

# SENATO DELLA REPUBBLICA

## VII COMMISSIONE

(Lavori pubblici, trasporti, poste  
telecomunicazioni, marina mercantile)

### RIUNIONE DEL 12 GENNAIO 1949

(13<sup>a</sup> in sede deliberante)

Presidenza del Presidente CAPPA

#### INDICE

##### Disegni di legge:

(Seguito della discussione e approvazione)

« Modificazione all'articolo 1 del regio decreto legge 4 ottobre 1934, n. 1802, relativo alla posizione della guida per autobus e gli autocarri » (N. 181):

PRESIDENTE . . . . .	Pag. 128
MATTARELLA, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i> . . . . .	128
TOMMASINI . . . . .	128
GENCO . . . . .	128

(Discussione e approvazione)

« Trattamento di previdenza del personale delle ferrovie dello Stato proveniente da linee secondarie non iscritto al fondo pensioni » (N. 140):

FERRARI . . . . .	129
MATTARELLA, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i> . . . . .	129

« Modifiche alla legge 6 luglio 1940, n. 952, contenente disposizioni concernenti le pensioni agli agenti delle Ferrovie dello Stato provenienti dalle ex gestioni austriache e agli agenti delle Ferrovie dello Stato passati nei ruoli di altre Amministrazioni dello Stato » (N. 141).

Pag. 130

(Discussione)

« Misura delle ammende disciplinari applicabili al personale dell'Amministrazione delle poste e dei telegrafi e dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici » (N. 205):

PRESIDENTE . . . . .	133
BORROMEO, <i>relatore</i> . . . . .	132, 135
FRANZA . . . . .	132, 134, 136
TOMMASINI . . . . .	132, 134
MASSINI . . . . .	133
GENCO . . . . .	133
BATTISTA . . . . .	134
CASARDI . . . . .	135
FERRARI . . . . .	135
TOSELLI . . . . .	135
MASSINI . . . . .	135
SANMARTINO . . . . .	135

La riunione ha inizio alle ore 10.

Sono presenti i senatori: Battista, Borromeo, Buizza, Cappa, Ferrari, Focaccia, Franza, Genco, Lavia, Massini, Priolo, Romano Domenico, Sanmartino, Tissi, Tommasini, Toselli, Troiano, Vaccaro, Veroni e Casardi.

È presente il Sottosegretario di Stato per i trasporti, onorevole Mattarella.

GENCO, *segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente che è approvato.

**Seguito della discussione e approvazione del disegno di legge: « Modificazioni all'articolo 1 del regio decreto-legge 4 ottobre 1934, numero 1802, relativo alla posizione della guida per autobus e gli autocarri ». (N. 181).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Modificazioni all'articolo 1 del regio decreto legge 4 ottobre 1934, n. 1802, relativo alla posizione della guida per autobus e gli autocarri ».

Ricordo che nella seduta di ieri la Commissione venne nella determinazione di rinviare l'esame di questo disegno di legge per chiedere delucidazioni al Governo circa lo spirito del provvedimento stesso. Infatti mentre nella relazione ministeriale si afferma che è necessario sistemare la posizione di guida degli autoveicoli a sinistra per varie ragioni di carattere tecnico-pratico, il primo comma dell'articolo unico prescrive che gli autoveicoli di peso inferiore ai 70 quintali possono avere indifferentemente la guida a destra o a sinistra.

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Le stesse perplessità che ha avuto la Commissione sono state anche le mie quando ho preso visione dell'articolo unico dello schema di provvedimento il quale, dopo quanto si legge nella relazione ministeriale, sembrerebbe dover sancire una norma completamente diversa da quella che invece viene presentata.

Queste perplessità però vengono meno qualora si pensi che ci si trova di fronte ad un articolo che modifica il decreto legge 4 ottobre 1934, n. 1802, il quale all'articolo 1° stabilisce che la guida degli autoveicoli deve essere sistemata a destra. Questo decreto legge, emanato soprattutto per ragioni di carattere militare, oggi, con questa disposizione, viene attenuato nella sua portata, in quanto si introduce una distinzione tra autoveicoli fino a 70 quintali — peso complessivo costituito dal peso del veicolo e da quello del suo carico — e autoveicoli oltre i 70 quintali per i quali rimane fermo l'obbligo della guida a destra.

Questa distinzione è stata fatta perchè men-

tre per gli autoveicoli di peso superiore ai 70 quintali vi è la possibilità di requisizione da parte dell'autorità militare 'a quale, per sue ragioni tecniche, vuole la sistemazione della guida a destra, per gli autoveicoli di peso inferiore ai 70 quintali non vi è la possibilità della requisizione militare e pertanto viene concessa la facoltà di sistemare a sinistra la guida in conformità dell'orientamento di quasi tutte le case costruttrici che si indirizzano oggi decisamente verso tale posizione di guida per vari motivi di convenienza.

Ci si è limitati a concedere la facoltà di sistemare indifferentemente a destra o a sinistra la posizione di guida in quanto si è ritenuto che l'opportunità dell'obbligo della posizione di guida a sinistra debba essere affrontata e deliberata in sede di riforma del Codice stradale.

TOMMASINI. Dopo le dichiarazioni del Sottosegretario di Stato si deve intendere che il primo comma dell'articolo riguarda gli autoveicoli oggi in circolazione e quelli di nuova costruzione, mentre il secondo comma fa riferimento specifico a quelli di nuova costruzione.

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Così si deve intendere, sempre che il peso degli autoveicoli sia superiore ai 70 quintali; tutti gli altri possono indifferentemente avere la guida a destra o a sinistra.

GENCO. Poichè il Sottosegretario di Stato ha dichiarato che una regolamentazione completa della materia sarà emanata in sede di revisione del Codice della strada, desidererei sapere perchè, dal momento che si preferisce per gli autoveicoli di peso inferiore ai 70 quintali la guida a sinistra, non si siano obbligate le industrie ad adottare tale posizione di guida per gli autoveicoli di nuova costruzione.

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Devo dichiarare anzitutto che il provvedimento in esame è stato richiesto con una certa urgenza dall'ufficio della motorizzazione del Ministero dell'interno in favore delle case costruttrici di automobili. Non si è potuto arrivare all'obbligo e all'impegno preciso per le case costruttrici della guida a sinistra perchè ciò inciderebbe sull'attuale regolamentazione del Codice stradale la quale non è di competenza soltanto del Ministero

VII COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e telec., mar. merc.) 13ª RIUNIONE (12 gennaio 1949)

dei trasporti ma, e prevalentemente, di competenza del Ministero dei lavori pubblici dal quale dipende la viabilità.

Ripeto che è allo studio una revisione generale del Codice della strada e che quindi tutti questi problemi saranno in quella sede esaminati e risolti integralmente; ma se noi avessimo dovuto attendere, per arrivare a questa modifica, la riforma generale del Codice della strada avremmo dovuto aspettare ancora molti mesi con grave pregiudizio per le nuove costruzioni automobilistiche.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione su questo disegno di legge e do lettura dell'articolo unico:

*Articolo unico.*

L'articolo 1 del regio decreto-legge 4 ottobre 1934, n. 1802, convertito nella legge 20 dicembre 1934, n. 2148, è sostituito dal seguente:

« Gli autoveicoli adibiti ad usi speciali, quelli destinati al trasporto di merci aventi peso complessivo — costituito dal peso del veicolo e da quello del suo carico — inferiore ai settanta quintali, nonchè gli autoveicoli destinati al trasporto di persone, ad uso privato o pubblico, di qualsiasi numero di posti, possono avere la posizione di guida indifferentemente sul lato destro o sul lato sinistro.

« Invece per gli autoveicoli di nuova costruzione destinati al trasporto di cose, aventi peso complessivo di settanta quintali o superiore, debbono avere la posizione di guida sul lato destro, salvo deroga che il Ministro dei trasporti ha facoltà di accordare per motivi di pubblico interesse ».

Chi approva questo articolo unico è pregato di alzarsi.

*(È approvato).*

**Discussione e approvazione del disegno di legge:**

**« Trattamento di previdenza del personale delle Ferrovie dello Stato proveniente da linee secondarie non iscritto al fondo pensioni ».  
(N. 140).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Trattamento di previdenza del personale delle ferrovie

dello Stato proveniente da linee secondarie e non iscritto al fondo pensioni ». Come i colleghi ricorderanno nella seduta di ieri sia questo disegno di legge che il successivo: « Modifiche alla legge 6 luglio 1940, n. 952, contenente disposizioni concernenti le pensioni agli agenti delle ferrovie dello Stato provenienti dalle ex gestioni austriache e agli agenti delle ferrovie dello Stato passati nei ruoli di altre amministrazioni dello Stato », furono rinviati stante l'assenza del relatore, senatore Raja, indisposto. Poichè i provvedimenti dovrebbero essere approvati con urgenza, prego il senatore Ferrari, di cui è nota la competenza in materia, di riferire su di essi.

Dichiaro aperta la discussione generale.

FERRARI. Non ho potuto esaminare compiutamente il disegno di legge in discussione, ma ritengo che non vi siano eccezioni da sollevare. Penso anzi che sia questo disegno di legge che il successivo rispondano ad una richiesta del personale interessato, richiesta insistente e giustificata che, se non erro, data da lungo tempo. Invito quindi senz'altro la Commissione a dare la sua approvazione.

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Come ha detto il senatore Ferrari, sia il disegno di legge in discussione che quello successivo rispondono alle esigenze ed alle richieste del personale interessato. Per questi motivi, quando sono stati presi in esame al Consiglio di amministrazione del Ministero dei trasporti, sono stati approvati senza lunghe discussioni. Questi provvedimenti infatti prevedono l'adeguamento delle varie situazioni del personale secondo un criterio unico che disciplina con equità ed uniformità le pensioni, sia all'interno dell'amministrazione ferroviaria, indipendentemente dalla provenienza del personale, sia all'esterno della amministrazione stessa, nei confronti di tutti i dipendenti dello Stato.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Passeremo ora all'esame degli articoli di cui do lettura:

Art. 1.

Il secondo comma dell'articolo 2 del regio decreto 21 ottobre 1923, n. 2529, è abrogato.

*(È approvato).*

## Art. 2.

La pensione agli agenti delle Ferrovie dello Stato ai quali, ai termini dell'articolo 2 del regio decreto 21 ottobre 1923, n. 2529, compete il trattamento di previdenza del Regolamento approvato con regio decreto 30 settembre 1920, n. 1538, è liquidata a norma del primo comma dell'articolo 3 del regio decreto-legge 27 novembre 1919, n. 2373, convertito nella legge 7 aprile 1921, n. 369 e successive modificazioni.

(È approvato).

## Art. 3.

Per la liquidazione della pensione alla vedova e figli minori degli agenti di cui al precedente articolo 2, le aliquote di reversibilità previste dall'articolo 17 del Regolamento approvato con regio decreto 30 settembre 1920, n. 1538, vengono sostituite da quelle stabilite nell'articolo 8 - primo comma - del regio decreto-legge 27 novembre 1919, n. 2373, convertito nella legge 7 aprile 1921, n. 369.

(È approvato).

## Art. 4.

Le disposizioni contenute nei precedenti articoli si applicano a decorrere dal 26 luglio 1945.

(È approvato).

Metto in votazione il disegno di legge nel suo complesso. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

**Discussione e approvazione del disegno di legge:**

**« Modifiche alla legge 6 luglio 1940, n. 952, contenente disposizioni concernenti le pensioni agli agenti delle Ferrovie dello Stato provenienti dalle ex gestioni austriache e agli agenti delle Ferrovie dello Stato passati nei ruoli di altre Amministrazioni dello Stato ».**

**(N. 141).**

PRESIDENTE. Segue la discussione del disegno di legge concernente: « Modifiche alla legge 6 luglio 1940, n. 952, concernente disposizioni concernenti le pensioni agli agenti del-

le ferrovie dello Stato provenienti dalle ex gestioni austriache e agli agenti delle ferrovie dello Stato passati nei ruoli di altre amministrazioni dello Stato ».

Nessuno chiedendo di parlare, passeremo subito all'esame degli articoli, di cui do lettura:

## Art. 1.

L'articolo 7 della legge 6 luglio 1940, n. 952, è sostituito dal seguente:

**Art. 7.** Le pensioni ed i sussidi per una sola volta, da assegnare per cessazioni dal servizio successive all'entrata in vigore della presente legge, agli agenti delle Ferrovie dello Stato iscritti al Fondo pensioni per il personale delle Ferrovie dello Stato, che in base all'articolo 5 della legge 23 luglio 1914, n. 742, siano stati o saranno assunti in servizio da altre Amministrazioni dello Stato col consenso dell'Amministrazione ferroviaria o in base a speciale disposizione di legge, mantenendo l'iscrizione al Fondo pensioni anzidetto, ed i relativi assegni di reversibilità continuano ad essere liquidati dalle Ferrovie dello Stato in base alle norme che regolano il trattamento di quiescenza del personale delle Ferrovie dello Stato.

Gli accertamenti e le determinazioni sulla inabilità fisica, come sulle altre cause di cessazione dal servizio, per il personale di cui al presente articolo, dovranno essere effettuati dagli organi competenti e nei modi prescritti secondo la legge generale sulle pensioni del personale statale.

L'importo delle pensioni o sussidi e degli assegni annessi di cui al primo comma del presente articolo, viene ripartito a cura delle Ferrovie dello Stato tra il Fondo pensioni per il personale delle Ferrovie dello Stato e l'altra Amministrazione statale presso la quale il personale ha prestato servizio. La ripartizione è fatta in proporzione della durata dei servizi utili resi rispettivamente alle Ferrovie dello Stato ed all'altra Amministrazione calcolando tale durata a mesi interi e trascurando le frazioni di mese.

Il pagamento di tali pensioni è effettuato per ogni pensionato su ruolo e libretto unico da emettersi dalle Ferrovie dello Stato per l'intero importo della pensione e degli assegni

VII COMMISSIONE (Lav. pub., trasp. poste e telec., mar. merc.) 13ª RIUNIONE (12 gennaio 1949)

annessi, salvo rimborso al Fondo pensioni per il personale delle Ferrovie dello Stato delle quote anticipate per conto dell'altra Amministrazione.

Le pensioni ed i sussidi per una sola volta assegnati o da assegnare per cessazione dal servizio anteriori all'entrata in vigore della presente legge, nonchè gli assegni annessi, sono ripartiti tra il Fondo pensioni per il personale delle Ferrovie dello Stato e l'altra Amministrazione a norma del terzo comma del presente articolo ed il pagamento delle due quote continua ad essere effettuato col ruolo già emesso da parte delle Ferrovie dello Stato per le pensioni già assegnate e mediante un unico ruolo ed un unico libretto per quelle da assegnare.

Le somme anticipate dal Fondo pensioni per il personale delle Ferrovie dello Stato per conto di altre Amministrazioni statali sono addebitate a queste ultime insieme con gli interessi relativi.

Per quanto riguarda il personale passato al Ministero dei lavori pubblici per il servizio delle nuove costruzioni ferroviarie in base al regio decreto legge 4 agosto 1924, n. 1262, convertito con modificazioni nella legge 15 luglio 1926, n. 1263, ed ivi rimasto fino alla cessazione dal servizio, la ripartizione degli assegni di quiescenza non ha luogo rimanendo detti assegni a totale carico del bilancio del Ministero suddetto.

Per il personale che, già passato al Ministero dei lavori pubblici in base al citato decreto legge 4 agosto 1924, n. 1262, fu successivamente comunque restituito alle Ferrovie dello Stato, non si fa luogo alla ripartizione degli assegni di quiescenza, restando i medesimi a carico del Fondo pensioni per il personale delle Ferrovie dello Stato, a favore del quale vengono acquisite le ritenute ordinarie e straordinarie effettuate a detto personale durante il servizio prestato presso il Ministero dei lavori pubblici ed i relativi contributi amministrativi versati dal Ministero stesso.

Per il personale che, già passato al Ministero dei lavori pubblici in base al suddetto regio decreto legge 4 agosto 1924, n. 1262, ha fatto successivamente passaggio ad altra Amministrazione dello Stato, il servizio prestato presso il Ministero dei lavori pubblici si considera,

ai fini della ripartizione della spesa della pensione, come prestato alle Ferrovie dello Stato, e si applicano le disposizioni di cui al precedente terzo comma ed agli articoli 8 e 9.

(È approvato).

#### Art. 2.

L'articolo 9 della legge 6 luglio 1940, n. 952, è sostituito dal seguente:

*Art. 9.* Tra le somme addebitate alle Amministrazioni di cui al sesto comma dell'articolo 7 e quelle ad esse accreditate giusta l'ultimo comma dell'articolo 8, sarà, a cura delle Ferrovie dello Stato, provveduto al conguaglio. La relativa liquidazione finanziaria fra le Ferrovie stesse e ciascuna Amministrazione interessata sarà effettuata in conformità degli accordi che saranno stabiliti fra le parti.

Nei confronti del personale passato al Ministero dei lavori pubblici per il servizio delle nuove costruzioni ferroviarie in base al regio decreto legge 4 agosto 1924, n. 1262, restandovi fino alla cessazione dal servizio, il conguaglio di cui al precedente comma sarà da effettuarsi limitatamente al periodo successivo al 1° luglio 1924, sia per quanto concerne i versamenti fatti dal Ministero stesso al Fondo pensioni per il personale delle Ferrovie dello Stato, sia per quanto concerne i pagamenti di pensioni ed assegni annessi effettuati dal citato Fondo pensioni per conto del suddetto Ministero, considerando compensati gli interessi relativi alle due partite di debito e credito

(È approvato).

#### Art. 3.

L'articolo 11 della legge 6 luglio 1940, numero 952, è sostituito dal seguente:

*Art. 11.* Le pensioni miste dirette liquidate o da liquidare con le norme del Testo Unico sulle pensioni del personale delle Ferrovie dello Stato, approvato con regio decreto 22 aprile 1909, n. 229, e successive modificazioni, non sono soggette alla ritenuta a favore del Tesoro.

(È approvato).

VII COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e telec., mar. merc.) 13ª RIUNIONE (12 gennaio 1949)

## Art. 4.

Le norme contenute nella presente legge hanno effetto dalla data di entrata in vigore della legge 6 luglio 1940, n. 952.

(È approvato).

Pongo in votazione il disegno di legge nel suo complesso.

Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

**Discussione del disegno di legge: « Misura delle ammende disciplinari applicabili al personale dell'Amministrazione delle poste e dei telegrafi e dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici ».** (N. 205) (Approvato dalla Camera dei deputati).

PRESIDENTE. Segue all'ordine del giorno la discussione del seguente disegno di legge: « Misura delle ammende disciplinari applicabili al personale dell'Amministrazione delle poste e dei telegrafi e dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

BORROMEO, *relatore*. Il provvedimento in esame, che è già stato approvato dalla Camera dei deputati, non richiede particolari osservazioni. Vi è soltanto da rilevare che la misura delle ammende disciplinari è troppo esigua — essa è stata ottenuta moltiplicando per 4 le cifre di anteguerra — e questo risulta tanto più evidente, quando si pensi che per l'ammenda da 100 a 200 lire è richiesto l'intervento del direttore provinciale, o del direttore del Circolo o del direttore dell'Ufficio autonomo competente. Il limite minimo fissato in 10 lire è poi così tenue da non coprire neppure le spese di carta occorrente per il verbale e per la comunicazione della sanzione.

FRANZA. A mio avviso il provvedimento in esame prevede sanzioni disciplinari che si estrinsecano in un'ammenda, per cui non si deve tener conto del « quantum » ma del fatto che il superiore può immediatamente infliggere una punizione.

TOMMASINI. Prima di venire alla sostanza del provvedimento desidererei esprimere il

voto che si proceda alla unificazione e all'aggiornamento di queste disposizioni tra i vari Ministeri. Per esempio nelle Ferrovie dello Stato si verifica l'assurdo della sanzione di un'ammenda pari a mezza giornata o anche ad una giornata lavorativa, senza però che si possa superare la cifra di 20 lire.

Devo poi far rilevare al senatore Franza che la possibilità di infliggere una punizione di indole morale è già nelle facoltà dei superiori i quali dispongono del provvedimento della censura. Senza che io mi addentri troppo nell'illustrare il carattere della censura desidero che resti chiaro che nelle Ferrovie dello Stato per il personale degli uffici, che incontra minori difficoltà nel suo servizio e minori possibilità di errare, la censura influisce sulle note informative e importa un ritardo nella promozione, mentre per il personale esecutivo occorre cumulare otto censure perchè si abbiano le stesse conseguenze.

FRANZA. Il senatore Tommasini invoca opportunamente una regolamentazione e una uniformità nelle sanzioni disciplinari, uniformità che di fatto già esiste poichè le sanzioni disciplinari si applicano a seguito di regolare contestazione e di procedimenti, i quali investono le autorità di controllo delle amministrazioni stesse. La censura è provvedimento disciplinare che viene adottato a seguito di tutta una sequela di contestazioni e di deliberazioni che portano al provvedimento stesso. Ciò avviene nelle amministrazioni delle Ferrovie, come in tutte le altre amministrazioni dello Stato.

TOMMASINI. Per le Ferrovie dello Stato è diverso.

FRANZA. La censura non può essere applicata dal superiore diretto e importa indispensabilmente una contestazione e un diritto di difesa a seguito delle accuse che vengono mosse. Così avviene, ad esempio, per le amministrazioni comunali e provinciali: la censura importa un procedimento ed è produttiva di gravi effetti ai fini della carriera dei funzionari dello Stato in quantochè ferma il corso delle promozioni. Ora noi stiamo esaminando un provvedimento il quale va al di là di questo procedimento normale che vige presso tutte le amministrazioni dello Stato perchè l'am-

VII COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e telec., mar. merc.) 13ª RIUNIONE (12 gennaio 1949)

menda viene inflitta, trattandosi di servizi che impongono una continua vigilanza, dal superiore diretto il quale può, così, tempestivamente intervenire e far sentire il peso della sua autorità attraverso una sanzione che non deve essere valutata nel « quantum » o nel « minimum », che in questo caso è di 10 lire, ma deve essere valutata soltanto secondo l'aspetto del rigore e dell'intervento immediato.

Ritengo pertanto che il disegno di legge debba essere approvato nel testo che ci viene presentato, in quanto intende ribadire il principio che al di fuori delle norme disciplinari comuni, vi è un intervento diretto del superiore in caso di infrazione e questo intervento diretto deve necessariamente avere la forma di una sanzione materiale.

PRESIDENTE. L'intervento del senatore Franza ha chiarito in sostanza il carattere della sanzione, ma quello che non sembra convincente è il « quantum » della misura stessa, perchè il minimo di 10 lire in riferimento alla lira del 1914, equivale a mezzo centesimo. Nessuno nel 1914 avrebbe immaginato di infliggere un'ammenda di mezzo centesimo.

Quindi pur rimettendomi alla decisione della Commissione, proporrei di aumentare l'importo dell'ammenda a 50 lire, cioè a una cifra di una certa consistenza.

MASSINI. Il Presidente si è preoccupato della misura irrisoria dell'ammenda di 10 lire, ma io mi preoccupo, viceversa, del fatto che un superiore immediato, più o meno controllatamente, possa infliggere una multa di 100 lire. Il Presidente ha anche ragguagliato le 10 lire di oggi con il mezzo centesimo del 1914; faccio osservare che questa proporzione avrebbe dovuto essere fatta anche per le retribuzioni che invece non hanno avuto un aumento proporzionato alle variazioni del costo della vita. Ritengo che sia proprio questo il motivo per cui le ammende sono così esigue. Del resto faccio presente che anche la misura di 100 lire è, a mio parere, eccessiva — e questo senza che io ripeta le conseguenze morali e di carriera che hanno tutte le punizioni, compresa la censura — perchè si tratta di una cifra che supera, quando si tratta del personale più umile, più modesto, il compenso globale di un'ora di lavoro.

GENCO. Ritengo che si debba salvare la scala delle gerarchie anche per i dipendenti delle amministrazioni postale e telefonica. Non credo che vi sia un superiore — a meno che non si tratti di un folle — che, a un certo momento, per capriccio, infligga un'ammenda. Tuttavia anche in questo caso è consentito dai regolamenti la possibilità di ricorrere ai superiori.

Questo provvedimento mira ad ottenere un miglior funzionamento dei pubblici servizi e tutti noi che abbiamo l'esperienza diretta — perchè spesso ci dobbiamo servire del telefono, del telegrafo, della posta — di piccole mancanze commesse da parte del personale addetto a questi servizi, dobbiamo renderci conto della necessità di conferire al superiore immediato la possibilità di richiamare con prontezza alla dovuta diligenza il proprio dipendente. Penso peraltro che sarà raro il caso dell'applicazione del massimo dell'ammenda.

MASSINI. Credo invece che sarà raro il caso contrario.

GENCO. Colui che fa il suo dovere non è soggetto a queste punizioni in quanto esse sono destinate ai dipendenti negligenti. Noi dobbiamo, senza arrivare ad una disciplina di carattere militare, stabilire nelle amministrazioni dello Stato, di qualsiasi specie, un minimo di ordine senza del quale il servizio non può funzionare.

Dovremmo anzi pensare a disciplinare in questo modo tutte le amministrazioni dello Stato. Non è possibile che la censura in alcune amministrazioni dello Stato abbia effetti gravi per la promozione — parlo, per esempio, dell'amministrazione dell'Istruzione pubblica e di quella dei Lavori pubblici — e che non abbia viceversa alcun effetto, come diceva il collega Tommasini, nell'amministrazione delle Ferrovie dello Stato. Ho infatti appreso con stupore la notizia che nelle Ferrovie dello Stato la censura non ha le conseguenze disciplinari che ha nelle altre amministrazioni.

PRESIDENTE. Non intendo influire sulle decisioni della Commissione ma, per la chiarezza, mi pare che sia importante che noi esaminiamo attentamente questo problema. La relazione ministeriale al disegno di legge spiega il provvedimento come una misura discipli-

VII COMMISSIONE (Lav. pub., traspr., poste e telec., mar. merc.) 13ª RIUNIONE (12 gennaio 1949)

nare che mira a stabilire l'ordine nel servizio stesso. Infatti la relazione così si esprime: « Data la rilevante svalutazione della moneta e il conseguente aumento delle retribuzioni, la misura anzidetta risulta inadeguata e poco efficace a frenare e ridurre i disservizi, talchè, venuto praticamente a mancare un efficace mezzo di repressione dei detti disservizi, un tempo costituito appunto dall'ammenda disciplinare, si è creata una specie di immunità per i manchevoli con conseguenze dannose per il regolare andamento dei servizi esecutivi ».

Mi sembra però che con un minimo di ammenda di 10 lire non si raggiunga affatto lo scopo che si indica nella relazione.

TOMMASINI. Ho detto dianzi che avrei intrattenuto molto a lungo la Commissione se mi fossi soffermato a spiegare il carattere della censura nell'Amministrazione ferroviaria, ma voglio chiarire rapidamente questo argomento, rispondendo all'onorevole Genco. La censura nell'Amministrazione ferroviaria, come sa l'onorevole Ferrari che è stato Ministro dei trasporti, così come viene inflitta ha un fondamento, un substrato morale giustissimo: perciò la censura al personale degli uffici, il quale è meno soggetto di affrontare gravi difficoltà, pesa sulla nota informativa e quindi è causa di ritardo nella promozione; viceversa, data la maggiore facilità di errare, in cui si trova un macchinista, un frenatore, un operaio, un capo deposito, un capo stazione, perchè si abbia la stessa ripercussione, si debbono cumulare otto censure in confronto di una del personale degli uffici.

Quanto all'onorevole Massini che si preoccupa del fatto che un'ammenda di 100 lire corrisponde ad un'ora di lavoro per il personale di grado inferiore, io osservo che nell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato si ha questo anacronismo: che noi parliamo di multa pari ad una giornata od a mezza giornata di paga, con un massimo di venti lire. Tale massimo di venti lire una volta era ragguagliato a mezza giornata di paga: oggi tale ragguaglio non c'è più. Di qui la necessità di un aggiornamento.

BORROMEO, *relatore*. Proporrèi di elevare il minimo a 50 lire.

FRANZA. Elevare il minimo da 10 a 50 lire può portare a conseguenze rilevanti, poichè potrebbe significare mettere il superiore diretto nella condizione di non applicare la sanzione disciplinare per non nuocere in maniera eccessiva al dipendente. Il superiore può trovarsi di fronte all'avventizio, il quale, nello stesso giorno, commetta varie infrazioni; egli può, in ogni momento, direttamente, senza alcun procedimento disciplinare, applicare delle sanzioni. L'applicare queste sanzioni nel minimo, ripetutamente, porta ad un aggravamento della sanzione stessa con un danno per il dipendente. Infatti chi ha proposto il minimo di 10 lire ha tenuto conto della situazione degli avventizi i quali, essendo dipendenti dell'amministrazione dello Stato, non sono ben retribuiti. Ripeto ancora una volta, onorevoli colleghi, che è necessario attenersi allo spirito del presente schema di legge tenendo conto che nei regolamenti delle amministrazioni esistono già altre sanzioni che possono sempre essere applicate e che giungono fino al licenziamento. Con questo tipo di ammenda, invece, si vuol dare uno strumento efficace al superiore diretto per intervenire, nel momento stesso che si verifica la mancanza, a spronare la diligenza dell'avventizio. È necessario pertanto lasciare questo minimo, il quale, se apparentemente sembra irrisorio, può avere quella efficacia e quel valore che la legge, nel suo spirito, intende dargli.

Non vedo quindi la necessità di approvare la proposta del relatore.

BATTISTA. Sono d'accordo con quanto detto precedentemente dal senatore Franza circa il valore morale di questa ammenda; volevo solo far presente che se noi fossimo stati senatori o deputati prima della guerra e ci fosse stato presentato una schema di legge nel quale si fosse detto che un superiore poteva applicare un'ammenda di 20 centesimi, l'accoglienza non sarebbe stata diversa da quella che si è manifestata nel nostro caso. Dunque a questa ammenda o diamo solo un valore morale — ed allora possiamo fissarla in dieci lire — oppure diamo un valore economico, ed allora sarebbe opportuno aumentare il minimo di dieci lire portandolo ad una cifra più adeguata all'attuale valore della lira.



Proporrei pertanto di portare il minimo di dieci lire, se non a cinquanta, almeno a venticinque. Su questa cifra ci si potrebbe mettere d'accordo, altrimenti ritengo che sia meglio togliere l'indicazione del minimo.

CASARDI. Volevo ricordare che in campo internazionale ci sono le multe tra nazione e nazione, a titolo di riparazione.

Vi è per esempio la multa di una lira per offesa alla bandiera. Proporrei, quindi, per il provvedimento in questione, di mettere ammende di una lira; ma di dieci lire no. Perché nel caso dell'ammenda di una lira, tutti capirebbero che è una multa, apparentemente pecuniaria, ma in effetti di valore morale.

Ricorderò che durante la guerra libica fu applicato dalla Francia all'Italia, per i famosi fatti del « Carthage » e del « Manouba », una multa di una lira per offesa alla bandiera francese.

Entriamo anche noi in questo ordine di idee e facciamo sì di portare il minimo dell'ammenda ad una lira in modo che chi leggerà la legge sulla « Gazzetta Ufficiale » capirà subito che si tratta di una pena apparentemente pecuniaria, ma in realtà di valore morale.

BORROMEO, *relatore*. A me pare, per motivi che sono riferiti nella relazione del Ministro, che non si possa seguire il ragionamento del senatore Casardi. Infatti l'ammenda in questo caso non vuole avere solamente un valore morale, ma anche un effetto pecuniario per ottenere un migliore servizio da parte dei dipendenti. Vi è quindi una contraddizione tra quello che è lo scopo della legge e l'entità dell'ammenda. Se noi intendiamo applicare questa ammenda, bisogna aumentare il minimo proporzionatamente all'aumentato costo della vita.

TOSELLI. Desidero far presente che il concetto del valore morale in questa legge non esiste, perchè se il valore morale, come spiegava il senatore Casardi, si può concretare anche in una semplice lire, qui si parla di un minimo e di un massimo. Evidentemente, come spiegava bene il relatore, si tratta di una sanzione materiale a carattere economico, per indurre i dipendenti ad una maggiore diligenza nello svolgimento del loro servizio.

Penso pertanto che la proposta dell'onorevole relatore possa essere accettata.

FERRARI. Ritengo che in primo luogo questa ammenda abbia un valore morale ma che abbia anche un valore materiale perchè l'ammenda può colpire in maniera tangibile e concreta, arrivando fino ad una cifra di 200 lire, cifra non trascurabile. Infatti se il superiore diretto potrà applicare ammende fino a 100 lire, per le ammende da 100 e 200 lire provvederanno gli uffici superiori.

BORROMEO, *relatore*. Io proponevo di aumentare il minimo non il massimo.

FERRARI. Ma il minimo di dieci lire è rimesso alla facoltà del superiore diretto. Ritengo pertanto, senza dilungarmi in proposito, perchè se dovessi dilungarmi dovrei appoggiare la tesi del collega Massini, che noi si possa approvare questa legge senza sollevare eccezioni o in un senso o nell'altro.

BORROMEO, *relatore*. Mi preoccupa per quello che obietta il collega Massini, cioè che per il capriccio e la violenza di un superiore immediato possa essere applicata al dipendente una forte ammenda. Propongo pertanto di lasciare la facoltà di applicare ammende da parte del superiore diretto nella misura fino a 50 lire e di elevare d'altra parte il massimo di ammenda per i casi di grave indisciplina. Questa sanzione potrà essere applicata dal direttore generale il quale non potrà essere influenzato da interferenze di nessun genere. In tal modo anche il dipendente avrà la certezza che l'ammenda sarà applicata soltanto nei casi di indisciplina e non per malevolenza.

MASSINI. Sono disposto ad accettare la prima parte della proposta del relatore cioè di limitare l'ammenda da lire 10 a lire 50.

SANMARTINO. A mio parere, se è necessaria la sanzione dell'ammenda, essa dovrebbe essere di una misura sensibile per quelle categorie alle quali è destinata. Ritengo che sia inutile infliggere sanzioni così lievi da non poter essere neppure avvertite dai destinatari. Il senatore Casardi ha ricordato l'ammenda di una lira per offese alla bandiera; ma evidentemente si tratta di problemi di natura squisitamente politica che nulla hanno a che fare con il provvedimento in esame. Invece in questo caso si tratta di una pena esclusiva-

---

**VII COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e telec., mar. merc.) 13ª RIUNIONE (12 gennaio 1949)**

---

mente pecuniaria. per cui è necessario che essa sia di una misura tale da essere sentita come un castigo per essere adeguata agli scopi che si propone il disegno di legge.

FRANZA. Onorevoli colleghi, ritengo che sia molto più opportuno approvare questo disegno di legge dopo aver chiesto al Ministro le ragioni che lo hanno indotto a stabilire lo ammontare delle ammende previste nel provvedimento stesso. È probabile infatti che in

materia esistano dei precedenti che in questo momento non sono a nostra conoscenza.

PRESIDENTE. Ritengo che la Commissione possa essere tutta d'accordo nell'accogliere la proposta del senatore Franza. Pertanto, se non si fanno osservazioni, rinvio l'esame di questo disegno di legge per chiedere al Ministro competente le necessarie delucidazioni.

La riunione termina alle ore 11.