

SENATO DELLA REPUBBLICA

VII COMMISSIONE

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

RIUNIONE DEL 28 SETTEMBRE 1950

(72ª in sede deliberante)

Presidenza del Presidente CAPPÀ

INDICE

Disegni di legge:

(Discussione)

« Modificazione del primo comma dell'articolo 11 della legge 17 gennaio 1949, n. 6, concernente provvedimenti in materia di tasse di circolazione sugli autoveicoli, motocicli e velocipedi a motore » (N. 1111):

PRESIDENTE	Pag. 728, 729, 730, 731
LODATO	728, 730
BATTISTA, <i>Sottosegretario di Stato per i tra-</i> <i>sporti</i>	729, 730
GENCO	729
TISSI	729
FERRARI	729, 730
RICCI Mosè, <i>relatore</i>	729
BORROMEIO	730
CASTELLI, <i>Sottosegretario di Stato per le</i> <i>finanze</i>	730
FRANZA	730

« Autorizzazione di un limite di impegno di lire 85 milioni per la concessione all'Istituto nazionale per le case degli impiegati dello Stato (I.N.C.I.S.) del contributo, ai sensi della legge 2

luglio 1949, n. 408, per la costruzione di case per gli impiegati dello Stato » (N. 1229) (Approvato dalla Camera dei deputati):

PRESIDENTE	Pag. 735
PARATORE	735
CAMANGI, <i>Sottosegretario di Stato per i</i> <i>lavori pubblici</i>	735
FERRARI	735

« Autorizzazione della spesa di lire due miliardi per la riparazione dei danni alluvionali verificatisi nell'autunno 1949 nel Veneto e in provincia di Mantova, nell'Emilia e nella Toscana e della spesa di lire 200 milioni per i lavori di pronto soccorso » (N. 1275) (Approvato dalla Camera dei deputati):

PRESIDENTE	740
PARATORE	740
CAMANGI, <i>Sottosegretario di Stato per i</i> <i>lavori pubblici</i>	740

(Discussione e approvazione)

« Aumento da 250 milioni di lire a 10 miliardi di lire del contributo straordinario dell'Erario alle Ferrovie dello Stato per il Fondo pensioni, di cui alla legge 4 maggio 1936, n. 844 » (N. 1202) (Approvato dalla Camera dei deputati):

PARATORE	731
BORROMEIO, <i>relatore</i>	731
FERRARI	731

« Stanziamento di fondi per la liquidazione delle spese di trasporto per il rimpatrio di automezzi dall'Eritrea avvenuto nel 1946 » (N. 1218) (Approvato dalla Camera dei deputati):

PRESIDENTE	733
RICCI Mosè, <i>relatore</i>	732
BATTISTA, <i>Sottosegretario di Stato per i tra-</i> <i>sporti</i>	732, 733, 734
FERRARI	732, 734
TISSI	732, 734
BORROMEIO	732, 734
BUIZZA	733
MEACCI	733, 734
FRANZA	733, 734
TOMMASINI	734

« Modificazione degli stipendi dell'interprete di terza classe, grado nono, del personale delle stazioni dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato » (N. 1224):

PRESIDENTE	Pag.	736
TOMMASINI, <i>relatore</i>		735

« Autorizzazione di spesa per costruzioni edili per il collocamento degli impianti di revisione e controllo degli autoveicoli mediante apparecchiature di fornitura E.R.P. » (N. 1225):

PRESIDENTE	736,	737
PARATORE		736
FRANZA, <i>relatore</i>	736,	737
BATTISTA, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>		737
FERRARI		737
PANETTI		737

« Facilitazioni ferroviarie per il rientro in Alto Adige di optanti reintegrati nella cittadinanza italiana » (N. 1251) (Approvato dalla Camera dei deputati):

PRESIDENTE	738
PARATORE	738
TISSI, <i>relatore</i>	738
FERRARI	738

« Misura dell'indennità di stazione spettante al personale dipendente del Ministero delle poste e telecomunicazioni in servizio presso gli Uffici postali di confine di Chiasso e di Modane » (N. 1267) (Approvato dalla Camera dei deputati):

PARATORE	739
FRANZA, <i>relatore</i>	739

« Autorizzazione di spesa per l'acquisto di automezzi da concedersi in uso alla Polizia stradale per servizi di interesse del Ministero dei trasporti » (N. 1282-Urgenza):

PRESIDENTE	742
PARATORE	741
FERRARI	741
TOMMASINI, <i>relatore</i>	741

La riunione ha inizio alle ore 10,15.

Sono presenti i senatori: Borromeo, Buizza, Cappa, Cappellini, Ceschi, Corbellini, Ferrari, Focaccia, Franza, Genco, Mancini, Mariotti, Martini, Meacci, Panetti, Priolo, Ricci Mosè, Sanmartino, Tissi, Tommasini, Toselli, Troiano, Voccoli.

Assistono altresì: il senatore Paratore, Presidente della Commissione finanze e tesoro, il senatore Lodato, a norma dell'articolo 25 del Re-

golamento, nonchè gli onorevoli Castelli, Sottosegretario di Stato per le finanze, Tambroni, Sottosegretario di Stato per la marina mercantile, Camangi, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici e il senatore Battista, Sottosegretario di Stato per i trasporti.

GENCO, *Segretario*, dà lettura del processo verbale della riunione precedente, che è approvato.

Discussione del disegno di legge d'iniziativa del senatore Lodato: « Modificazione del primo comma dell'articolo 11 della legge 17 gennaio 1949, n. 6, concernente provvedimenti in materia di tasse di circolazione sugli autoveicoli, motocicli e velocipedi a motore » (N. 1111).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge di iniziativa del senatore Lodato: « Modificazione del primo comma dell'articolo 11 della legge 17 gennaio 1949, n. 6, concernente provvedimenti in materia di tasse di circolazione sugli autoveicoli, motocicli e velocipedi a motore ».

LODATO. Per quanto riguarda il disegno di legge di mia iniziativa sottoposto al vostro esame, comunico che sono state effettuate pressioni per iscritto, anche da parte delle Prefetture, al Ministero dell'interno, il quale non si è curato neanche di rispondere, mentre sia il Ministero delle finanze che quello dei trasporti hanno dichiarato di non aver nulla da opporre. Riterrei pertanto opportuno prescindere dal parere del Ministero dell'interno perchè rinviare il presente provvedimento costituirebbe un danno considerevole sia al lavoro che alla produzione.

PRESIDENTE. Onorevole Lodato, non sono del suo stesso parere: occorre sentire il Ministero dell'interno per sapere se ha nulla in contrario alla modifica da lei proposta all'articolo 11 della legge 17 gennaio 1949, n. 6.

LODATO. Faccio notare che, poichè compete all'autorità politica di dare o meno questi permessi, è l'autorità politica che vedrà se sarà il caso di concederli per tutta la durata del lavoro oppure ogni 5 giorni. Senza dire poi che i permessi possono sempre essere revocati.

BATTISTA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Faccio osservare che i disegni di legge di iniziativa parlamentare debbono essere anche concordati fra i vari Ministeri interessati. Il Ministero dei trasporti non ha niente da obiettare a questo disegno di legge, salvo la forma, che il Ministero ritiene debba essere modificata. Il Ministero delle finanze non ha nulla di obiettare. È vero. Ma dato anche che i permessi li debbono dare i Prefetti, non credo che la Commissione possa procedere senza l'opinione del Ministero dell'interno.

PRESIDENTE. Onorevole Lodato, ella ha ottenuto l'adesione del Ministero dei trasporti e il nulla osta del Ministero delle finanze, e, da questo punto di vista, può considerarsi soddisfatto. Ma per regolarità, dobbiamo chiedere il parere del Ministero dell'interno: abbia la bontà di attendere.

GENCO. Onorevoli senatori, nella vecchia disposizione di legge era già previsto il parere del Ministero dell'interno. La modifica apportata alla legge precedente dal collega Lodato consiste nella possibilità di concedere i permessi, anziché per soli 5 giorni, per tutta la durata dei lavori. Sull'opportunità di una tale modifica sarà bene sottolineare che, ad esempio, negli inverni scorsi, per far raggiungere i cantieri di rimboschimento, o i cantieri stradali, previsti dalle leggi sull'occupazione della mano d'opera, ciascuno dei quali dava lavoro a non meno di 70 operai, ci si è trovati in serie difficoltà, tanto che, spesso, i lavoratori hanno dovuto fare anche 15 chilometri a piedi e non poche volte, poi, sono stati eseguiti trasporti senza permesso, a rischio e pericolo del datore di lavoro. Ritengo, pertanto, che il disegno di legge sia molto utile ed urgente: non mi sembra perciò opportuno attendere il parere del Ministero dell'interno, anche perchè nulla si innova nei confronti di questo ai poteri concessigli nella legge attuale.

TISSI. Mi associo al senatore Genco.

FERRARI. Anche a me la richiesta del Sottosegretario Battista sembra fuori luogo, perchè darebbe luogo a una procedura nuova, dato che siamo di fronte ad un disegno di legge di iniziativa parlamentare. Potremmo tuttavia anche accedere alle sue richieste, ma subordinatamente alla soppressione totale dell'articolo della vecchia legge del 1949, che è evidentemente ri-

volto ad un fine politico, non proprio conforme ad un regime democratico e che quindi va abrogato.

L'articolo in questione stabilisce il divieto assoluto di trasporto di persone con autocarri, mentre nella vecchia legge era ammesso il trasporto da parte di tutti, salvo l'intervento del Ministero dei trasporti come elemento tecnico per constatare l'efficienza degli automezzi, per quanto riguarda i freni, la struttura, ecc., ed il pagamento di una tassa. Nel 1949 fu introdotta una procedura di intervento da parte dell'Autorità politica, che mostrò come impedimento della legge fosse proprio di impedire il movimento delle persone.

PRESIDENTE. Non di impedire, di controllare.

FERRARI. Un controllo di tal genere è sempre un impedimento: propongo dunque che l'articolo inserito nella vecchia legge sia abrogato.

BATTISTA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Non mi posso dichiarare favorevole al disegno di legge se non ho sentito i colleghi dei Ministeri interessati. Naturalmente, la Commissione può prescindere dal parere del Ministero dell'interno e approvare il disegno di legge. Ritengo però che si potrebbe attendere fino alla prossima riunione, impegnandomi io a sollecitare la risposta del Ministro dell'interno. Tanto più questo sarebbe opportuno, in quanto il Ministero delle finanze e quello dei trasporti stanno concordando un nuovo testo che differisce non poco da quello proposto dal senatore Lodato e che è più vicino a quello che sarà l'indirizzo della nuova legge generale sulla materia, attualmente allo studio nei competenti Ministeri.

Vorrei pregare, pertanto, la Commissione di sospendere la discussione su questo disegno di legge in modo di permettere la distribuzione del testo ministeriale, che mi riservo di presentare.

RICCI MOSÈ, *relatore*. Lo scopo che il senatore Lodato, nella sua grande competenza e squisita sensibilità politica, ha voluto raggiungere è quello di facilitare il compito del trasporto degli operai dal luogo di residenza a quello di lavoro. Attualmente il Prefetto ha il diritto di dare l'autorizzazione per soli cinque giorni. Il senatore Lodato ha chiesto, in definitiva, di non obbligare le ditte a rinnovare ogni cinque giorni il permesso e quindi la sua

proposta è del tutto rispondente alle necessità del lavoro e della produzione, in quanto scomparirebbe il pericolo di una interruzione, in caso di mancato rinnovo di permesso o di ritardo.

Poichè la facoltà di concedere i permessi rimane sempre al Prefetto, sarà sempre l'Autorità politica a giudicare caso per caso, se sarà opportuno darlo per un periodo maggiore o limitarlo a cinque giorni. Credo quindi che il disegno di legge possa essere approvato nel testo del senatore Lodato.

BORROMEO. Ritengo che, pur accettando i criteri che hanno ispirato la proposta Lodato, dopo la comunicazione del Sottosegretario Battista che è in corso di redazione un nuovo testo, che più organicamente disciplinerà la concessione dei permessi per il trasporto degli operai nel luogo di lavoro, diversificandosi notevolmente dalla stessa proposta Lodato, sia opportuno accettare la proposta di un breve rinvio.

BATTISTA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Con la procedura allo studio del nuovo testo, il permesso ottenuto una volta sarà valido per un lungo periodo di tempo: la stessa proposta Lodato, quindi, sarà superata in quanto a facilitazioni. Ritengo quindi di dover insistere sulla proposta di rinvio, almeno finchè i membri della Commissione possano prender conoscenza del nuovo testo e studiarlo.

CASTELLI, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Vorrei informare l'onorevole Ricci che già da un certo tempo, d'intesa con il Ministero dei trasporti, sono in corso studi per la riforma di tutto il complesso sistema delle tasse di circolazione. In sede di questi studi è stato elaborato il disposto annunciatovi dal Sottosegretario Battista, che non è una elucubrazione degli uffici ministeriali, ma che è frutto anche dei voti delle categorie interessate. Se dobbiamo, seguendo la scia che ha tracciato il senatore Lodato, anticipare quello che sarà il tutto organico delle disposizioni delle tasse di circolazione, credo che sarà bene che tra il testo del senatore Lodato e quello che si potrebbe chiamare governativo — si può chiamare così, soprattutto perchè tiene conto delle necessità di tutte le categorie interessate — la Commissione si orienti con un attento esame e pertanto aderisca alla proposta di rinvio del collega Borromeo.

FERRARI. Ritengo, in linea generale, che non debba valere una comunicazione come quella che ci ha fatto il Sottosegretario di Stato per le finanze, che si sta preparando un testo unico per le tasse di circolazione, per giustificare il rinvio di questo disegno di legge.

Se eventualmente il testo unico crederà di modificare quello che oggi viene deciso, ciò si farà, ma intanto deve essere risolto con la massima urgenza il problema che ci siamo posti. Tuttavia un breve rinvio può essere accettato, onde prendere conoscenza del nuovo testo che si dice redatto dagli uffici ministeriali.

PRESIDENTE. Onde procedere ad un effettivo coordinamento ed approfondimento della sostanza del disegno di legge, propongo alla Commissione di incaricare i senatori Ricci Mosè, Genco e Borromeo di studiare la proposta di legge Lodato, in correlazione agli studi e alle osservazioni dei Ministeri interessati, per poi riferire con proposte concrete e definite, su cui si possa rapidamente procedere.

LODATO. Prego il Presidente di permettermi di prendere contatto con questa sottocommissione, onde esaminare di nuovo e più a fondo, alla luce degli studi ministeriali, la questione da me prospettata.

BORROMEO. Sulla pregiudiziale del rinvio siamo d'accordo. Però bisogna tener presente che potremmo trovarci di fronte ad un testo del tutto nuovo: crederei perciò opportuno che la sottocommissione proposta dal Presidente si mettesse d'accordo con il collega Lodato, il quale potrebbe presentare una nuova proposta di legge, a meno che il Governo non voglia presentare un suo disegno di legge, che la Commissione potrebbe esaminare contemporaneamente alla proposta di legge di iniziativa parlamentare.

BATTISTA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Mi sembra che la cosa più semplice sia che il senatore Lodato, riconoscendo giuste le osservazioni fatte dal Ministero e le conclusioni cui è giunto, si faccia egli stesso proponente di un nuovo testo.

FRANZA. La Commissione ha in esame una proposta di legge di iniziativa parlamentare del senatore Lodato e la discussione si è svolta su di essa.

È intervenuto il Governo a dire che esiste o è allo studio un testo governativo, di cui la Commissione non ha conoscenza; non è perciò possibile far procedere la discussione contemporaneamente su tutti e due i testi.

Mi sembra che il compito della sottocommissione sia di esaminare i due testi e di proporre un nuovo testo definitivo in cui dovrà essere tenuta presente innanzitutto la necessità di accertare la idoneità del mezzo al trasporto di persone. Dovranno essere regolati i limiti del trasporto per un periodo di tempo ben fissato e per località determinate, per evitare equivoci in merito alle sanzioni da applicare in caso di inosservanza. Quando poi si viene ad introdurre il concetto della autorizzazione data dalla autorità politica, bisogna bene indicare questa autorità per evitare equivoci nell'applicazione della legge.

PRESIDENTE. Non facendosi osservazioni, resta stabilito il rinvio della discussione ad altra seduta, in cui si ascolterà la relazione della sottocommissione che si intende nominata nelle persone dei senatori Ricci Mosè, Borromeo e Genco, con l'incarico di studiare il disegno di legge in collaborazione col proponente senatore Lodato e con i ministeri interessati.

Discussione e approvazione del disegno di legge:

« **Aumento da 250 milioni di lire a 10 miliardi di lire del contributo straordinario dell'Erario alle Ferrovie dello Stato per il Fondo pensioni, di cui alla legge 4 maggio 1936, n. 844** » (N. 1202) (Approvato dalla Camera dei deputati).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Aumento da 250 milioni di lire a 10 miliardi di lire del contributo straordinario dell'Erario alle Ferrovie dello Stato per il Fondo pensioni, di cui alla legge 4 maggio 1936, n. 844 ».

PARATORE. La Commissione di finanze e tesoro non ha nulla da obiettare. Sarebbe stato preferibile fare esatto riferimento al capitolo di iscrizione della spesa, ma non è questa una difficoltà sì grave da richiedere un rinvio del disegno di legge alla Camera.

BORROMEO, *relatore*. Il contributo da parte del Ministero del tesoro al Fondo pensioni delle

Ferrovie dello Stato era stato disciplinato nel 1936 in misura tale per cui corrispondeva al 44 per cento di tutto l'onere.

Da allora è rimasto in questa stessa misura, benchè, sia per la svalutazione della moneta, sia per altri oneri conseguenti a certi provvedimenti, l'onere sia molto aumentato, salendo dai 559 milioni del 1936 ai 27 miliardi del 1950-1951.

La differenza veniva ad essere così sopportata quasi integralmente dal Ministero dei trasporti, considerata l'esiguità del contributo del personale e l'ingente misura degli interessi. Col presente disegno di legge si stabilisce, invece, che il contributo del tesoro venga aggiornato e moltiplicato per 40 rispetto al 1936, ricostituendo così lo scosso equilibrio.

FERRARI. Di fronte ai bilanci generali non vi è aggravio, ma una distribuzione più equa di oneri. Per questa ragione e considerato anche l'obiettivo che si pone il disegno di legge, mi dichiaro favorevole.

PRESIDENTE. Se non si fanno altre osservazioni, passo a leggere l'articolo unico del disegno di legge, che risulta così formulato:

Articolo unico.

Il contributo annuo del Tesoro a favore dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, autorizzato con l'articolo 6 della legge 4 maggio 1936, n. 844, a parziale copertura del disavanzo della gestione del fondo pensioni e sussidi per il personale dell'Amministrazione stessa, è elevato — a partire dall'esercizio finanziario 1950-51 — da lire 250 milioni a 10 miliardi.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Discussione e approvazione del disegno di legge:

« **Stanziamiento di fondi per la liquidazione delle spese di trasporto per il rimpatrio di automezzi dall'Eritrea avvenuto nel 1946** » (Numero 1218) (Approvato dalla Camera dei deputati).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del seguente disegno di legge: « Stanziamiento di fondi per la liquidazione delle spese di trasporto per il rimpatrio di automezzi dall'Eritrea, avvenuto nel 1946 ».

RICCI MOSÈ, *relatore*. In seguito ad accordi fra il Governo alleato e il Governo italiano, e anche allo scopo di poter aiutare il servizio dei trasporti in Italia, allora — al tempo dell'elaborazione del presente disegno di legge — deficiente, si stabilì di stimolare il rientro in Italia degli automezzi rimasti in Eritrea convenendo che il viaggio sarebbe stato a spese dei proprietari degli automezzi; ma, per un cumulo di vicende, questi trasporti ebbero luogo dopo più di un anno, con una spesa enormemente superiore (107 milioni) e in un periodo in cui la situazione dei trasporti si era in Italia normalizzata, per cui i proprietari vennero a realizzare guadagni assai minori dei previsti. Allora la categoria interessata fece osservare al Governo che essa aveva assunto l'impegno di pagare le spese di trasporto, qualora fosse avvenuto immediatamente. Essendo invece avvenuto — con notevole danno — dopo un anno, durante il quale gli automezzi erano rimasti bloccati, chiese il concorso del Governo alle spese. Ne derivò l'accordo secondo il quale lo Stato avrebbe contribuito nella proporzione prevista dal presente disegno di legge, di cui propongo l'approvazione.

BATTISTA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Questo accordo fu concluso quando era Ministro l'onorevole Lombardo: è, dunque, un accordo di vecchia data ed è quindi necessario metterlo finalmente in applicazione.

FERRARI. Malgrado le delucidazioni del senatore Ricci, confesso la mia perplessità, anche perchè non so se questo rimpatrio sia dovuto a richieste degli interessati oppure se derivi da una disposizione tassativa da parte dello Stato.

BATTISTA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Nel 1946 c'erano pochissimi mezzi di trasporto in Italia, mentre in Eritrea ve n'era un numero cospicuo, del tutto inutilizzato. Si chiese allora agli alleati di poter portare in Italia questi automezzi. Il Governo alleato dette l'autorizzazione e il Governo italiano invitò le ditte a portare questi mezzi in Italia. Fu fatta una convenzione in proposito. Passò un anno: la situazione dei trasporti non si presentava più deficitaria. Coloro che si erano impegnati a compiere il trasporto a loro spese, si trovarono davanti a spese più elevate, perchè erano nel

frattempo aumentati i noleggi delle navi, e ad utili assai diminuiti, perchè i mezzi di trasporto erano meno richiesti in Italia. Si addivenne così nel 1946 a questa regolazione. Perciò l'osservazione del senatore Ferrari è formalmente giustificata, ma in realtà il trasporto in Italia di questi mezzi fu dovuto ai pressanti inviti del Governo.

FERRARI. Perchè quest'onere passa a carico al Ministero dei trasporti e non invece al Ministero del tesoro, come sarebbe più naturale?

BATTISTA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Perchè l'accordo lo fece il Ministero dei trasporti. Per quanto riguarda l'articolo 81 della Costituzione, faccio poi osservare che questo stanziamento è già previsto nella prima nota di variazione al bilancio 1949-50, per cui la copertura è del tutto assicurata.

FERRARI. Anche a nome dei colleghi del mio gruppo, dichiaro di astenermi dalla votazione.

TISSI. Mi sembra che lo Stato esageri facendo pagare solo 28 milioni agli interessati e assumendosi in proprio l'onere di ben 86 milioni; credo che la proporzione dovrebbe essere modificata.

BORROMEO. I proprietari hanno sostenuto 600 mila lire di spesa per trasportare ciascun autocarro in Italia. Ora, se pensate che lo Stato rimborsa 160 mila lire per ogni autocarro, vedete che la proporzione non è poi tanto esagerata.

D'altra parte questi autocarri sono stati gravati di una iscrizione di credito da parte della amministrazione dello Stato, sicchè non è stato neppure possibile commerciarli facilmente; sono stati utilizzati, ma non si sono potuti vendere. Dunque è stato notevole il danno che i proprietari di questi autocarri hanno subito e la transazione che oggi ci viene presentata merita la nostra approvazione.

FERRARI. Poichè la risposta del Sottosegretario Battista non mi ha del tutto soddisfatto, domando se è stato fatto un preciso obbligo ai proprietari perchè provvedessero al rimpatrio degli automezzi, oppure se vi è stato un invito così come prima mi sembra abbia affermato l'onorevole Sottosegretario.

PRESIDENTE. La relazione ministeriale che accompagna il disegno di legge dice: « I proprietari degli autoveicoli rimpatriati richiesero poi, a mezzo anche delle Associazioni sindacali, che il Governo italiano assumesse integralmente l'onere della spesa tenuto conto che: a) il rimpatrio era stato effettuato essenzialmente nell'interesse generale; b) che gli interessati per più di un anno si erano trovati nella impossibilità di utilizzare gli automezzi in Eritrea, perchè in attesa del rimpatrio erano stati loro ritirati i documenti di circolazione ».

BUIZZA. Mi sembra che la spiegazione richiesta dal senatore Ferrari sia in questo periodo della già citata relazione: « Precedentemente erano stati inviati in Eritrea due funzionari tecnici del Ministero dei trasporti per il collaudo e la selezione degli autocarri e dei rimorchi le cui condizioni di efficienza dessero garanzia di proficuo e pronto impiego nel territorio metropolitano ».

BATTISTA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Premetto che un preciso obbligo in tal caso non si sarebbe potuto tradurre che in una requisizione, evidentemente non opportuna.

Il Ministero, poichè vi era gran bisogno di automezzi per i trasporti nel territorio nazionale, espresse il desiderio che gli autocarri esistenti in Eritrea ritornassero in territorio metropolitano. Vennero quindi mandati due funzionari in Eritrea per collaudare gli automezzi e scegliere quelli in buone condizioni, per i quali valesse la pena di sopportare le spese di viaggio. Furono scelti 114 autocarri. Mi domando se tutto questo complesso di cose non comporti in realtà un obbligo da parte dello Stato. Si è venuti ad una transazione: lo Stato non rimborsa tutto, rimborsa una parte.

Si tratta di una questione che viene a noi a quattro anni di distanza, quando ormai la situazione è normale e gli autocarri — forse — abbondano. Ma pensiamo alla situazione che dovette affrontare il Ministro dell'epoca, che dovette trattare questa questione sotto l'assillo dell'assoluto bisogno di automezzi. La presente transazione è il frutto di tale situazione e rappresenta un'opera di giustizia.

PRESIDENTE. Ritengo utile dare lettura di quanto si dice in proposito nella relazione ministeriale: « Ritenendo fondate le richieste de-

gli auto-trasportatori rimpatriati, il Ministero dei trasporti ha prospettato la questione al Ministero del tesoro, il quale è venuto nella determinazione, nell'impossibilità di accogliere integralmente le suddette richieste, stante il rilevante onere che ne sarebbe derivato al bilancio dello Stato, di concedere un abbuono parziale con pagamento rateale. È stato stabilito pertanto di porre a carico degli interessati una parte della somma globale, determinandola in base al criterio di porre a carico degli interessati stessi le seguenti somme: lire 160 mila per ogni autocarro, lire 70 mila per ogni rimorchio e lire 11.200 per ogni persona, dal che si ricaverà la somma di circa lire 28 milioni. Pertanto lo Stato anticiperà l'intera somma di lire 114 milioni e gli interessati rimborseranno le spese nella misura fissata ammontante a circa 28 milioni ».

MEACCI. Credo che sarebbe opportuno sapere chi sono i proprietari degli automezzi rimpatriati, cosa facile trattandosi di soli 114 autocarri. Tutti sanno se e quanto hanno guadagnato in Africa ed anche in Italia dal momento del loro rimpatrio approfittando della carenza di mezzi.

BATTISTA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Bisogna tener conto che questi automezzi sono rimasti fermi per un anno prima del rimpatrio e che sono rientrati in Italia quando già la crisi era stata superata.

FRANZA. Mi pare che non si tenga ben presente la condizione di coloro che si trovavano in Eritrea nel 1946. Innanzi tutto il Governo non aveva il potere di requisire, in modo che, quando ha invitato i proprietari degli automezzi ad aderire al rimpatrio e costoro hanno accettato l'invito, è sorto un patto bilaterale tra il Governo italiano a mezzo dei suoi rappresentanti e i proprietari degli autoveicoli, in modo che, se gli automezzi erano ritenuti idonei, sorgeva un obbligo implicito da parte del Governo italiano.

Ricordo inoltre che gli italiani d'Eritrea non sono riusciti a portare in Patria il grande o piccolo patrimonio che erano riusciti a realizzare. Ci troviamo di fronte a persone che hanno avuto un danno patrimoniale considerevolissimo e che hanno avuto un ulteriore danno per il fatto che gli autocarri sono rimasti fermi un anno in Eritrea.

Il Governo italiano ha dovuto riconoscere in linea di onestà che bisognava fronteggiare lo onere del trasporto. Mi dichiaro quindi favorevole al disegno di legge.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale e passo alla lettura degli articoli:

Art. 1.

Il Ministero dei trasporti è autorizzato ad assumere a carico del proprio bilancio, nei limiti della somma di lire 86 milioni, le spese ammontanti a circa 114 milioni di lire per il rimpatrio dall'Eritrea di autoveicoli, rimorchi e persone, effettuato nel 1946.

La restante somma di lire 28 milioni rimane a carico delle persone e dei proprietari degli automezzi rimpatriati.

MEACCI. Propongo di aggiungere al primo comma dopo le parole « per il rimpatrio », la parola « obbligatorio ».

FERRARI. Mi associo all'emendamento del senatore Meacci.

PRESIDENTE. Pongo ai voti l'emendamento aggiuntivo proposto dal senatore Meacci. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Non è approvato).

TISSI. Propongo di modificare la cifra del carico da assumersi da parte del Ministero dei trasporti, da 86 milioni, che mi sembrano eccessivi, a 57 milioni, che costituirebbero un più equo rimborso del 50 per cento.

PRESIDENTE. Pongo ai voti l'emendamento modificativo proposto dal senatore Tissi. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(Non è approvato).

Pongo in votazione l'articolo 1 nel testo di cui ho dato lettura. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Art. 2.

Il Ministero dei trasporti è altresì autorizzato ad anticipare la predetta somma di lire 28 milioni, salvo recupero, entro l'esercizio finanziario 1949-50, nei confronti degli interessati al rimpatrio.

TOMMASINI. Mi sembra più logico sostituire alla dizione: « entro l'esercizio finanziario 1949-50 », l'altra: « entro l'esercizio finanziario 1950-51 ».

BATTISTA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Concorderei pienamente con quanto osservato dal senatore Tommasini, se non avessi il dubbio che lo stanziamento è compreso in una nota di variazione relativa all'esercizio 1949-50 sia per quanto riguarda l'entrata che l'uscita.

TOMMASINI. Mi domando se con questa legge si possa procedere nei confronti delle ditte interessate, una volta scaduto il periodo previsto dalla legge.

BORROMEO. L'impegno di effettuare il recupero nell'esercizio finanziario 1949-50 non può essere mantenuto perchè la legge viene approvata quando l'esercizio è trascorso, ma ciò ha valore solo rispetto al Ministero e non rispetto agli obbligati.

FRANZA. L'articolo 2 resterà inoperante e, solo quando si farà il recupero con gli atti esperimenti consensualmente, si potrà procedere.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'articolo 2. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Art. 3.

All'onere di lire 86 milioni di cui al precedente articolo 1 sarà fatto fronte con una aliquota delle maggiori entrate previste nella legge 1° aprile 1950, n. 155, concernente variazioni al bilancio per l'esercizio 1949-50 (primo provvedimento).

Il Ministro per il tesoro è autorizzato a provvedere, con propri decreti, alle variazioni di bilancio derivanti dall'applicazione della presente legge.

Pongo in votazione l'articolo 3. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Pongo in votazione il disegno di legge nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Discussione del disegno di legge: « Autorizzazione di un limite di impegno di lire 85 milioni per la concessione all'Istituto nazionale per le case degli impiegati dello Stato (I.N.C.I.S.) del contributo, ai sensi della legge 2 luglio 1949, n. 408, per la costruzione di case per gli impiegati dello Stato » (N. 1229) (Approvato dalla Camera dei deputati).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Autorizzazione di un limite di impegno di lire 85 milioni per la concessione all'Istituto nazionale per le case degli impiegati dello Stato (I.N.C.I.S.) del contributo, ai sensi della legge 2 luglio 1949, n. 408, per la costruzione di case per gli impiegati dello Stato ».

Do lettura del parere del Ministero del tesoro, inviatoci dalla Ragioneria generale dello Stato: « Codesta onorevole Presidenza, tramite la Direzione generale del Tesoro, ha chiesto di conoscere se sulla disponibilità di maggiori entrate recata dal quinto provvedimento di variazioni al bilancio, per l'esercizio finanziario 1949-50, risulta tuttora accantonata la somma di 85 milioni destinata alla copertura dell'onere derivante dal disegno di legge in oggetto specificato.

« Al riguardo, si fa presente che a questa Ragioneria generale non consta che il disegno di legge di che trattasi si trovi compreso tra quelli stralciati dalla 5ª Commissione finanze e tesoro, in sede di esame del piano di utilizzazione della cennata disponibilità di maggiori entrate recata dal quinto provvedimento di variazioni al bilancio, e pertanto la copertura del suddetto onere di 85 milioni sarebbe tuttora assicurata ».

PARATORE. A proposito di questo disegno di legge debbo rilevare che vi è la tendenza dei singoli Ministeri a creare case per tutti i propri impiegati: ma la situazione della tesoreria dello Stato non lo consente, perchè non ci sono fondi sufficienti a soddisfare tutte le richieste. Si pensava di modificare lo statuto dell'I.N.C.I.S. che assegna le case in funzione della situazione familiare degli impiegati e si proponeva di assegnarle in una certa percentuale a tutti gli impiegati dello Stato, prescindendo dallo stato di famiglia.

Buona parte però rimarrebbe sempre senza casa. Pregherei il Presidente ed il relatore di

tenere una riunione con l'I.N.C.I.S. prima di prendere qualunque deliberazione.

CAMANGI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Non ho niente in contrario a rinviare la discussione. Vorrei però precisare che la riunione proposta dal senatore Paratore dovrebbe avvenire con il rappresentante del Ministero dei lavori pubblici e non con l'I.N.C.I.S. che è un suo organo esecutivo.

FERRARI. Non intendo sollevare eccezioni a questa proposta che, modificata così come ha detto l'onorevole Sottosegretario Camangi, mi pare abbia una ragione legittima. Desidererei però che la questione fosse risolta rapidissimamente in modo di non protrarre la approvazione di questo disegno di legge oltre la prossima settimana.

PRESIDENTE. Rinvio il seguito della discussione alla prossima seduta per ascoltare le conclusioni cui saranno pervenuti nel loro incontro i rappresentanti del Ministero dei lavori pubblici e il Presidente della Commissione finanze e tesoro del Senato.

Discussione e approvazione del disegno di legge:

« Modificazione degli stipendi dell'interprete di terza classe, grado nono, del personale delle stazioni dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato » (N. 1224).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del seguente disegno di legge: « Modificazione degli stipendi dell'interprete di terza classe, grado 9º, del personale delle stazioni dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ». Comunico che su questo disegno di legge la Commissione finanze e tesoro non ha nulla da osservare.

TOMMASINI, *relatore*. Onorevoli senatori premetto di essere favorevole all'approvazione del disegno di legge. La legge n. 439, dell'8 luglio 1949, fu approvata non tenendo presente che era stata già approvata la legge n. 149 del 12 aprile 1949. Nel formulare la tabella non si era dunque tenuto conto che la tabella base su cui era stata fatta la legge, era stata nel frattempo modificata dagli aumenti generali di stipendio per gli statali; e allora gli stipendi furono impostati con un massimo di 185 mila lire attraverso sei scatti diversi, anzichè con

quello di 226 mila come di diritto. Il disegno di legge odierno provvede ad ovviare a questa irregolarità.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale e passo alla lettura degli articoli:

Art. 1.

Gli stipendi per il grado 9° - interprete di 3ª classe - indicati nell'aggiunta all'allegato A (personale delle stazioni) al regolamento del personale delle Ferrovie dello Stato, annessa alla legge 8 luglio 1949, n. 439, sono sostituiti - con effetto dalla data di entrata in vigore della legge medesima - da quelli indicati nella tabella allegata alla presente legge.

(È approvato).

Art. 2.

Alle misure delle competenze risultanti dall'attuazione del precedente articolo si applica l'aumento previsto dalla legge 11 aprile 1950, n. 130.

(È approvato).

Art. 3.

La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica Italiana.

Propongo la soppressione di questo articolo. Chi approva tale soppressione è pregato di alzarsi.

(È approvata).

TABELLA.

AGGIUNTA ALL'ALLEGATO A AL REGOLAMENTO DEL PERSONALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Grado	QUALIFICA	STIPENDI							Anni richiesti per gli aumenti periodici
		iniziale	al 1° aumento	al 2° aumento	al 3° aumento	al 4° aumento	al 5° aumento	al 6° aumento	
9°	Interprete di 3ª cl.	201.000	205.000	210.000	215.000	219.000	223.000	226.000	2.2.2.3.3.3.

(È approvata).

Pongo in votazione il disegno di legge nel suo complesso di due articoli e una tabella. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Discussione e approvazione del disegno di legge:

« Autorizzazioni di spesa per costruzioni edili per il collocamento degli impianti di revisione e controllo degli autoveicoli mediante apparecchiature di fornitura E.R.P. » (Numero 1225).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Autorizzazioni di spesa per costruzioni edili per il collocamento degli impianti di revisione e controllo

degli autoveicoli mediante apparecchiature di fornitura E.R.P. ».

PARATORE. Ho solo da osservare che manca l'indicazione esatta del capitolo di spesa, che sarebbe opportuno inserire mediante emendamento.

PRESIDENTE. Poichè risulta dalla relazione a stampa che la spesa è stata stanziata sul capitolo 61, si potrà emendare in tal senso il disegno di legge.

FRANZA, *relatore*. L'onorevole Ministro dei trasporti, nel presentare il disegno di legge di autorizzazione di spesa per costruzioni edili per il collocamento di moderni impianti di revisione e controllo degli autoveicoli, osserva che l'Ispettorato generale della motorizzazione civile ha fin qui assolto i compiti di revisione e controllo

senza un'idonea attrezzatura tecnica. Si consideri che è devoluto per legge al Ministero dei trasporti anche il compito di compiere studi ed esperienze per seguire i progressi della meccanica, al fine di aggiornare la legislazione in materia di traffico, oltre quello di controllo e revisione degli autoveicoli, donde la necessità di fornire gli organi competenti di nuovi e moderni impianti, non potendosi sempre e soltanto fare affidamento sulla preparazione professionale dei funzionari. Essendosi perciò provveduto all'acquisto delle attrezzature indispensabili con i fondi in conto E.R.P., occorre ora provvedere al collocamento degli impianti in idonei edifici in ciascuna delle sedi dei dipendenti organi regionali. I progetti relativi sono stati compilati e l'importo delle nuove costruzioni ammonta a 80 milioni di lire.

A quanto sopra provvede l'articolo 1 del disegno di legge che si propone, mentre l'articolo 2 specifica che alla spesa relativa si fa fronte con lo stanziamento già iscritto nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1950-51, nell'apposito capitolo 61.

BATTISTA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Col presente provvedimento la situazione del controllo degli autoveicoli viene ad essere di molto migliorata. Come è noto il Piano E.R.P. ha inviato apparecchi di revisione e di controllo molto perfezionati che saranno inviati ai Compartimenti. Tutto ciò comporta una organizzazione tecnica nel Ministero dei trasporti, che migliorerà moltissimo lo studio degli automezzi e ci metterà alla stregua degli altri Paesi anche in questo campo.

FERRARI. Non ho nulla da eccepire sulla sostanza del disegno di legge: debbo però osservare che questi apparecchi avremmo potuto produrli in Italia, anziché farli venire dall'estero. Faccio poi notare che sarebbe molto bene che essi fossero destinati a tutti i compartimenti: propongo perciò di aggiungere alla fine dell'articolo 1 le seguenti parole: « in ogni Ispettorato compartimentale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione », anche per evitare che, in seguito a pressioni e ad influenze, gli apparecchi vengano destinati a determinati compartimenti anziché ad altri, il che sarebbe assolutamente ingiusto.

BATTISTA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Onorevole Ferrari, accederei alla sua proposta se non dovessi osservare che 80 milioni sono ben pochi per costruire tutte le sedi che occorrerebbero per il collocamento degli apparecchi in tutti i compartimenti d'Italia. Sarà logico, invece, seguire un criterio preferenziale sulla base del maggiore o minore numero di autoveicoli registrati.

PANETTI. Mi associo alle considerazioni del Sottosegretario e faccio anche notare che non in tutti gli Ispettorati si troverà chi saprà adoperare gli strumenti. La cosa va fatta per gradi e anche non troppo rapidamente, altrimenti si verrà a creare un impaccio anziché uno snellimento della attuale procedura di controllo e verifica.

FRANZA, *relatore*. Risulta dalla relazione che il Ministero dei trasporti avrà cura di costruire in ogni compartimento le sedi per l'installazione. Mi sembra che ciò possa bastare a tranquillizzare l'onorevole Ferrari.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale e passo alla lettura degli articoli:

Art. 1.

È autorizzata la spesa di lire 80.000.000 per costruzioni edili per il collocamento degli impianti di revisione e controllo degli autoveicoli mediante apparecchiature di fornitura E.R.P.
(È approvato).

Art. 2.

Alla spesa di cui all'articolo 1 verrà fatto fronte con lo stanziamento già iscritto nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1950-1951.

In conformità delle osservazioni del Presidente della Commissione finanze e tesoro, propongo di sostituire alle parole « già iscritto nello stato di previsione » le altre « già iscritto al capitolo 61 dello stato di previsione ».

Chi approva tale emendamento è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 2 con la modifica testè approvata. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Pongo ora in votazione il disegno di legge nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Discussione e approvazione del disegno di legge:

« **Facilitazioni ferroviarie per il rientro in Alto Adige di optanti reintegrati nella cittadinanza italiana** » (N. 1251) (Approvato dalla Camera dei deputati).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Facilitazioni ferroviarie per il rientro in Alto Adige di optanti reintegrati nella cittadinanza italiana ».

PARATORE. La Commissione finanze e tesoro non ha nulla da obiettare. Ritengo però inopportuno dire che all'onere derivante dal provvedimento verrà provveduto con la riduzione del fondo di riserva relativamente a esercizi finanziari futuri.

TISSI, *relatore*. È a conoscenza di tutti che, nella primavera del 1939, i Governi italiano e tedesco imposero alla popolazione alto-atesina mistilingue la cosiddetta opzione, cioè la scelta tra la cittadinanza italiana e la tedesca, con il conseguente trasferimento in Germania di coloro che avessero optato per quel Paese. Furono fatte pressioni perchè il numero degli optanti per la Germania fosse il più elevato possibile e si arrivò a minacciare che chi non avesse optato sarebbe stato trasferito in Sicilia. I funzionari tedeschi che raccoglievano le firme non dicevano però che l'opzione per la Germania avrebbe comportato di necessità il trasferimento in tale Paese degli optanti. Coloro che hanno optato hanno dato comunque una chiara dimostrazione di anti-italianità. Alla fine della guerra, in seguito agli accordi Grüber-De Gasperi, gran parte di coloro che erano andati in Germania poterono rientrare in Italia. Questi accordi hanno riaperto il problema delle minoranze germaniche che il sistema, pur brutale, di Hitler e di Mussolini aveva tuttavia risolto. Questi accordi hanno creato delle agevolazioni per il rientro nel nostro Paese, con un conse-

guente danno per l'Italia, perchè si è verificato un accrescimento del gruppo etnico tedesco in Italia, il che favorisce la politica austriaca, come dimostra il fatto che in Austria ci sono degli agenti che cercano di far venire in Italia il maggior numero possibile di persone.

Sarei in linea di principio contrario a questo disegno di legge, perchè ritengo che sarebbe molto più conveniente per lo Stato italiano se gli optanti andati in Austria vi rimanessero. D'altra parte, per motivi di opportunità contingente, credo che sia il caso di approvare questo disegno di legge. Mi rimetto al giudizio della Commissione.

PRESIDENTE. Debbo fare osservare alla Commissione che il problema degli alto-atesini è stato risolto con una transazione internazionale che aveva il principale scopo di conservare all'Italia l'Alto Adige in un momento in cui vi era la minaccia di perderlo. Il rientro degli optanti fu una delle condizioni poste. Non conosco l'origine politica di questo disegno di legge, ma credo che derivi dagli accordi presi per la conciliazione delle due nazionalità.

Nessun altro chiedendo di parlare dichiaro chiusa la discussione generale.

FERRARI. Chiedo che sia messo in votazione il passaggio agli articoli.

PRESIDENTE. Pongo ai voti il passaggio agli articoli.

FERRARI. Dichiaro che voterò contro.

PRESIDENTE. Chi approva il passaggio agli articoli è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Art. 1.

Dalla entrata in vigore della presente legge e fino a tutto il 31 dicembre 1952 è concessa per una sola volta sulle ferrovie dello Stato la riduzione del 25 per cento sui prezzi della tariffa n. 1 per i viaggi in terza classe che saranno effettuati dagli alto-atesini reintegrati nella cittadinanza italiana, dalla stazione di confine italiana fino alla località di nuova residenza in Alto Adige.

(È approvato).

Art. 2.

È parimenti concessa per una sola volta agli alto-atesini di cui all'articolo precedente,

negli stessi limiti di tempo e di spazio, la riduzione del 25 per cento sui prezzi delle competenti tariffe ordinarie per il trasporto a piccola velocità delle loro masserizie sulle ferrovie dello Stato, nonché degli utensili e strumenti necessari alla professione dell'optante ed infine per il trasporto del bestiame.

(È approvato).

Art. 3.

Per fruire delle riduzioni di cui agli articoli 1 e 2, gli alto-atesini dovranno presentare alla stazione di confine italiana apposite autorizzazioni rilasciate dalla competente autorità consolare italiana, indicanti le generalità dell'optante ed eventualmente dei familiari, gli estremi del viaggio, il peso delle masserizie trasportate, il peso e la natura degli utensili e strumenti nonché il numero dei capi di bestiame.

(È approvato).

Art. 4.

La differenza fra i prezzi interi e quelli risultanti dalle riduzioni suddette sarà rimborsata alle ferrovie dello Stato dal Ministero del tesoro, che ne assume l'onere.

(È approvato).

Art. 5.

Per il reintegro della differenza di cui all'articolo precedente verrà provveduto dalla Amministrazione ferroviaria mediante conti a debito del Ministero del tesoro, corredati dei relativi documenti giustificativi.

(È approvato).

Art. 6.

All'onere derivante dal provvedimento, nell'importo non superiore a lire 60 milioni, verrà provveduto con corrispondente riduzione del fondo di riserva per le spese impreviste iscritte al capitolo 419 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1949-50 e nei due successivi esercizi finanziari 1950-51 e 1951-52.

(È approvato).

Art. 7.

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

(È approvato).

Pongo 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:

« **Misura dell'indennità di stazione spettante al personale dipendente dal Ministero delle poste e telecomunicazioni in servizio presso gli Uffici postali di confine di Chiasso e di Modane** »
(N. 1267) (Approvato dalla Camera dei deputati).

PRESIDENTE. Segue all'ordine del giorno la discussione del disegno di legge: « Misura dell'indennità spettante al personale dipendente dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni in servizio presso gli Uffici postali di confine di Chiasso e di Modane ».

PARATORE. Debbo osservare che anche per questo disegno di legge manca l'indicazione del capitolo. Tuttavia, essendo stato già approvato dalla Camera, si può fare un'eccezione e soprassedervi.

FRANZA, *relatore*. Onorevoli colleghi, il personale delle dogane, in considerazione del lavoro che è tenuto a disimpegnare in località ritenute disagiate e isolate, fruisce di un'indennità di disagio servizio di confine.

Col disegno di legge che si propone viene estesa siffatta indennità anche al personale dipendente dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni in servizio presso gli uffici postali di confine presso Chiasso e Modane, tenuto conto che quel personale, al pari dei funzionari di dogana, sopporta anche maggiori disagi.

Ai dipendenti dell'Amministrazione postale che prestano servizio negli uffici di confine è corrisposta attualmente una indennità di stazione fissata in un massimo annuo di lire 4.800

per i dirigenti ed un minimo annuo di lire 2.500 per il personale subalterno.

Il disegno di legge in esame provvede ad elevare tale indennità.

Con l'articolo 1 essa viene portata, rispettivamente per Chiasso e Modane a lire 1.000 e 1.250 mensili per impiegati di gruppo A e B; a lire 800 e 1.000 per gli impiegati di gruppo C; e lire 600 e 750 per gli agenti subalterni.

Con l'articolo 2 si precisa che alla spesa che ammonta a lire 114.000 annue per le venti unità in servizio presso le due stazioni di confine, si farà fronte con gli ordinari stanziamenti di bilancio.

PRESIDENTE. Nessuno chiedendo di parlare dichiaro chiusa la discussione generale, e passo alla lettura degli articoli:

Art. 1.

All'articolo 13 dell'allegato 1 al decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 4 ottobre 1947, n. 1182, è aggiunto il seguente comma:

« Le indennità di cui al precedente comma, nei riguardi del personale appresso indicato, in servizio negli uffici postali di confine sotto specificati, sono fissate nella seguente misura mensile:

	Chiasso	Modane
Impiegati di gruppo A e B.	L. 1.000	1.250
Impiegati di gruppo C . . .	800	1.000
Agenti subalterni	600	750

(È approvato).

Art. 2.

Alla spesa derivante dall'applicazione della presente legge l'Amministrazione postale e telegrafica fa fronte con le disponibilità ordinarie del proprio bilancio.

(È approvato).

Pongo in votazione il disegno di legge nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Discussione del disegno di legge: « Autorizzazione della spesa di lire due miliardi per la riparazione dei danni alluvionali verificatisi nell'autunno 1949 nel Veneto e in provincia di Mantova, nell'Emilia e nella Toscana e della spesa di lire 200 milioni per i lavori di pronto soccorso » (N. 1275) (Approvato dalla Camera dei deputati).

PRESIDENTE. Segue all'ordine del giorno la discussione del disegno di legge: « Autorizzazione per la spesa di lire 2 miliardi per la riparazione dei danni alluvionali verificatisi nell'autunno 1949 nel Veneto e in provincia di Mantova, nell'Emilia e nella Toscana e della spesa di lire 200 milioni per i lavori di pronto soccorso ».

PARATORE. Per questo disegno di legge non vi è copertura. Il Governo presentò una nota di variazione (8° provvedimento) nella quale erano compresi i 2 miliardi di cui al disegno di legge in esame, ma la copertura era irregolare, come la Commissione finanze e tesoro poté accertare. L'entrata fu conseguentemente ridotta di 72 miliardi e si dovettero cancellare le spese meno urgenti, tra cui i due miliardi concernenti il presente disegno di legge, il quale, perciò, non può avere pratica esecuzione.

CAMANGI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Vengo solo ora a conoscenza che questa spesa non ha copertura. Di ciò il Ministero del tesoro non ci aveva avvertito: noi avevamo presentato il disegno di legge essendo in possesso del suo regolare nulla osta.

PRESIDENTE. Il relatore, senatore Romano, aveva già fatto presente alla Commissione la mancanza di copertura. Debbo, tuttavia, far presente all'onorevole Sottosegretario che vi sono molte sollecitazioni, anche da parte di senatori e deputati, per questo disegno di legge.

PARATORE. Quanto si è verificato per questo disegno di legge è dovuto al fatto che nessuno, nè i singoli Ministeri, nè i senatori e deputati, si prendono mai cura di esaminare le note di variazione.

CAMANGI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Stando così le cose, chiedo che la discussione del presente disegno di legge sia rinviata ad altra seduta, affinché il Ministero

dei lavori pubblici possa studiare la nuova situazione che si è venuta a determinare.

(Così rimane stabilito).

Discussione e approvazione del disegno di legge:

« **Autorizzazione di spesa per l'acquisto di automezzi da concedersi in uso alla Polizia stradale per servizi di interesse del Ministero dei trasporti** » (N. 1282-Urgenza).

PRESIDENTE. Segue all'ordine del giorno la discussione del disegno di legge: « Autorizzazione di spesa per l'acquisto di automezzi da concedersi in uso alla Polizia stradale per servizi di interesse del Ministero dei trasporti ».

PARATORE. La Commissione finanza e tesoro non ha nulla da osservare, salvo che occorre modificare l'articolo 2, precisando il capitolo della spesa.

FERRARI. Propongo che la discussione di questo disegno di legge sia rinviata.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la proposta di rinvio. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Non è approvata).

TOMMASINI, *relatore*. Io sono incondizionatamente favorevole al disegno di legge, poichè è assolutamente necessario che la Polizia stradale aumenti la sua vigilanza in modo da limitare e reprimere la indisciplina degli utenti della strada, che attualmente è di proporzioni gravissime, come dimostrano le statistiche degli infortuni mortali che avvengono giornalmente. Per questa ragione non solo propongo l'approvazione della legge, ma approvo questa collaborazione tra la Polizia stradale e il Ministero dei trasporti. La Polizia stradale ha posto come condizione per adempiere ai servizi di interesse del Ministero dei trasporti che il Ministero stesso dia gli automezzi necessari. Colgo l'occasione per richiamare — e proprio dal Ministero dei trasporti potrebbe venire questo richiamo — tutti gli altri Ministeri a vigilare affinchè dei loro automezzi si faccia uso esclusivamente per ragioni di servizio. Io non mi preoccupo tanto della benzina che viene consumata per ragioni estranee al servizio, ma degli effetti deleteri che produce lo spettacolo di vedere macchine dei Ministeri — e per-

fino dell'Esercito — portare signore a bordo, specialmente nei giorni di festa. Raccomando quindi che con l'approvazione di questo disegno di legge si colga l'occasione per ribadire l'obbligo dei funzionari statali di adoperare gli automezzi dello Stato esclusivamente per ragioni di servizio.

FERRARI. Rilevo che non viene portata a nostra conoscenza la consistenza che avrà questa Polizia; non se ne parla nemmeno nella relazione ministeriale che accompagna il progetto. Tutte le varie specialità di polizia sono alla dipendenza del Ministero dell'interno. A questo proposito rammento che per la Polizia ferroviaria era stato preparato un disegno di legge che la considerava come guardianaggio alle dipendenze del Ministero dei trasporti. Mi pare che anche in questo caso sarebbe stato più opportuno che il Ministero dei trasporti avesse assunto questi servizi alle proprie dipendenze in comune con il Ministero dei lavori pubblici.

Queste polizie sono eccessive, in quanto tutte poste alle dipendenze del Ministero dell'interno e quindi con una funzione di carattere politico che non dovrebbero avere. Chiedo perciò che sia posto in votazione il passaggio agli articoli e dichiaro fin d'ora che voterò contro.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, pongo in votazione il passaggio agli articoli. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Art. 1.

È autorizzata la spesa di lire 40.000.000 per l'acquisto di automezzi da concedersi in uso alla Polizia stradale per servizi di interesse del Ministero dei trasporti.

(È approvato).

Art. 2.

Agli effetti dell'articolo 81 della Costituzione, alla spesa di cui all'articolo precedente si farà fronte con la corrispondente somma già stanziata nell'apposito capitolo dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1950-51.

In conformità a quanto richiesto dal Presidente della Commissione finanze e tesoro, propongo di sostituire alle parole: « la corrispondente somma già stanziata nell'apposito capitolo » le altre: « la corrispondente somma già stanziata nel capitolo 62 ». Propongo altresì di sopprimere le parole: « Agli effetti dell'articolo 81 della Costituzione ».

Chi approva tali emendamenti è pregato di alzarsi.

(Sono approvati).

Pongo in votazione l'articolo 2 nel nuovo testo risultante dalle modificazioni testè apportate.

(È approvato).

Pongo ora in votazione il disegno di legge nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

La riunione termina alle ore 12,40.