del tutto indipendente dalle parti contraenti. A questo proposito, il provvedimento in esame stabilisce l'obbligo della iscrizione nel ruolo dei mediatori marittimi, per

l'esercizio delle relative professioni, e le incompatibilità con qualunque impiego pubblico o privato, salve limitatissime eccezioni.

L'azione del mediatore marittimo, in considerazione della materia trattata, che interessa tutti gli ingranaggi del traffico marittimo internazionale, richiede uomini sempre meglio preparati, che sappiano trattare i più svariati problemi economici con l'industriale e col commerciante, col capitano di una nave, con l'armatore e con i costruttori navali.

Il mediatore marittimo preparato deve sapere consigliare gli armatori ed i vettori circa l'impiego delle loro navi; gli operatori mercantili, per la ricerca del tonnellaggio adatto per le loro esigenze; i finanziatori che intendono impegnare i loro capitali nell'industria dell'armamento; i costruttori, perché orientino le nuove costruzioni in base alle sempre nuove esigenze dei trasporti.

Anche il recente sviluppo dei vari mercati nazionali — ormai indipendenti da quello tradizionale di Londra — ha dato il miglior risalto all'operato del mediatore marittimo nazionale, il quale è ora in grado di trattare direttamente i trasporti con gli operatori mercantili italiani, consigliandoli nelle loro operazioni di compravendita ad acquistare f.o.b. e vendere c.i.f., dando così la preferenza per il trasporto marittimo e per l'assicurazione su merci agli operatori del mercato nazionale.

Ma per poter soddisfare le esigenze delle parti che a lui si rivolgono per consigli, il mediatore marittimo deve conoscere perfettamente le varie correnti di traffico esistenti, le caratteristiche merceologiche dei carichi da trasportare, le rotte fluviali o marittime da percorrere, le specialità dei mezzi di trasporto, le particolari condizioni dei porti d'imbarco e di sbarco, le loro attrezzature, le spese portuali e gli usi in vigore in quei porti.

Oltre a queste cognizioni indispensabili, il mediatore marittimo deve avere una sensibilità che gli consenta di dedurre dalle crisi internazionali, dall'andamento dei raccolti di determinate regioni, ed anche dal quantitativo di tonnellaggio che si prevede entrerà in servizio entro un determinato periodo di tempo, l'andamento del mercato dei noli.

Questo in linea generale, in ordine ai rapporti direttamente facenti capo alla funzione del mediatore marittimo nell'ambito della vita nazionale.

Per quanto riguarda la posizione del mediatore marittimo italiano in seno al Mercato comune, è molto importante non dimenticare l'esistente problema della unificazione delle disposizioni di legge della Comunità europea

circa le professioni ed, in particolare, per gli ausiliari dei trasporti.

Il Trattato di Roma, istitutivo della C.E.E., detta infatti, negli articoli dal 52 al 66, una disciplina intesa a liberalizzare, nell'ambito dei paesi membri, il diritto di stabilimento e la prestazione dei servizi. Questa disciplina si propone, in concreto, di eliminare ogni restrizione alla libera esplicazione da parte dei cittadini dei paesi membri — e nel territorio di uno qualsiasi di essi — di attività economiche e professionali.

Sembra che una apposita commissione della C.E.E. abbia già iniziato degli studi per la predisposizione di un progetto di direttive di liberalizzazione nel settore degli ausiliari dei trasporti, categoria nella quale entrerebbero a far parte, con gli agenti marittimi e gli spedizionieri, anche i mediatori marittimi.

Attese queste varie considerazioni e salve alcune modifiche che presenteremo eventualmente in sede di discussione dei vari articoli, io sono senz'altro favorevole all'accoglimento della proposta di legge in esame.

PRESIDENTE. Ringrazio l'onorevole Amodio per la sua ampia relazione, chiara, intelligente ed appassionata.

Dichiaro aperta la discussione generale.

FRANCO RAFFAELE. Signor Presidente, noi siamo d'accordo circa la necessità di regolamentare questa professione di mediatore marittimo.

Dato, però, che abbiamo di fronte a noi una legge molto ampia, che dobbiamo esaminare articolo per articolo, io vorrei porre alcune domande al Relatore, o al Governo.

Il mediatore marittimo ha un compito non indifferente, che procura contratti di costruzione di navi, trasporti marittimi e così via; egli si occupa, cioè, di tutto ciò che interessa il campo marinaro, dalla nave alla merce trasportata.

Ma noi vorremmo sapere per quale percentuale l'azione del mediatore marittimo influisce sul nolo, vorremmo sapere qual è la cifra o tariffa che egli percepisce sugli affari.

Si sente infatti parlare spesso — specialmente da parte del Governo — del costo del lavoro portuale; ma noi dobbiamo, una volta per sempre, specificare la percentuale di costo di ogni categoria per i trasporti e per il carico e lo scarico delle merci. È necessario che si chiarisca, una volta per tutte, quanto percepisce il mediatore marittimo, quanto l'armatore, quanto lo spedizioniere: dobbiamo conoscere queste cifre.

Noi chiediamo al Relatore e al Governo che ci vengano forniti i dati di quella che può

essere l'incidenza, sul costo, della percentuale che spetta al mediatore marittimo: ritengo che queste notizie siano veramente importanti. Pertanto, se il Governo o il Relatore non sono oggi in grado di fornircelo, chiedo che il seguito della discussione venga rinviato alla prossima seduta.

AMODIO, *Relatore*. Ringrazio il collega Franco per aver accettato l'impostazione da me data alla sistematica della proposta di legge; per quanto riguarda la domanda da lui rivolta al Governo e a me, in quanto relatore, debbo dichiarare che non sono in grado di dare subito una risposta precisa, né di dire se la cosa è regolata o meno.

Sarebbe indubbiamente opportuno conoscere questo dato, e lo si potrà fare, se la discussione verrà rinviata ad una prossima seduta; ma non ritengo che la cosa abbia una importanza tale da obbligarci a rinviare l'approvazione del provvedimento al nostro esame.

MARTINEZ, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Neanch'io sono in grado di fornire, oggi, lumi riguardo ai dati richiesti dall'onorevole Franco.

Ritengo, però, di poter dire fin da ora che le parti possono stabilire la cifra, volta per volta, fra di loro. D'altra parte, il mediatore ha una sua configurazione particolare per la quale ha interesse a creare e realizzare affari; tutto questo dovrebbe importare la necessità di richieste, da parte sua, non esose.

Questo credo che sia il criterio generale; comunque, come ho già detto, non ho dati certi in proposito e, se è ritenuto necessario, io sono a disposizione per cercare di trovare questi dati, il più completi possibili, e fornirli alla Commissione.

FRANCO RAFFAELE. Insisto affinché la discussione venga rinviata in attesa di questi dati, in quanto potrà verificarsi il caso che si debba aggiungere un articolo al provvedimento, con il quale venga stabilito che il mediatore non possa superare una determinata percentuale.

Noi ci stiamo battendo affinché vengano ridotti i costi, onde essere competitivi; in questa nostra battaglia è necessario conoscere anche questi dati e la loro influenza sui costi che vengono sopportati.

PRESIDENTE. L'onorevole Franco Raffaele ha chiesto che la discussione del provvedimento al nostro esame venga rinviata ad una prossima seduta, in attesa che il Governo possa fornire dati sulle percentuali spettanti ai mediatori marittimi.

Se non vi sono obiezioni, può rimanere stabilito che la discussione è rinviata ad altra seduta.

(Così rimane stabilito).

Discussione della proposta di legge di iniziativa dei senatori Lombardi ed altri: Interpretazione autentica dell'articolo 10 della legge 14 novembre 1962, n. 1616, relativo alla concessione di un contributo di percorrenza ai natanti adibiti ai servizi di trasporto o di rimorchio sulle vie d'acqua interne (Approvata dalla VII Commissione permanente del Senato) (3788).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge di iniziativa dei Senatori Lombardi, Medici, Tortara, Giacane, Morino, Tedeschi, Donati, Genco, Piasenti, Zenti, Celasco, Zane, Spigaroli, Bettoni, Bernardi, Conti, Bertola, Ferreri, Giorgi, Canziani, Arnaudi, Torelli, Cittante, Limoni: « Interpretazione autentica dell'articolo 10 della legge 14 novembre 1962, numero 1616, relativo alla concessione di un contributo di percorrenza ai natanti adibiti ai servizi di trasporto o di rimorchio sulle vie d'acqua interne » (3788).

Il Relatore, onorevole Cavallaro Nicola, ha facoltà di svolgere la relazione.

CAVALLARO NICOLA, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, la proposta di legge che viene al nostro esame è già stata approvata dall'altro ramo del Parlamento.

La legge del 14 novembre 1962, n. 1616, all'articolo 10, prevede un contributo di percorrenza di lire 0,80 per ogni tonnellata di merce trasportata, per un periodo di 5 anni.

Questo provvedimento è nato da una particolare situazione rilevata alle disagiate condizioni in cui si trovava allora la nostra rete fluviale per gli eventi bellici e soprattutto per la mancata manutenzione.

Al momento dell'applicazione di questo articolo è nata una perplessità circa la possibilità di erogare il suddetto contributo a favore di quei natanti che, pur percorrendo linea di navigazione interna, risultano iscritti nei registri dell'autorità marittima e non in quelli degli uffici di navigazione interna.

La proposta di legge mira a chiarire e risolvere questo quesito.

Naturalmente, quando parliamo di natanti iscritti nei registri dell'autorità marittima ai fini dell'applicazione del contributo, intendiamo riferirci solo a quella parte di servizio

che viene effettuata nei canali interni, e non a quella effettuata via mare.

Con la legge n. 1616 si è inteso agevolare tutta la navigazione interna, e quindi anche quella effettuata dai natanti fluvio-marittimi, che costituiscono la parte più rilevante di questi trasporti. Nella legge, invece, si è fatto riferimento solo ai natanti iscritti nei registri degli uffici di navigazione interna. Di qui, la perplessità che la proposta di legge in esame si propone di eliminare: infatti con essa viene concessa anche ai natanti iscritti nei registri dell'autorità marittima la possibilità di ottenere il contributo previsto dall'articolo 10 della legge citata.

Ritengo, quindi, che la proposta di legge in esame possa essere approvata dalla nostra Commissione.

PRESIDENTE. La ringrazio, onorevole Cavallaro.

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

Qual è in proposito il parere del Governo?

MARTINEZ, Sottosegretario di Stato per la marina mercantile. Il Governo a favorevole.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo unico. Ne do lettura:

ARTICOLO UNICO

Agli effetti dell'applicazione dell'articolo 10 della legge 14 novembre 1962, n. 1616, la iscrizione dei natanti nei registri dell'Autorità marittima è da intendersi equivalente a quella nei registri degli Uffici di navigazione interna.

Trattandosi di articolo unico e non essendovi emendamenti, il provvedimento sarà votato direttamente a scrutinio segreto al termine della seduta.

Discussione del disegno di legge: Corresponsione di compensi incentivi al personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato (3804).

PRESIDENTE, Relatore. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge n. 3804: « Corresponsione di compensi incentivi al personale dell'azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato » (3804).

Le Commissioni I e V si sono espresse favorevolmente su questo disegno di legge, senza riserva alcuna.

Riferirò molto brevemente su questo provvedimento, che ha carattere di urgenza ed è molto atteso dalle categorie interessate.

Com'è noto, l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, date le sue particolari caratteristiche, si trova nella necessità di adottare criteri di gestione simili a quelli delle aziende organizzate su basi produttivistiche; tra questi, vi è appunto quello di rendere i dipendenti compartecipi degli utili, delle economie conseguite per effetto di una utilizzazione sempre più intelligente e razionale del personale.

Il Comitato ristretto nominato in seno a questa e alla prima Commissione sta esaminando il disegno di legge relativo alla riforma, cioè alla riorganizzazione dell'Azienda ferroviaria. Nell'articolo 3 di quel disegno di legge, n. 3415, viene, appunto, consacrato questo principio.

In attesa di questo provvedimento, che auspichiamo possa senz'altro passare al Senato anche prima delle prossime ferie estive (ci riusciremo, se ci metteremo buona volontà), il Ministro competente si è reso diligente nel presentare il presente disegno di legge, che ha, appunto, carattere interlocutorio e che io invito la Commissione ad approvare.

Dichiaro aperta la discussione generale.

DEGLI ESPOSTI. Signor Presidente, io vorrei cogliere l'occasione di questo intervento per illustrare anche i quattro emendamenti da me presentati.

Il primo prevede l'inserimento, tra le categorie che beneficiano degli incentivi, anche del personale delle assuntorie, compresi i coadiutori e gli incaricati. Si tratta di personale che fa parte integrante dell'Azienda; tuttavia, per alcuni provvedimenti precedenti, è stato necessario ricorrere ad una apposita successiva legge per estendere ad esso le facilitazioni concesse ai ferrovieri, perché non espressamente citato. Mi riferisco, per esempio, al premio annuale.

Il secondo emendamento tende a meglio precisare che la disposizione prevista nel primo comma del provvedimento si riferisce ai sei mesi luglio-dicembre 1966.

Il terzo emendamento non ha bisogno di spiegazioni: con esso si afferma che la decisione circa la ripartizione della somma deve essere presa d'intesa con le organizzazioni sindacali.

L'ultimo emendamento, che è anche il più importante, tende a confermare che è valido, non soltanto per il secondo semestre del 1966, ma anche per il 1967 e per tutti gli anni che

seguono, il principio, qui stabilito, del cointeressamento del personale e a meglio definirlo, senza possibilità di equivoci.

Credo che la linearità delle mie richieste sia tale da far pensare che su di esse possa convergere l'assenso di tutta la Commissione.

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

Qual è in proposito il parere del Governo?

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Io chiedo alla Commissione di mostrare la sua benevolenza nei confronti di questo disegno di legge governativo, che è stato nella sostanza già discusso in altre occasioni, e che, come ha messo in evidenza il Presidente, rappresenta uno stralcio di riordinamento dell'Azienda ferroviaria.

Nel merito, mi permetto di rilevare che esso risponde a due precisi impegni assunti dal Governo: uno concerne la corresponsione, appunto, di incentivi produttivi e, l'altro, la decorrenza di questi incentivi concordata al 1° luglio 1966, con pagamento entro la fine di gennaio. Appunto per far onore a questo secondo impegno, mi sono fatto carico di presentare questo disegno di legge, sostanzialmente di stralcio al provvedimento di riordinamento dell'Azienda ferroviaria.

Circa gli emendamenti dell'onorevole Degli Esposti, osservo che, essi intendono inserire principi e norme, in effetti già accolti, sicché non hanno più ragion d'essere.

Mi spiego. Se non si fosse raggiunta l'intesa sullo stralcio del disegno di legge n. 3415, poteva anche sussistere la preoccupazione dell'onorevole Degli Esposti, soprattutto per alcuni aspetti particolari del problema: essendo, infatti, la riforma un tema complesso e difficile che trova non facili convergenze, sarebbe stato bene affrancare questa rivendicazione del personale, onde essere tranquilli sul mantenimento di un impegno. Tali preoccupazioni, però, non hanno più motivo di sussistere, perché nel provvedimento stralcio il problema dei compensi incentivi trovano piena soluzione nel senso auspicato dall'onorevole Degli Esposti, se il testo del disegno di legge può dare la sensazione che gli incentivi siano agganciati al ridimensionamento del personale e debbano venir meno nel momento in cui tale ridimensionamento sia stato completato, in effetti, ho già avuto occasione di dire che noi rispettiamo la natura dei compensi incentivi così come sono. Se all'inizio vengono legati al problema del personale è perché si è ritenuto, anche per le intese con i sindacati nella preparazione degli

elaborati della riforma, che possano servire per aiutare questo processo di miglior distribuzione del personale. Ma, poiché gli incentivi hanno per loro natura una ragion d'essere legata a concetti di produttività dei quali fa parte anche il concetto del personale, ma non ne è l'esclusivo, essi rimangono anche dopo la conclusione del processo di ridimensionamento del personale, in quanto hanno motivazione a se stante per rimanere. Questo è già scritto nel testo.

Altro problema che si è posto l'onorevole Degli Esposti è quello dell'estensione dei compensi incentivi, per quanto riguarda il personale, e cioè la loro estensione anche agli assuntori. Desidero confermare all'onorevole Degli Esposti che l'impostazione che si è data alla corresponsione di questi compensi comprende anche il personale al quale egli ha fatto cenno. Il testo dello stralcio, d'altronde, prevede chiaramente questa estensione.

Ancora. Per quanto riguarda l'epoca della corresponsione, posso dare formale assicurazione, che è già tutto pronto. Per quanto riguarda, infine, la procedura, ossia preventive intese con i sindacati, le stesse sono previste nel testo di riforma che prescrive, appunto, il parere dei sindacati. Del resto, per quanto riguarda la prima distribuzione di tali compensi, l'onorevole Degli Esposti sa che il Ministero ha sentito i rappresentanti dei sindacati ed ha predisposto una distribuzione di intesa con i sindacati stessi.

Ecco le ragioni per cui io chiedo che il testo rimanga inalterato: la garanzia della volontà del Governo è data dal provvedimento stralcio.

Per questi stessi motivi prego l'onorevole Degli Esposti di non voler insistere sulla presentazione degli emendamenti e di dichiararsi soddisfatto.

DEGLI ESPOSTI. Prendo atto con soddisfazione delle dichiarazioni dell'onorevole Ministro. D'altra parte, non dimentichiamo che questi emendamenti furono presentati quando mi mancavano ancora due elementi di conoscenza; cioè il contenuto della proposta di stralcio fatta dal Ministro e la conoscenza del come l'azienda avrebbe agito nei confronti dei sindacati per trovare il modo di ripartire questi miliardi.

In effetti, è vero che questa distribuzione è stata fatta dopo aver sentito le organizzazioni sindacali, anche se i risultati a cui si è giunti non sono ancora del tutto soddisfacenti. Prendo anche atto che nella predisposizione di questa ripartizione si è estesa l'in-

interpretazione di personale delle ferrovie anche a tutti i lavoratori delle assuntorie.

Ritengo pertanto di potermi considerare soddisfatto almeno per 3 dei 4 emendamenti presentati.

Sul quarto emendamento vorrei porre al Ministro un quesito: convergo sul fatto che lo stralcio sia stato presentato, ma non posso dimenticare che lo stesso è ancora in fase di discussione in un Comitato ristretto costituito da commissari della I e della X commissione; pertanto nasce una domanda: quando lo stralcio arriverà in porto?

Se lo stralcio segue un *iter* complesso, complicato e lungo, che porti a superare il 1967, cosa succederà, signor Ministro? Perché questo è l'interrogativo che nasce in me dopo le sue dichiarazioni.

Mi preoccupa, insomma, il fatto che, in caso di difficoltà per l'approvazione dello stralcio, sarebbe necessario elaborare un'altra legge. Ma quando? Ed ella farebbe nuovamente quanto ha fatto in questa occasione, presentando un progettino per tener fede all'impegno assunto con i sindacati?

Sarei interessato a conoscere la sua opinione per poter decidere il mio comportamento anche a proposito del quarto emendamento proposto.

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Voglio dire, innanzi tutto, che quando si è parlato di incentivi, non si è parlato di incentivi *una tantum*. Io prego l'onorevole Degli Esposti di non chiedere più di questo, quanto a dichiarazioni: io mi sono mosso per adempiere ad una volontà politica che certamente non è temporanea, ma permanente e non vorrei fare ulteriori dichiarazioni, perchè il solo pensiero che lo stralcio possa non andare avanti mi preoccupa veramente.

Ella, onorevole Degli Esposti, sa che nello stralcio viene accolta per la prima volta la completa impostazione del personale delle assuntorie, che è attesa da decenni. Ora, se innovazioni di questo genere superano un certo momento, nel quale sono messe a fuoco, ricadono molto spesso in una situazione di stasi. È l'esperienza che ci suggerisce questa preoccupazione; del resto, l'onorevole Degli Esposti sa quante difficoltà si sono incontrate a questo proposito.

D'altra parte, lo ripeto, farò l'impossibile perchè il provvedimento di stralcio venga approvato; farò l'impossibile, perchè, al di là di qualunque commento politico, ne sentirei una responsabilità morale ed umana gravissima in caso di insuccesso.

L'Azienda ha delle necessità enormi. Questi ultimi tredici mesi (l'ho detto tante volte, e lo ripeto ancora), nei quali la collaborazione tra Ministro e sindacati è stata (con qualche battaglia, ma questo è segno di vita) veramente positiva, hanno determinato dei risultati che mi sembrano talmente degni di essere valutati che perderli sarebbe peccato. Ora, il poter inserire qualche norma che li continui e li migliori, mi pare, sia aspetto fondamentale da non trascurare. Non si può dire che il personale adesso non sia trattato bene, ma sarebbe un vantaggio enorme poter approvare delle norme che umanizzino, per così dire, l'ambiente, rendendolo più idoneo a quell'attività ed all'aumento di produttività che si vuole raggiungere.

Io sono disposto ad accettare la critica che verrà mossa negli anni successivi, quando si dirà: questo Ministro non ha portato avanti la riforma, per fare due o tre altre cose. Io sono convinto che quelle due o tre cose sono vitali: saranno il minimo, ma un minimo vitale.

Sono queste le ragioni che spiegano questa mia volontà forse ostinata, caparbia, che lo stralcio vada avanti.

Per terminare, ritorno al motivo di questo mio intervento e ripeto che quello di concedere gli incentivi non è stato un impegno *una tantum*: con esso si è voluto inserire un elemento caratterizzante nell'Azienda. Il disegno di legge in discussione, a sua volta, ha l'intento di rispettare la data di inizio per cui il Governo si era impegnato.

PRESIDENTE. Alcuni colleghi hanno chiesto la parola, pur dopo la chiusura della discussione generale, per esprimere un giudizio globale sul provvedimento, anche alla luce delle dichiarazioni rese testé dal rappresentante del Governo e dal Relatore.

Ne hanno facoltà.

MANCINI ANTONIO. Signor Presidente, io sono favorevole all'approvazione del disegno di legge in esame: sono favorevole per ragioni contingenti, perchè il Ministro è tenuto ad osservare l'impegno che aveva assunto.

L'impegno del Governo a portare avanti lo stralcio della riforma, che occupa in questi giorni tanta parte dei nostri lavori e che il Ministro ci ha autorevolmente confermato, dandoci la sensazione che l'impegno è seguito rapidamente dai fatti, diventa tanto più urgente per la ragione che in questo disegno di legge manca ogni indicazione sulla modalità dell'erogazione delle somme in oggetto. Non

si prevede, cioè, attraverso quale congegno questo premio venga distribuito al personale. È evidente che, se per una volta è possibile fare riferimento agli accordi di natura sindacale intervenuti all'interno dell'Azienda, questa regola non potrà però essere seguita sempre; sarà invece necessario sancire con legge dello Stato i principi che governano l'attribuzione di questi incentivi.

Ritengo, per altro, che la questione dell'approvazione presenti un aspetto nettamente positivo, che ci impegna maggiormente a portare avanti lo stralcio della riforma.

L'aspetto positivo è questo: che, praticamente, per la corresponsione dell'indennità nel futuro si stabilisce una base di riferimento, sulla quale si dovrà costruire in seguito l'edificio.

Se l'incentivazione è legata al concetto della produttività, e se produttività vuol dire una più intensa ed efficiente prestazione da parte del personale, stabilire che per il 1966 si possa e si debba corrispondere una indennità di 4 miliardi significa che nel 1966 si ritiene che il personale abbia già erogato uno sforzo di produttività maggiore; e quindi si costituisce la base su cui successivamente far giocare il duplice elemento della quantità di personale presente e della quantità di servizi erogati.

Vorrei rilevare che senza dubbio bloccare l'espansione del personale entro limiti ragionevoli per dare all'attività dirigenziale un pungolo all'iniziativa per aumentare la produttività e suddividere i benefici di questa maggiore produttività tra il personale e la azienda è una maniera per soddisfare le istanze del personale ed anche per consolidare il bilancio dell'azienda. Sono due interessi, quello del personale e quello dell'azienda, che questa volta convergono; non vi è neppure bisogno che aggiunga che sono anche due interessi molto sentiti. Se, da una parte, il personale non può certo permettersi di scialare con le attuali retribuzioni, dall'altra, l'azienda ha un bilancio che ogni anno fa registrare un notevole disavanzo. Naturalmente, ammesso per i ferrovieri questo principio, va sempre ricordato che questo congegno di incentivazione è possibile ed anche utile tutte le volte in cui si tratta di aziende produttrici di servizi che siano quantitativamente ben accertabili, in modo da poter avere un riferimento esatto, e matematicamente commisurabile, tra le prestazioni del personale e la spesa globale che si affronta per tali prestazioni. In altri tipi di amministrazione, a carattere burocratico, non è possibile calco-

lare con una formula matematica quale è il maggiore apporto del personale, in quanto le prestazioni non hanno il carattere di omogeneità che ne consente il computo preciso. Perciò vorrei pregare la Commissione, che non può ritardare l'approvazione di questo provvedimento per le ragioni esposte prima, soprattutto per quelle che così compiutamente ha esposto il Ministro Scalfaro, vorrei pregare la Commissione, dicevo, di assumere un impegno che propongo alla Commissione assieme ai colleghi Fabbri e Canestrari a mezzo di un ordine del giorno. Vorremmo cioè che al più presto possibile il Governo applichi lo stesso tipo di corresponsione di un emolumento incentivante per i dipendenti del Ministero delle poste e telecomunicazioni. Prego, quindi, la Commissione di voler approvare questo ordine del giorno ed il Ministro Scalfaro di non opporsi alla sua approvazione, tanto più che penso egli sia a conoscenza del fatto che nei meandri tortuosi dei concerti necessari è impaniato un provvedimento che si riferisce appunto ai postelegrafonici. Nostro scopo è naturalmente anche quello di non aumentare il pericolo di un diverso trattamento di due categorie di lavoratori che, per il bene comune, devono essere perfettamente concordi.

FABBRI RICCARDO. A nome del mio gruppo, e dopo i chiarimenti fornitici dall'onorevole Ministro dei trasporti, desidero preannunciare il nostro voto favorevole a questo disegno di legge. Vorrei soltanto riallacciarmi brevemente a quanto ha detto l'onorevole Mancini, per ricordare al Governo che era stato preso l'impegno della presentazione di un provvedimento, oltre a quello per i ferrovieri, anche per i postelegrafonici. Impegno assunto, parallelamente a quello che oggi ci si accinge ad adempiere, nel corso delle trattative tra Governo ed organizzazioni sindacali. Mi auguro, quindi, che l'ordine del giorno da me presentato assieme ai colleghi Mancini e Canestrari venga approvato dalla Commissione. Vorrei, comunque, che ne venga una sollecitazione agli organi competenti perché portino al più presto possibile alla X Commissione il disegno di legge riguardante i postelegrafonici.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Passiamo all'esame degli articoli.

Do lettura dell'articolo 1:

ART. 1.

L'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata a corrispondere al proprio

personale compensi incentivi a fini di produttività aziendale, per l'importo di lire 4.000 milioni determinato in relazione all'aumento di produttività aziendale conseguito nel 1966 e riferito alla quota parte delle economie accertate nelle spese di personale.

Il provvedimento relativo alla determinazione ed erogazione dei compensi individuali è adottato con decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.

L'onorevole Degli Esposti ha presentato i seguenti emendamenti:

Al primo comma: Sostituirlo con il seguente altro: « L'Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato è autorizzata a corrispondere al proprio personale, compresi gli assuntori, gli incaricati ed i coadiutori di assuntoria, compensi incentivi a fini di produttività aziendale ».

Dopo il primo comma, aggiungere il seguente altro: « Nella prima applicazione della presente legge, valida per il semestre luglio-dicembre 1966, l'importo complessivo dei compensi di cui al precedente comma, sarà di lire 4.000 milioni determinato in relazione all'aumento di produttività aziendale conseguito nel 1966 e riferito alla quota parte delle economie accertate nelle spese di personale ».

Al secondo comma aggiungere, in fine, le seguenti parole: « d'intesa con le organizzazioni sindacali unitarie dei dipendenti ».

Chiedo al presentatore se, dopo le dichiarazioni del Ministro, intenda mantenere i suoi emendamenti.

DEGLI ESPOSTI. No, onorevole Presidente, non intendo mantenerli. Li ritiro, unitamente a quello da me presentato all'articolo 2, in quanto do alle dichiarazioni testé rese dal Ministro Scalfaro il significato di impegnato interesse a far sì che la legge stralcio giunga rapidamente in porto. Fermo restando che, quali che siano le circostanze dell'evoluzione dell'iter di tale stralcio, assume autonomo valore il fatto che si è oggi decisa la corresponsione di un premio a carattere permanente. Il che significa che, ove fatti superiori alla volontà dei singoli debbano prevalere, questa incentivazione ha tutti gli agganciamenti necessari perchè questa continuità sia di fatto realizzata.

PRESIDENTE. Essendo stato ritirato dall'onorevole Degli Esposti il suo emendamento, pongo in votazione l'articolo 1 nel testo del disegno di legge, di cui ho dato lettura.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 2:

ART. 2.

All'onere derivante dall'applicazione della presente legge si farà fronte con quota parte delle economie accertate sui capitoli di spesa nn. 101, 110 e 1011 del bilancio dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1966.

L'onorevole Degli Esposti aveva presentato il seguente emendamento:

ART. 2.

Sostituirlo con il seguente altro: « All'onere derivante dall'applicazione dell'articolo 1 della presente legge, si farà fronte con quota parte delle economie sui capitoli di spesa nn. 101, 110 e 1011 del bilancio dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

All'onere derivante dall'applicazione del 2° comma, dell'articolo 1 della presente legge si farà fronte con quota parte delle economie accertate sui capitoli di spesa nn. 101, 110 e 1011 del bilancio dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1966 ».

Il presentatore ha già dichiarato però di volerlo ritirare. Pertanto pongo in votazione l'articolo 2 nel testo del disegno di legge, di cui ho dato lettura.

(È approvato).

Passiamo agli ordini del giorno. Gli onorevoli Mancini, Fabbri Riccardo e Canestrari hanno presentato un ordine del giorno che, su richiesta unanime di tutti i gruppi, è divenuto ordine del giorno di tutta la Commissione. Ne do lettura:

« La X Commissione della Camera, nell'approvare il disegno di legge n. 3804, impegna il Governo a presentare al più presto in Parlamento il disegno di legge che estenda ai dipendenti delle amministrazioni delle poste e delle telecomunicazioni le indennità di incentivazione approvate per i dipendenti dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato ».

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* Sarà mia cura portare a conoscenza dei Ministri più direttamente competenti il tenore di questo ordine del giorno.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'ordine del giorno di cui ho dato lettura.

(È approvato).

Il disegno di legge sarà posto in votazione a scrutinio segreto al termine della seduta.

Discussione delle proposte di legge d'iniziativa del deputato Gasco: Modificazione delle norme del codice della strada, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, riguardanti il conseguimento della patente di guida da parte di mutilati e minorati fisici (905); Della Briotta e Di Vagno: Modifica agli articoli 80 e 86 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale (1136); Amodio: Modifiche al codice della strada (2429); Amadei Giuseppe e Massari: Modifiche al testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393 (3305); Amadei Giuseppe e Massari: Modifiche alle norme sulla disciplina della circolazione stradale (3385).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione delle seguenti proposte di legge: Gasco: « Modifica delle norme del Codice della strada approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, riguardanti il conseguimento della patente di guida da parte di mutilati e minorati fisici »; Della Briotta e Di Vagno: « Modifica agli articoli 80 e 86 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale »; Amodio: « Modifiche al Codice della strada »; Amadei Giuseppe e Massari: « Modifiche al testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393 »; Amadei Giuseppe e Massari: « Modifiche alle norme sulla disciplina della circolazione stradale ».

Il Relatore, onorevole Amodio, ha facoltà di svolgere la relazione.

AMODIO, *Relatore*. Dovremmo essere d'accordo sui concetti informativi delle proposte di legge che sono al nostro esame; in caso contrario sarebbe inutile addentrarci nella discussione.

Non dimentichiamo che tutte le proposte di legge cercano di integrare gli articoli 80, 81 e 86 del codice della strada.

FABBRI RICCARDO. Sono d'accordo con il Relatore, quando lo stesso afferma che dobbiamo essere tutti consenzienti sui principi ispiratori delle proposte di legge.

Sarei, pertanto, del parere di unificare queste proposte di legge e di nominare, a questo scopo, un Comitato ristretto.

AMODIO, *Relatore*. In sostanza, questa era anche la mia proposta.

FABBRI RICCARDO. Non vorrei però che questo rinvio per l'unificazione delle pro-

poste provocasse il rinvio *sine die* della discussione medesima.

Il punto a me preme: i provvedimenti sono attesi, non solo dall'opinione pubblica, ma dalle diverse categorie.

PRESIDENTE. Onorevole Fabbri, alle sue osservazioni, che io sottoscrivo, vorrei aggiungere quest'altra: non sarebbe il caso di pregare l'onorevole Amodio di presentarci egli stesso un testo unificato, sentiti i proponenti, evitando così di ricorrere al Comitato ristretto? E, infatti, proprio il motivo dell'urgenza a sconsigliare la nomina di un Comitato ristretto; ricordo che in questo momento ne abbiamo ben quattro. Nel modo da me proposto, invece, sarebbe l'onorevole Amodio a presentarci, sentiti i diversi proponenti, un testo unificato delle cinque proposte.

MARCHESI. Anch'io sono d'accordo con la proposta del Presidente.

LUCCHI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Il Governo, in linea di massima, conviene sulla necessità di modificare alcuni punti, di fronte alle richieste delle categorie degli invalidi e dei mutilati.

Però, nel caso specifico, in vista di una modifica molto più vasta degli articoli del codice della strada, accetterebbe solo come raccomandazione queste conclusioni unificative dell'opera che si appresta a svolgere l'onorevole Amodio, perché non ritiene che sia utile votare una legge alla vigilia di queste riforme.

Mentre, quindi, sarebbe contrario ad una loro trasformazione in legge, accoglie invece questa opera unificativa delle cinque proposte di legge, che rappresenterebbe uno sfrondamento delle varie questioni; poi, sulla scorta di questo esame, si vedrà il da farsi.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, può rimanere stabilito che il Relatore, onorevole Amodio, sottoporrà alla Commissione un testo unificato delle cinque proposte di legge in esame.

(Così rimane stabilito).

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indicò la votazione a scrutinio segreto sulla proposta e sul disegno di legge esaminati nella seduta odierna:

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione sulla proposta di legge:

Senatori LOMBARDI ed altri: « Interpretazione autentica dell'articolo 10 della legge

IV LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 12 APRILE 1967

14 novembre 1962, n. 1616, relativo alla concessione di un contributo di percorrenza ai natanti adibiti ai servizi di trasporto o di rimorchio sulle vie d'acqua interne » (3788):

Presenti e votanti	24
Maggioranza	13
Voti favorevoli	24
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

e sul disegno di legge:

« Corresponsione di compensi incentivi al personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato » (3804):

Presenti e votanti	24
Maggioranza	13
Voti favorevoli	24
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Alba, Amadei Giuseppe, Amodio, Battistella, Belci, Bigi, Canestrari, Cappugi, Catella, Cavallaro Nicola, Crocco, D'Ambrosio, De Capua, Degli Esposti, Fabbri Riccardo, Fiumanò, Fortini, Franco Raffaele, Giachini, Golinelli, Gonella Giuseppe, Mancini Antonio, Marchesi, Sammartino.

E in congedo:

Vincelli.

La seduta termina alle 11,30.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. ANTONIO MACCANICO

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO