

SENATO DELLA REPUBBLICA

7^a COMMISSIONE

(Lavori pubblici, Trasporti, Poste e telecomunicazioni e Marina mercantile)

MERCOLEDÌ 17 LUGLIO 1957

(107^a Seduta in sede deliberante)

Presidenza del Presidente CORBELLINI

INDICE

Disegni di legge:

« Costruzione della autostrada adriatica »
(1538) (D'iniziativa dei senatori Cappellini ed altri) (Seguito della discussione e rinvio):

PRESIDENTE, <i>relatore</i> Pag. 1718, 1720, 1722, 1723	
BARBARO	1722
CAPPELLINI 1718, 1721, 1723	
CROLLALANZA	1721
GUERRIERI, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	1723
PUCCI 1721, 1722	
TARTUFOLI	1721
VACCARO	1721

« Disposizioni sulle competenze accessorie del personale dipendente dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni » (1851) (Seguito della discussione e approvazione):

PRESIDENTE . 1700, 1701, 1702, 1703, 1705, 1708, 1709, 1711, 1712, 1713, 1714, 1715, 1716	
BARBARO	1712
CERABONA	1702
CROLLALANZA	1714
FIorentino	1714
FLECCHIA 1700, 1705, 1714, 1716	

MATTARELLA, <i>Ministro delle poste e delle telecomunicazioni</i> Pag. 1701, 1702, 1703, 1705, 1707, 1708, 1709, 1710, 1711, 1712, 1713, 1714, 1715, 1716, 1718	
PORCELLINI . 1701, 1702, 1703, 1708, 1709, 1710, 1711, 1713	
RESTAGNO 1709, 1712, 1713, 1714	
VACCARO, <i>relatore</i> 1701, 1702	

« Modifiche del regio decreto-legge 14 marzo 1929, n. 503, convertito in legge l'8 luglio 1929, n. 1342, e successive modificazioni, concernente l'ordinamento del Provveditorato al porto di Venezia » (1967) (Discussione e approvazione):

PRESIDENTE	1726, 1727, 1728, 1729
AMIGONI, <i>relatore</i>	1726, 1728, 1729
GUERRIERI, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	1727

« Sistemazione del personale dipendente dall'Ente autotrasporti merci e dalla Gestione raggruppamenti autocarri distaccato presso il Ministero dei trasporti - Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione » (1978) (Discussione e approvazione):

PRESIDENTE	1724, 1725
ANGELINI, <i>Ministro dei trasporti</i>	1725
TARTUFOLI, <i>relatore</i>	1724

« Liquidazione della Gestione raggruppamenti autocarri » (2025) (Rinvio della discussione):

PRESIDENTE	1724
ANGELINI, <i>Ministro dei trasporti</i>	1724
TARTUFOLI, <i>relatore</i>	1724

La seduta è aperta alle ore 9,25.

Sono presenti i senatori: Amigoni, Barbaro, Buizza, Cappellini, Cerabona, Corbellini, Crollalanza, Fiorentino, Flecchia, Focaccia, Grampa, Massini, Molinari, Porcellini, Pucci, Restagno, Romano Domenico, Tartufoli, Vaccaro e Voccoli.

Intervengono i Ministri dei trasporti Angelini, delle poste e delle telecomunicazioni Mattarella e i Sottosegretari di Stato per i lavori pubblici Guerrieri e per la marina mercantile Terranova.

PORCELLINI, Segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

Seguito della discussione e approvazione del disegno di legge: « Disposizioni sulle competenze accessorie del personale dipendente dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni » (1851).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Disposizioni sulle competenze accessorie del personale dipendente dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni ».

Nella riunione precedente avevamo proceduto all'esame ed alla votazione degli articoli, fino all'articolo 15, approvato con gli emendamenti proposti.

FLECCHIA. Invito l'onorevole Ministro delle poste e delle telecomunicazioni ad avere — nell'esame degli emendamenti che si riferiscono agli articoli che seguono — una certa comprensione nei riguardi dei dipendenti del suo Dicastero.

PRESIDENTE. Non dubito che l'onorevole Ministro terrà conto di questo invito rivolto gli dal senatore Flecchia.

Passiamo ora all'esame ed alla votazione degli articoli, di cui do lettura:

CAPO IV.

Indennità di stazione, di porto e di confine.

Art. 16.

Al personale addetto agli uffici istituiti per la corrispondenza e per i pacchi presso le stazioni ferroviarie, i porti, gli aeroporti, le sedi

di confine e gli uffici autonomi di sdoganamento, nonché al personale viaggiante ed a quello dipendente da uffici principali distaccato per il servizio di movimento, presso gli scali ferroviari, i porti, gli aeroporti e le sedi di confine è attribuita una indennità mensile nella misura appresso indicata:

Direttori di ufficio, ispettori del movimento postale	L. 3.500
Vice direttori di ufficio, direttori di turno, capolinea e verificatori, capi reparto, sottocapi, capi turno viaggianti	» 2.800
Impiegati di ruolo e non di ruolo	» 2.000
Agenti di ruolo e non di ruolo . . .	» 1.200

Nei riguardi del personale addetto ad alcuni uffici di confine le indennità di cui al presente articolo potranno essere elevate con decreto del Ministro delle poste e delle telecomunicazioni, inteso il Consiglio di amministrazione, fino ad un massimo del 200 per cento.

Tutte le indennità anzidette sono corrisposte in relazione ai giorni di effettiva prestazione ai servizi di movimento.

I senatori Flecchia e Porcellini hanno proposto un emendamento sostitutivo dell'intero articolo, del seguente tenore:

« Al personale addetto agli uffici istituiti per la corrispondenza e per i pacchi presso le stazioni ferroviarie, i porti, gli aeroporti, le sedi di confine e gli uffici autonomi di sdoganamento, nonché al personale viaggiante e a quello dipendente da uffici principali distaccato, per il servizio di movimento, presso gli scali ferroviari, i porti, gli aeroporti e le sedi di confine è attribuita una indennità mensile nella misura unica di lire 3.000 per tutti.

Nei riguardi del personale addetto ad alcuni uffici di confine le indennità di cui al presente articolo potranno essere elevate con decreto del Ministro delle poste e delle telecomunicazioni, inteso il Consiglio di amministrazione, fino ad un massimo del 200 per cento.

Per specifici incarichi di direzione viene istituita l'apposita indennità di direzione, così assegnata:

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.)107^a SEDUTA (17 luglio 1957)

Dirigenti di divisione e di sezione	L. 6.000
Dirigenti di ufficio e ispettori di movimento	» 5.000
Vice direttori di ufficio, direttori di turno anche telegrafici, direttori di officine telegrafiche, capilinea e verificatori	» 4.000
Capi reparto, sottocapi, capi turno viaggianti e capi turno telegrafici	» 3.500

Tutte le indennità anzidette sono corrisposte in relazione ai giorni di effettiva prestazione ai servizi ».

MATTARELLA, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Io potrei essere in parte d'accordo sull'emendamento proposto, ma con l'aggiunta di qualche altra qualifica. Tenendo presente il testo proposto dal Governo, nel primo comma dell'articolo 16, alla quinta riga, dopo le parole: « e le sedi di confine », aggiungerei le parole: « nonchè al personale delle Aziende di Stato per i servizi telefonici, ad detto alle stazioni amplificatrici di confine », perchè mi pare che siano sullo stesso piano.

Poi, come conseguenza, nella tabella, alla prima riga, alle parole: « Direttori di ufficio, ispettori del movimento postale » si potrebbero aggiungere le parole: « dirigenti di stazioni amplificatrici di confine ». Al secondo gruppo, quindi, dopo le parole: « capi turno viaggianti » si dovrebbero aggiungere le parole: « coadiuvanti o facenti funzione di dirigenti di stazioni amplificatrici ».

All'ultimo comma, infine, dopo le parole: « servizi di movimento », andrebbero aggiunte le parole: « e a quelli delle stazioni amplificatrici di confine ».

Per quanto riguarda le cifre non posso aderire alle modifiche richieste perchè l'aumento è già sensibile ed è in armonia con le cifre che vengono a percepire altre categorie e qualifiche che si trovano praticamente sullo stesso piano.

PORCELLINI. Comprendo le ragioni che il signor Ministro adduce, però qui non si creano precedenti, nè si propongono aggravii notevoli,

perchè i direttori di ufficio e gli ispettori del movimento postale, per quanto riguarda il primo gruppo, sono in numero ridotto.

Noi abbiamo domandato di aumentare le indennità di stazione, di porto e di confine da lire 3.500 a lire 6.000, da lire 2.800 a lire 5.000, da lire 2.000 a lire 4.000 e da lire 1.200 a lire 3.500.

Sono richieste di una certa ampiezza, però vorrei chiedere al Ministro se fosse almeno possibile arrotondare le cifre, cioè arrivare rispettivamente a lire 4.000, 3.000, 2.500 e 1.500.

MATTARELLA, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Non posso aderire a queste richieste perchè le modifiche proposte portano ad un aumento sensibile e turbano l'armonia di tutto l'insieme. Il giorno in cui dovessimo aumentare le indennità sopradette ad alcune categorie, le altre avanzerebbero richieste analoghe e il problema resterebbe aperto.

Siccome l'aumento previsto è già sensibile, in rapporto a quelle che sono in questo momento le possibilità dell'Amministrazione, non sono proprio in grado di soddisfare richieste di ulteriori aumenti.

Le indennità di lire 3.500 e di lire 2.800 previste nel testo governativo per le due prime categorie rappresentano già un aumento notevole rispetto a quello che dette categorie percepiscono attualmente.

PORCELLINI. Non insisto. Mi accontenterei che il signor Ministro desse assicurazione che esaminerà nel suo complesso la situazione, per vedere, eventualmente, se è possibile aumentare le indennità in qualche maniera.

VACCARO, *relatore*. Non vedo come questa richiesta possa essere presa in considerazione, perchè, una volta che noi abbiamo approvato l'articolo, il Ministro non vi può apportare alcuna modificazione.

PRESIDENTE. Credo che se si dovesse giungere ad un aumento delle cifre, dovremmo per lo meno sentire il parere della Commissione finanze e tesoro.

MATTARELLA, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Pregherei la Commissione di tenere presente che tutte le proposte con-

tenute nel testo governativo rappresentano, quanto meno, un aumento del 30-35 per cento rispetto alla situazione attuale.

PORCELLINI. Insisto sulla misura delle indennità da me proposta, anche perchè sono convintissimo che l'Amministrazione potrà far fronte a queste differenze, che non sono molto gravi, in quanto i direttori di ufficio e gli ispettori del movimento postale sono in numero limitato e non si crea neanche una sperequazione con altri.

Bisogna pensare che, per quanto siano stati fatti degli sforzi, le condizioni del personale sono ancora disagiate, perchè, se noi aumentiamo qualcosa, il caro vita aumenta in proporzione.

MATTARELLA, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Il problema è problema di bilancio, come accennavo prima, ma si tratta anche di procedere, negli aumenti, in modo organico; non possiamo aumentare a questa categoria creando delle sperequazioni con le altre.

PRESIDENTE. Del resto, per questi aumenti, bisogna accertare l'effettivo ammontare della spesa, e quindi sottoporre il quesito alla Commissione finanze e tesoro.

VACCARO, *relatore*. E in tal caso bisognerebbe ancora rimandare la discussione, il che non mi sembra opportuno.

CERABONA. Non vedo la ragione di sentire il parere della 5^a Commissione, dato che l'aumento è davvero esiguo.

MATTARELLA, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Io non posso, di fronte allo sforzo enorme che stiamo facendo e che non sappiamo come fronteggiare, consentire altri aumenti.

Nella scorsa seduta abbiamo concesso qualcosa e qualcosa si farà anche ora, se vi sono disarmonie da correggere, ma non si può modificare l'intero disegno di legge.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento proposto dal senatore Porcellini tendente

a sostituire alle cifre: « 3.500, 2.800, 2.000, 1.200 » del testo governativo, rispettivamente le cifre: « 4.000, 3.000, 2.500, 1.500 ».

(Non è approvato).

Metto ai voti l'emendamento proposto dal ministro Mattarella, tendente ad aggiungere le parole: « nonchè al personale dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici, addetto alle stazioni amplificatrici di confine » dopo le parole: « le sedi di confine », al quinto rigo del primo comma.

(È approvato).

Metto ai voti l'emendamento proposto dal ministro Mattarella, tendente ad aggiungere, nella parte riguardante le quote stabilite, dopo le parole: « direttori di ufficio, ispettori del movimento postale » le parole: « dirigenti di stazioni amplificatrici di confine ».

(È approvato).

Metto ai voti l'emendamento proposto dal ministro Mattarella tendente ad aggiungere, nella parte riguardante le quote stabilite, dopo le parole: « capi turno viaggianti » le parole: « coadiuvanti o facenti funzione di dirigenti di stazioni amplificatrici ».

(È approvato).

Metto ai voti l'emendamento proposto dal ministro Mattarella tendente ad aggiungere, nell'ultimo comma, dopo le parole: « di movimento », le parole: « e a quelli delle stazioni amplificatrici di confine ».

(È approvato).

Metto ai voti l'articolo 16 quale risulta con gli emendamenti testè approvati.

(È approvato).

CAPO V.

Indennità per servizio serale e notturno.

Art. 17.

Al personale che presta servizio in uffici diversi da quelli indicati nel successivo arti-

colo 19, durante le ore serali e notturne (dalle 22 alle 6), spettano le seguenti indennità:

dalle ore 22 alle 24: impiegati . . .	L.	60
dalle ore 22 alle 24: agenti . . .	»	45
dalle ore 0 alle 6: impiegati . . .	»	100
dalle ore 0 alle 6: agenti . . .	»	85

Ai direttori di turno, capi turno e sottocapi, con almeno cinque unità alle proprie dipendenze, negli uffici con servizio permanente, nonché ai capi turno di notte alla commutazione telefonica con almeno cinque dipendenti e che compiano l'intero orario, compete inoltre l'indennità di lire 100 per ogni notte.

MATTARELLA, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Vorrei proporre di aggiungere nella prima parte, dopo le parole: « le seguenti indennità », la parola: « orarie ». Mi sembra che questa aggiunta chiarifichi notevolmente la dizione del testo.

PORCELLINI. A questo articolo proporrei un emendamento che riguarda l'indennità per lavoro notturno. Solo chi ha fatto servizio di notte sa realmente quale disagio comporti tale servizio.

Desidero, poi, rilevare che nelle due ore dalle 22 alle 24 l'impiegato percepisce lire 120: lascio a voi tutti considerare il valore di questa cifra e che cosa essa possa rappresentare; così pure, per il servizio prestato dalle ore 0 alle ore 6 del mattino, si raggiunge la cifra di lire 600.

Non insisto sulle cifre di cui al mio emendamento, non chiedo cioè di portare, nella prima riga, le 60 lire a 75 e le 100 lire a 115, nè, nella seconda riga della tabella, le lire 45 a lire 65 e le lire 85 a lire 100, ma prego l'onorevole Ministro di aiutare i dipendenti che fanno il servizio notturno, perchè l'indennità loro corrisposta è assolutamente insufficiente.

MATTARELLA, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Bisogna però considerare che il turno non è di un'ora o due, ma di cin-

que o sei ore: inoltre, l'indennità è in aggiunta allo stipendio, e il dipendente non presta servizio durante il giorno.

Vorrei anche far presente che le proposte contenute nel testo governativo rappresentano già un aumento del 60 per cento sulle indennità attualmente corrisposte..

PORCELLINI. ... che però sono irrisorie.

MATTARELLA, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. ... e gli aumenti previsti rappresentano già un aumento di spesa di 250, 260 milioni. L'aumento di altre 5 o 10 lire finisce per non offrire alcun vantaggio al singolo impiegato, mentre pesa sull'Amministrazione per gli altri 80-90 milioni.

Considerate solo che è già stato proposto un aumento del 60 per cento. Comunque, per aderire alle richieste fatte, io posso accettare di modificare le cifre solo portando da lire 100 a lire 105 e da lire 85 a lire 100 le indennità per il servizio notturno prestato tra le ore 0 e le ore 6, cioè per l'orario più pesante. Le altre cifre rimangono invariate.

PORCELLINI. Ritiro il mio emendamento.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento proposto dal ministro Mattarella, tendente ad aggiungere, alla seconda riga, dopo le parole: « seguenti indennità » la parola: « orarie ».

(È approvato).

Metto ai voti l'emendamento proposto dal ministro Mattarella tendente a sostituire nella tabella, alla seconda colonna, le cifre « 100 » e « 85 », rispettivamente con le cifre « 105 » e « 100 ».

(È approvato).

Metto ai voti l'articolo 17 quale risulta con gli emendamenti testè approvati.

(È approvato).

Art. 18.

Sono stabilite le seguenti indennità complessive per ciascuna notte, per servizio notturno ridotto non retribuibile con le indennità di cui al precedente articolo:

- 1) negli uffici a traffico notturno ridotto:
- a) impiegati (per il turno di sette ore di servizio prestato nel periodo dalle 22 alle 8) L. 175
 - b) agenti per il turno di otto ore prestato come sopra » 130
 - c) capi tecnici, dirigenti tecnici e assimilabili, e meccanici addetti al normale servizio delle centrali interurbane ed uffici annessi nonchè delle stazioni amplificatrici e radiofoniche dei servizi telefonici di Stato (per il turno completo di sette ore prestato tra le ore 22 e le 8) » 175
 - d) personale subalterno telefonico addetto al normale servizio delle centrali e stazioni suindicate (per ogni turno completo di otto ore reso tra le ore 22 e le 8) » 130

Per il disimpegno di speciali incarichi notturni, e limitatamente alla durata dei medesimi, può essere concessa al personale di cui sopra la indennità prevista dall'articolo 17, nel qual caso è ridotto in proporzione alle ore retribuite come servizio notturno, il compenso globale stabilito dal presente articolo;

2) negli uffici provvisti di speciali dispositivi tecnici e che abbiano speciale importanza per il servizio delle linee:

- impiegati L. 130

(E approvato).

CAPO VI.

Indennità per i servizi viaggianti

Art. 19.

Al personale in servizio negli uffici ambulanti e natanti o in servizio viaggiante di mes-

saggiere è concessa una indennità la quale viene determinata secondo i seguenti coefficienti:

1) Indennità oraria di fuori residenza (periodo intercorrente dall'ora di entrata in vettura per il lavoro preparatorio per il viaggio di andata, all'ora di discesa dalla vettura al rientro in sede come stabilito in apposito modello):

- Capiturno (delle carriere di concetto ed esecutive) L. 93
- Impiegati (delle carriere di concetto ed esecutive) » 90
- Messaggeri superiori, di 1^a e 2^a classe » 88
- Messaggeri di 3^a e 4^a classe » 86

2) Indennità oraria di servizio (periodi intercorrenti dall'ora di entrata in vettura per il lavoro preparatorio all'ora della discesa dalla vettura, previsto con apposito modello, tanto nel viaggio di andata quanto in quello di ritorno in sede, escluso quindi il tempo trascorso in riposo fuori residenza, nonchè in viaggio fuori servizio, sia all'andata che al ritorno, per il quale tempo si applica la sola indennità di fuori residenza):

- Capi turno (delle carriere di concetto ed esecutive) L. 18
- Impiegati (delle carriere di concetto ed esecutive) » 16
- Messaggeri superiori, di 1^a e 2^a classe » 15
- Messaggeri di 3^a e 4^a classe » 14

Le indennità di cui sopra sono conteggiate ad ore intere; le frazioni di ora inferiori alla mezza ora si trascurano, le frazioni di mezza ora e superiori si calcolano per ora intera, il computo di quelle relative alle indennità di cui al punto 2) si effettua sommando le prestazioni dei viaggi di andata e di ritorno per ciascun turno.

3) Indennità oraria serale e notturna per il servizio in viaggio secondo le tariffe risultanti dal precedente articolo 17.

A questo articolo i senatori Flecchia e Porcellini propongono un emendamento tendente a sostituire i punti 1 e 2 come segue:

1) Indennità oraria di fuori residenza (periodo intercorrente dall'ora di entrata in vettura per il lavoro preparatorio per il viaggio di andata, all'ora di discesa dalla vettura al rientro in sede come stabilito in apposito modello):

Capi turno	L.	101
Impiegati	»	98
Messaggeri superiori, di 1 ^a e 2 ^a cl. »		95
Messaggeri di 3 ^a e 4 ^a classe . . . »		94

2) Indennità oraria di servizio (periodi intercorrenti dall'ora di entrata in vettura per il lavoro preparatorio all'ora della discesa dalla vettura, previsto con apposito modello, tanto nel viaggio di andata quanto in quello del ritorno in sede, escluso quindi il tempo trascorso in riposo fuori residenza, nonchè in viaggio fuori servizio, sia all'andata che al ritorno, per il quale tempo si applica la sola indennità di fuori residenza):

Capi turno	L.	21
Impiegati	»	19
Messaggeri superiori, di 1 ^a e 2 ^a cl. »		18
Messaggeri di 3 ^a e 4 ^a classe . . . »		17

FLECCHIA. Desidero chiarire che si tratta dell'indennità al personale viaggiante, il cui trattamento economico non è soddisfacente. È noto che le diarie per il personale viaggiante servono appena per compensare le spese sostenute mentre tale personale presta servizio fuori sede.

D'altra parte, le mie proposte di aumento sono minime. Ritengo anzi che l'onorevole Ministro le abbia già prese in considerazione.

MATTARELLA, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Non è possibile accogliere queste proposte di aumento, perchè, pur trattandosi di lievi modificazioni delle indennità orarie, in definitiva esse finiscono per determinare un maggior onere di decine e decine di milioni di lire.

Ripeto ancora una volta che tutto il complesso dei miglioramenti economici proposti col presente disegno di legge va visto nella sua armonicità ed organicità.

PRESIDENTE. Metto in votazione l'emendamento all'articolo 19 proposto dai senatori Flecchia e Porcellini.

(Non è approvato).

Metto ora in votazione l'articolo 19 nel testo di cui ho già dato lettura.

(È approvato).

Art. 20.

Nel caso di ritardo nell'arrivo dei treni e dei piroscafi ai punti estremi della corsa, quando il ritardo non è inferiore alla mezz'ora, per il relativo periodo, in luogo dell'indennità di cui ai numeri 1) e 2) del precedente articolo 19, compete una indennità uguale a quella stabilita dall'articolo 10 per il servizio straordinario, nonchè, quando ne sia il caso, dall'articolo 17, per il servizio serale e notturno.

(È approvato).

CAPO VII.

Indennità maneggio valori.

Art. 21.

L'indennità di maneggio valori è concessa ai funzionari sottonotati e, in caso di assenza, ai loro sostituti, nella seguente misura mensile:

- 1) Cassieri e controllori delle casse provinciali di Roma e Milano L. 6.000
- 2) Magazziniere centrale delle carte valori e controllore presso il magazzino centrale carte valori; consegnatario cassiere centrale, e vice consegnatario cassiere per vaglia risparmi e conti correnti, consegnatari e controllori dei depositi centrali materiali postali e telegrafici; cassiere centrale per i servizi telefonici di Stato; controllore presso il cassiere centrale predetto; consegnatario del depo-

- sito centrale materiali per i servizi telefonici di Stato e controllore presso il deposito medesimo; cassieri e controllori provinciali nelle direzioni provinciali di 1^a classe, titolari e controllori di uffici vaglia, risparmi e conti correnti, in sede di direzioni provinciali di 1^a classe » 5.000
- 3) Magazziniere centrale delle marche assicurative e controllore del magazzino medesimo, consegnatario e controllore del magazzino centrale automezzi; capo dell'Economato per i servizi telefonici di Stato; direttore e controllore dell'ufficio filatelico di Roma; cassieri e controllori provinciali delle direzioni provinciali di 2^a classe; titolari e controllori uffici vaglia, risparmi e conti correnti nelle direzioni provinciali di 2^a classe » 3.500
- 4) Aiuti magazzinieri e aiuti controllori magazzino centrale carte valori, aiuti cassieri e aiuti controllori addetti alla cassa centrale per i servizi telefonici di Stato; cassieri e controllori provinciali delle direzioni provinciali di 3^a classe: cassieri e controllori dei circoli costruzioni e dei centri regionali automezzi; depositari provinciali delle carte valori e relativi controllori, titolari e controllori degli uffici vaglia, risparmi e conti correnti nelle direzioni provinciali di 3^a classe, cassieri e controllori degli uffici di cassa presso le direzioni provinciali senza reparto di ragioneria, titolari e controllori delle sezioni vaglia e risparmi degli uffici principali; consegnatari e controllori dei depositi periferici di materiali postali e telegrafici nonchè di quelli automobilistici; cassieri e controllori presso gli

ispettorati di zona, consegnatari e controllori dei depositi periferici di materiali per i servizi telefonici di Stato » 2.500

- 5) Titolari e controllori degli uffici principali non suddivisi, impiegati addetti con maneggio di denaro agli sportelli dove si disimpegnano servizi di cassa, vaglia risparmi, e conti correnti, da determinare con decreto del Ministro delle poste e delle telecomunicazioni: aiuti cassieri e aiuti controllori addetti alle speciali sezioni costituite presso le casse provinciali per l'apertura dei versamenti in numerario e per la formazione delle sovvenzioni pure in numerario: cassieri e controllori degli uffici telefonici interurbani di Stato » 2.000
- 6) Titolari e controllori degli uffici interni delle direzioni provinciali con carattere di contabile secondario; capi degli uffici nei quali può essere suddiviso un ufficio principale, con carattere di contabile secondario e controllori degli uffici nei quali può essere suddiviso un ufficio principale » 1.500

Il Ministro Mattarella ha presentato un emendamento sostitutivo dell'intero articolo del seguente tenore:

« L'indennità di maneggio valori è concessa ai funzionari sottonotati o, in caso di assenza, ai loro sostituti nella seguente misura:

- 1) Cassieri e controllori delle casse provinciali di Roma e Milano e cassiere centrale per i servizi telefonici di Stato L. 6.000
- 2) Magazziniere centrale delle carte valori e controllore presso il magazzino centrale carte valori; consegnatario cassiere centrale e vice consegnatario cassiere per vaglia risparmi e conti

<p>correnti; consegnatari e controllori dei depositi centrali materiali postali e telegrafici; capo dell'economato per i servizi telefonici di Stato; controllore presso il cassiere centrale per i servizi telefonici di Stato; consegnatario del deposito centrale materiali per i servizi telefonici di Stato e controllore presso il deposito medesimo; cassieri e controllori provinciali nelle direzioni provinciali di 1^a classe; titolari e controllori di uffici vaglia risparmi e conti correnti in sede di direzioni provinciali di 1^a classe » 5.000</p> <p>3) Magazziniere centrale delle marche assicurative e controllore del magazzino medesimo; consegnatario e controllore del magazzino centrale automezzi; direttore e controllore dell'ufficio filatelico di Roma; cassieri e controllori provinciali delle direzioni provinciali di 2^a classe; titolari e controllori uffici vaglia, risparmi e conti correnti nelle direzioni provinciali di 2^a classe » 3.500</p> <p>4) Aiuti magazzinieri e aiuti controllori magazzino centrale carte valori, aiuti cassieri e aiuti controllori addetti alla cassa centrale per i servizi telefonici di Stato; cassieri e controllori provinciali delle direzioni provinciali di 3^a cl.; cassieri e controllori dei circoli costruzioni e dei centri regionali automezzi; depositari provinciali delle carte valori e relativi controllori titolari e controllori degli uffici vaglia, risparmi e conti correnti nelle direzioni provinciali di 3^a cl., cassieri e controllori degli Uffici di cassa presso le direzioni provinciali senza reparto di ragioneria, titolari e control-</p>	<p>lori delle sezioni vaglia e risparmi degli uffici principali; consegnatari e controllori dei depositi periferici di materiali postali e telegrafici, nonché di quelli automobilistici; cassieri e controllori presso gli ispettorati di zona dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici; consegnatari e controllori dei depositi periferici di materiali per i servizi telefonici di Stato . . . » 2.500</p> <p>5) Titolari e controllori degli uffici principali non suddivisi, impiegati addetti con maneggio di denaro agli sportelli dove si disimpegnano servizi di cassa, vaglia risparmi, e conti correnti, da determinare con decreto del Ministro delle poste e telecomunicazioni; aiuti cassieri e aiuti controllori addetti alle speciali sezioni costituite presso le casse provinciali per l'apertura dei versamenti in numerario e per la formazione delle sovvenzioni pure in numerario; cassieri e controllori degli uffici telefonici interurbani di Stato . . . » 2.000</p> <p>6) Titolari e controllori degli uffici interni delle direzioni provinciali con carattere di contabile secondario; capi degli uffici nei quali può essere suddiviso un ufficio principale, con carattere di contabile secondario e controllori degli uffici nei quali può essere suddiviso un ufficio principale » 1.500</p> <p>MATTARELLA, Ministro delle poste e delle telecomunicazioni. Si tratta, in sostanza, di due lievi modifiche: spostare alla categoria di cui al punto 1) il « cassiere centrale per i servizi telefonici di Stato » che, nel testo attuale del disegno di legge, è incluso nella categoria di cui al punto 2) di questo articolo 21; e di conseguenza spostare il « capo dell'economato per i servizi telefonici di Stato », che è qui</p>
--	--

incluso nella categoria di cui al punto 3), alla categoria di cui al punto 2).

PORCELLINI. Al punto 5) dell'articolo 21 proporrei i seguenti emendamenti tendenti ad eliminare le parole: «... da determinare con decreto del Ministro delle poste e delle telecomunicazioni»; e ad inserire al punto 5) le parole: «... personale di terza categoria che maneggia danaro e valori: portapacchi e addetti al recapito delle raccomandate e assicurate...».

MATTARELLA, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Ribengo che le parole contenute nel punto 5) debbano essere mantenute: dev'essere indicato chi determina le mansioni del personale; se non sarà il Ministro, potrà essere il direttore generale. Trovo più logico che in questo caso sia il Ministro a farlo.

Per quanto attiene al secondo emendamento, preciso che il personale addetto a portare i pacchi non maneggia danaro.

PORCELLINI. Precedentemente era detto: «personale di terza categoria che maneggia danaro o valori».

Sarà stata una svista il non aver incluso ora tale personale tra i beneficiari dell'indennità. È logico però che anche gli impiegati di terza categoria possano maneggiare danaro o valori.

MATTARELLA, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Debbo confessare che non so precisamente qual'è questa categoria; ma se questo personale non è stato incluso tra quello ammesso a godere dell'indennità, ciò significa che non ne godeva neanche prima.

L'indennità in questione esiste da una decina d'anni ed ora se ne propone l'aumento. Se il personale di terza categoria non figura incluso, ciò significa che questa indennità non gli è mai stata attribuita.

Preciso che il personale di cui stiamo parlando è quello dei porta pacchi ed è evidente che non si può estendere ad essi questa indennità, come in passato non si è mai ritenuto di estenderla; altrimenti si creerebbero delle aspettative da parte di altre categorie.

PRESIDENTE. Metto in votazione gli emendamenti all'articolo 21 proposti dai senatori Porcellini e Flecchia.

(Non sono approvati).

Metto ora in votazione le modificazioni all'articolo 21 proposte dal Ministro delle poste e delle telecomunicazioni di cui ho prima dato lettura.

(Sono approvate).

Metto in votazione l'articolo 21 nel testo risultante con le modificazioni testè approvate.

(È approvato).

CAPO VIII.

Compensi vari.

Art. 22.

Ai fattorini telegrafici e ad altri agenti direttamente dipendenti dall'Amministrazione, che sono tenuti a fare uso in servizio della bicicletta e per il periodo in cui tale uso è effettuato, è concessa, per prestazione e manutenzione della medesima, una indennità mensile di lire 1.000. A coloro che facciano uso di mezzi motorizzati è corrisposta l'indennità di lire 1.500.

(È approvato).

Art. 23.

Agli impiegati che adempiono all'incarico della manutenzione degli apparati telegrafici, è concessa la indennità mensile di lire 1.070.

Il senatore Porcellini propone che tale indennità sia elevata da lire 1.070 a lire 1.500 mensili.

MATTARELLA, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Attualmente questa indennità è di lire 280 mensili e ne viene proposto l'aumento a lire 1.070 con il presente disegno di legge. Questo aumento è già del 400 per cento rispetto alla misura in vigore.

Bisogna poi tener conto che i dipendenti interessati ne prendono diverse, di queste indennità.

Comunque, sempre al fine di aiutare il personale, potrei accettare un aumento che non superasse le 1200 lire mensili.

PRESIDENTE. Metto in votazione l'emendamento proposto dai senatori Flecchia e Porcellini, tendente ad aumentare l'indennità prevista nell'articolo 23 da lire 1.070 a lire 1.500 provati.

(Non è approvato).

Metto ora in votazione l'emendamento proposto dal Ministro Mattarella, tendente ad aumentare l'indennità mensile di cui all'articolo 23 da lire 1.070 a lire 1.200.

(È approvato).

Metto infine in votazione l'articolo 23 nel testo risultante con gli emendamenti testè approvati.

(È approvato).

Art. 24.

Agli agenti addetti alla manutenzione delle pile e degli accumulatori negli uffici telegrafici, al personale tecnico incaricato della stessa manutenzione nelle stazioni radioelettriche, agli addetti alle stazioni di ricarica per i trattori elettrici, nonché al personale tecnico incaricato della manutenzione degli accumulatori negli uffici per i servizi telefonici di Stato, è concesso un compenso mensile nella seguente misura:

negli uffici con oltre 500 elementi di pila o di accumulatori	L. 510
negli uffici con oltre 300 elementi di pila o di accumulatori	» 340
negli uffici con oltre 50 elementi di pila o di accumulatori	» 275

(intendendosi elemento di accumulatore quello costituito da una coppia di piastra positiva-negativa).

I compensi di cui sopra saranno attribuiti a non più di una, due o tre unità rispettivamente, quando trattasi di uffici con impianti di batterie di accumulatori di capacità da 100 a 500, da 500 a 1000 Ah, ed oltre i 1000 Ah.

Al personale che provvede alla manutenzione di più accumulatori in stabilimenti diversi, compete l'indennità corrispondente alla somma degli elementi di pila o di accumulatori dei vari stabilimenti.

RESTAGNO. Propongo il seguente emendamento aggiuntivo:

« Al personale permanentemente addetto ai reparti di manutenzione esistenti presso gli economati delle direzioni provinciali delle poste e telegrafi, è assegnato un compenso di specializzazione nella misura di lire 160 per ogni giornata lavorativa.

Eguale compenso spetta:

a) agli agenti incaricati dell'accudienza di macchine stampatrici (tipografiche, litografiche, multilith);

b) agli agenti incaricati della piccola manutenzione di macchine calcolatrici, vidimatrici, dattilografiche, negli uffici che hanno in dotazione, in complesso, non meno di venti macchine di detta specie.

Per le frazioni di giornate lavorative il compenso resta fissato in lire 20 orarie ».

MATTARELLA, Ministro delle poste e delle telecomunicazioni. Dichiaro di accettare senz'altro questo emendamento. In effetti, attualmente una parte di queste indennità viene corrisposta agli impiegati in forma discrezionale da parte del Ministero. Approvando questa proposta del senatore Restagno essa viene fissata e garantita in forma legislativa.

PORCELLINI. Rinuncio a proporre l'emendamento a questo articolo che intendevo presentare insieme al collega Flecchia, aderendo nel contempo all'emendamento Restagno.

PRESIDENTE. Metto in votazione l'emendamento aggiuntivo proposto dal senatore Restagno.

(È approvato).

Metto ora in votazione l'articolo 24 nel testo risultante con l'emendamento aggiuntivo approvato.

(È approvato).

Art. 25.

Al personale tecnico, anche se appartenente al ruolo direttivo, e meccanico dei servizi telefonici di Stato addetto alle stazioni amplificatrici, a quelle dei ponti radio, alle centrali interurbane ed agli autocommutatori, all'officina telefonica centrale, alle squadre di manutenzione esterna della rete e agli addetti all'esercizio ed alla manutenzione degli impianti di telegrafia armonica su cavo, o su linea aerea o addetti a speciali misure di trasmissione, nonchè al personale tecnico degli uffici telegrafici incaricato dell'esercizio e manutenzione delle apparecchiature di telegrafia armonica, installate presso gli uffici stessi, agli addetti alle centrali telegrafiche automatiche, telefoto e facsimile, nonchè agli sperimentisti addetti a tale compito per tutto l'orario, negli uffici in cui l'assegno lo prevede, è concessa una indennità di servizio speciale nelle seguenti misure giornaliere:

Dirigente	L. 200
Coadiuvante o facente funzione comunque denominato	» 120
Meccanici	» 80

L'indennità predetta spetta per i giorni di effettivo servizio.

Nei riguardi del personale addetto agli impianti dei cavi coassiali ed Hertziani o centrali Telex, le indennità di cui al precedente comma possono essere elevate con decreto del Ministro delle poste e delle telecomunicazioni fino ad un massimo del 100 per cento di maggiorazione.

PORCELLINI. Propongo, di concerto col collega Flecchia, un emendamento tendente a modificare le aliquote proposte come segue:

Le aliquote proposte vanno modificate come segue:

Dirigente	L. 500
Coadiuvante o facente funzione comunque denominato	» 300
Meccanico	» 200

MATTARELLA, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Le aliquote proposte dal senatore Porcellini sono un po' troppo elevate. Potrei aderire di aumentare da lire 200 a lire 250 giornaliere, da lire 120 a lire 150 e da lire 80 a lire 100; e potrei aggiungere, per dovere di giustizia e per quella armonia cui ho ripetutamente accennato nel corso della presente discussione, che questa indennità dovrebbe essere corrisposta anche al personale in servizio in località particolarmente disagiate, situate a notevole distanza dal centro abitato. Quindi sarebbe opportuno applicare la maggiorazione del 200 per cento rispetto alla misura delle attuali indennità.

Il testo dell'articolo 25, con le modifiche da me proposte risulterebbe il seguente:

«Al personale tecnico, anche se appartenente al ruolo direttivo, e meccanico dei servizi telefonici di Stato addetto alle stazioni amplificatrici, a quelle dei ponti radio, alle centrali interurbane ed agli autocommutatori, all'officina telefonica centrale, alle squadre di manutenzione esterna della rete e agli addetti all'esercizio ed alla manutenzione degli impianti di telegrafia armonica su cavo, o su linea aerea o addetti a speciali misure di trasmissione, nonchè al personale tecnico degli uffici telegrafici incaricato dell'esercizio e manutenzione delle apparecchiature di telegrafia armonica, installate presso gli uffici stessi, agli addetti alle centrali telegrafiche automatiche, telefoto e fac-simile, nonchè agli sperimentisti addetti a tale compito per tutto l'orario, negli uffici in cui l'assegno lo prevede, è concessa una indennità di servizio speciale nelle seguenti misure giornaliere:

Dirigente	L. 250
Coadiuvante o facente funzione comunque denominato	» 150
Meccanici	» 100

L'indennità predetta spetta per i giorni di effettivo servizio.

Nei riguardi del personale addetto agli impianti per i quali è richiesta una particolare specializzazione le indennità di cui al precedente comma possono essere elevate con decreto del Ministro delle poste e delle telecomunicazioni fino ad un massimo del 100 per cento di maggiorazione.

Nei confronti del personale in servizio in località particolarmente disagiate situate a notevole distanza dagli abitati, si può applicare la maggiorazione del 200 per cento sulle indennità base previste dal presente articolo ».

PRESIDENTE. Mette ai voti l'emendamento presentato dai senatori Flecchia e Porcellini all'articolo 25.

(Non è approvato).

Metto ai voti il nuovo testo dell'articolo 25, di cui il ministro Mattarella ha dato testè lettura.

(È approvato).

Art. 26.

Agli impiegati del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, nominati interpreti di lingue estere o traduttori compete una indennità mensile di lire 5.000.

Per la conoscenza di ciascuna lingua oltre la prima, compete un compenso suppletivo di lire 2.000 mensili.

L'indennità predetta non è corrisposta nei casi di assenza degli impiegati per malattia, congedo od altre cause.

Al personale per i servizi telefonici di Stato che, previ accertamenti, risulti avere conoscenza di lingue estere, è corrisposto un compenso speciale di lire 100 per ogni turno giornaliero di servizio prestato nelle sale interurbane sui posti di lavoro delle linee dirette internazionali.

La stessa indennità giornaliera spetta agli operatori telegrafici e radiotelegrafici che, previ accertamenti, risultino avere conoscenza di lingue estere, in servizio sui circuiti interna-

zionali, e al personale radio-telefonico abilitato al servizio con l'estero.

FLECCHIA. Insieme con il collega Porcellini, propongo a questo articolo i seguenti emendamenti:

« Modificare il primo comma come segue: " Agli impiegati del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, nominati interpreti di lingue estere o traduttori, nonchè ai capi turno alla commutazione internazionale, compete una indennità mensile di lire 5.000 " »; ed il quarto comma come segue: " Al personale per i servizi telefonici è corrisposto un compenso speciale di lire 150 per ogni turno " ».

MATTARELLA, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. La parola va data sempre alle cifre. Fino a questo momento l'indennità in questione è costata all'Amministrazione 768.000 lire l'anno. Con la nuova formulazione ed i nuovi aumenti viene portata a 7 milioni e mezzo, quindi aumenta di 10 volte.

Piuttosto nel penultimo comma, io aggiungerei dopo le parole: « delle linee dirette internazionali » le altre: « nonchè degli uffici internazionali in territorio metropolitano ».

E nell'ultimo comma modificherei la dizione: « al personale radiotelefonico », con l'altra: « al personale telefonico e radio-telefonico ».

Per quanto concerne le cifre, debbo insistere di non aggiungere il capo turno alla commutazione internazionale, perchè, o il capo turno conosce tutte le lingue e fa da interprete e gode dell'indennità, o non le conosce, e non ha diritto all'indennità.

PRESIDENTE. I senatori Porcellini e Flecchia insistono nei loro emendamenti, o accettano le proposte del Ministro?

PORCELLINI. Io, col consenso del collega Flecchia, le accetto per la parte che estende il beneficio, ma vorrei che fosse presa in considerazione anche l'altra nostra richiesta, cioè di portare il premio da lire 100 a 150, tenendo presente che se si aiutano i posteografici, si fanno anche gli interessi dell'Amministrazione, dato che più volte questa categoria è entrata in agitazione.

MATTARELLA, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Propongo di portare il premio da 100 a 125 lire.

PRESIDENTE. Metto ai voti il primo emendamento presentato dal ministro Mattarella al quarto comma, tendente ad aggiungere alle parole « delle linee dirette internazionali », le altre: « nonchè degli uffici internazionali in territorio metropolitano ».

(È approvato).

Metto ai voti il secondo emendamento presentato dal Ministro al quarto comma, tendente a modificare la cifra del compenso speciale, da lire 100 a lire 125.

(È approvato).

Metto infine ai voti il terzo emendamento presentato dal ministro Mattarella, tendente ad aggiungere, nel quinto comma, dopo le parole: « in servizio sui circuiti internazionali e al personale », la parola: « telefonico ».

(È approvato).

Metto ai voti l'articolo 26 nel testo risultante dopo le modificazioni testè approvate.

(È approvato).

Art. 27.

Al personale addetto ai servizi telefonici che contribuisce allo sviluppo, al miglioramento ed all'intensificazione del traffico può essere corrisposto un premio in misura non superiore a lire 3.500 mensili da stabilirsi con le modalità e con le limitazioni di cui al precedente articolo 15.

Al personale addetto ai posti di lavoro e di controllo delle sale interurbane è altresì corrisposto un premio *tantième*, per ogni giornata di effettiva prestazione, commisurato al volume complessivo del traffico telefonico mensile dell'ufficio, secondo la seguente tabella:

da 90 a 150 unità di conversazioni giornaliere,
premio di lire 42 giornaliere;
da 151 a 179 unità di conversazioni giornaliere,
premio di lire 140 giornaliere;

da 180 a 209 unità di conversazioni giornaliere,
premio di lire 280 giornaliere;
da 210 unità di conversazioni in poi giornaliere,
premio di lire 420 giornaliere.

Il premio di cui al precedente comma viene maggiorato del 10 per cento nei riguardi dei capi uffici interurbani e loro coadiuvanti adetti ai servizi della commutazione, nonchè delle direttrici ed assistenti degli stessi servizi.

RESTAGNO. Per il personale direttivo esiste, dal 1949, sotto la voce « contributo allo sviluppo e al miglioramento e all'intensificazione del traffico, ecc. », un premio di 7.000 lire mensili. Ora, se si approva il progetto governativo, cosa succede? Che questi dipendenti che appartengono al personale direttivo e che oggi percepiscono 7.000 lire mensili, verranno a percepire 3.500 lire.

Capisco che vi saranno miglioramenti in altri settori, ma non riesco a comprendere come si possa tornare indietro su delle posizioni già prese, mentre bisognerebbe sempre andare avanti.

Quindi, io propongo di modificare il primo comma dell'articolo in questo senso: « Al personale telefonico che contribuisce allo sviluppo, al miglioramento ed all'intensificazione del traffico può essere corrisposto un premio in misura non superiore a 7.000 lire mensili, se appartenente ai ruoli della carriera di concetto, e non superiore a 5.000 lire, se appartenente alla carriera esecutiva o ausiliaria ».

BARBARO. Mi associo a questa proposta.

MATTARELLA, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Questa indennità è corrisposta in forma di indennità particolare. È evidente che non deve essere più corrisposta, perchè la corresponsione era legata ad una situazione di carattere contingente e straordinario. Tale indennità, peraltro, non era prevista da nessuna norma, e, se quella prevista nel disegno di legge in discussione, di 3.500 lire, è inferiore rispetto all'altra, percepita da alcuni dipendenti fino a qualche tempo fa, essa ha però il vantaggio di essere un'indennità permanente.

PORCELLINI. Mi associo alle considerazioni del collega Restagno, ma non a quelle dell'onorevole Ministro. I conti si fanno con quello che si prende a fine mese, e alcuni dipendenti si troveranno con 3.500 lire in meno.

RESTAGNO. Non si potrebbe mantenere questa indennità di 7.000 lire come indennità a titolo personale?

MATTARELLA, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Forse, ma non si può creare una situazione di disparità. Se si crea una indennità a titolo personale questo significherebbe creare un'indennità duratura.

Io direi di passare a 5.000 lire, salvo poi ad aumentarle gradatamente. Vi prego di riflettere che mi sto assumendo delle responsabilità e che metterò in notevole difficoltà l'Amministrazione.

RESTAGNO. Accetto la proposta del Ministro. Preferisco arrivare ad una indennità organica, a carattere permanente.

PRESIDENTE. Allora resta stabilito che nel primo comma il premio viene corrisposto in misura non superiore a lire 5.000, anziché a lire 3.500.

RESTAGNO. Nel secondo comma si considera la corresponsione di un premio *tantième* per ogni giornata di effettiva prestazione.

PRESIDENTE. Perché usare la parola *tantième* che è una parola francese?

MATTARELLA, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. È un'espressione già codificata nelle precedenti leggi, che però si può tranquillamente sopprimere.

RESTAGNO. Allora, questo premio giornaliero, diciamo, per una giornata di effettiva prestazione, viene commisurato al volume complessivo del traffico telefonico mensile dell'ufficio, secondo una certa tabella.

Ora, da informazioni assunte, ho potuto accertare che vi sono delle città dove il traffico è molto intenso, e altre dove il numero delle

comunicazioni non è invece elevato come a Milano e come a Roma. La retribuzione prevista nel testo governativo, cioè questo premio corrisposto in base alle unità di conversazioni giornaliere, dovrebbe essere migliorato un po', mentre il numero delle unità dovrebbe essere ridotto.

Ho quindi presentato un emendamento tendente ad un aumento dei premi per le varie categorie di personale di cui all'articolo 27.

Mi permetto di insistere affinché qualcosa si faccia, anche perché, nel corso delle conversazioni da me recentemente avute con l'onorevole Ministro, egli ha dichiarato che qualche piccolo ritocco è disposto ad accettarlo.

MATTARELLA, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Il ritocco è consistito nell'arrivare a 5.000 lire.

RESTAGNO. Questa è un'altra questione. Il lavoro del personale addetto ai posti di lavoro e di controllo delle sale interurbane è intenso e molto pesante, quindi io mi rimetto alla comprensione dell'onorevole Ministro.

MATTARELLA, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Non c'è dubbio che il personale addetto alle cuffie faccia un lavoro molto pesante; desidero a questo proposito comunicare alla Commissione che in rapporto a questo premio e ad altre indennità, ma soprattutto a questo premio, abbiamo in corso di studio una risistemazione per vedere cosa si può fare. Però fino a che questa risistemazione non si è verificata, non è facile poter procedere a degli aumenti sulla tabella proposta, a meno che non siano, direi, di pochissimo conto.

Infatti c'è un'altra categoria, quella dei telegrafici, che pur facendo un lavoro che, io stesso lo riconosco, è un po' meno pesante, lo svolge in condizioni di grande difficoltà e di grande sforzo e non possiamo creare una sperequazione.

L'aumento previsto rappresenta, d'altronde, il 30 per cento di aumento sulle somme attualmente corrisposte, e si verrebbe inoltre a creare una perenne sperequazione col personale addetto ai telegrafi che percepisce le stesse indennità.

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., traspr., poste e tel., mar. merc.)107^a SEDUTA (17 luglio 1957)

CROLLALANZA. Però si tratta di un lavoro molto più pesante; questa è la differenza.

PRESIDENTE. Allora cosa propone l'onorevole Ministro?

MATTARELLA, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Personalmente, non propongo niente. La proposta di passare da 42 a 150 è eccessiva.

RESTAGNO. Potremmo aumentare da 42 a 70.

MATTARELLA, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. No, perchè verrebbe a mancare la giusta proporzione.

PRESIDENTE. Potremmo arrivare da 42 a 60, da 140 a 180, da 280 a 320, da 420 a 450. Vogliamo concordare su queste cifre di compromesso?

FIORENTINO. L'aumento per la prima categoria mi sembra un po' basso, perchè fino a 150 unità il premio è di 42 lire e basta fare una unità di più per arrivare a 140 lire. Non c'è un rapporto, perchè da 140 si salta a 280, ma da 42 si passa a 140 e questo lo trovo sproporzionato.

PRESIDENTE. Si potrebbe abbassare il numero delle unità del primo gruppo da 150 a 120, con un premio di 60 lire.

MATTARELLA, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. L'aumento però della seconda categoria, da 120 a 150, comporta un aumento di spesa considerevole, quindi io preferirei che si lasciasse il primo gruppo da 90 a 150 unità portando il premio da 60 a 70 lire, perchè quello è il punto di scatto notevole tra un ufficio e l'altro.

PRESIDENTE. Allora la tabella risulta così modificata:

da 90 a 150 unità, 70 lire; da 151 a 179 unità, 180 lire; da 180 a 209 unità, 320 lire; da 210 unità in poi, 450 lire.

Metto ai voti l'emendamento proposto dal Ministro delle poste e delle telecomunicazioni: Mattarella, tendente a modificare, nel primo comma, la dizione: « premio in misura non superiore a lire 3.500 », nella dizione: « premio non superiore a lire 5.000 ».

(È approvato).

Metto ai voti l'emendamento proposto dal ministro Mattarella, tendente a sopprimere nel secondo comma dell'articolo in discussione, la parola: « *tantième* ».

(È approvato).

Metto infine ai voti l'emendamento proposto dal Ministro delle poste e delle telecomunicazioni, tendente a modificare la tabella per la corresponsione dei premi come segue:

da 90 a 150 unità di conversazioni giornaliere, premio di lire 70 giornaliere;

da 151 a 179 unità di conversazioni giornaliere, premio di lire 180 giornaliere;

da 180 a 209 unità di conversazioni giornaliere, premio di lire 320 giornaliere;

da 210 unità in poi giornaliere, premio di lire 450 giornaliere.

(È approvato).

Metto ai voti l'articolo come risulta dopo l'approvazione degli emendamenti.

(È approvato).

Art. 28.

Al personale addetto al servizio di operatore radiotelegrafico tanto in Morse che in fonìa e all'operatore addetto all'espletamento del servizio radiotelefonico è concesso mensilmente un premio di cointeressenza come segue:

per ogni marconigramma trasmesso o ricevuto lire 15.

Ai dirigenti e ai capi turno è concesso mensilmente un premio di cointeressenza pari alla media dei premi spettanti per effetto del precedente comma ai radiotelegrafisti addetti alle rispettive stazioni.

Il premio spettante al personale di cui al primo comma non può superare mensilmente

la somma di lire 3.900, quello spettante al personale di cui al secondo comma non può superare la somma di lire 5.200.

(È approvato).

Art. 29.

Negli uffici telegrafici, determinati dall'Amministrazione centrale, e per le linee di comunicazione che saranno dalla medesima stabilite, è concesso ai telegrafisti ad esse addetti per ogni telegramma di 15 parole (escluso il preambolo) scambiato nel turno di servizio giornaliero, un premio orario di rendimento *tantième* nella misura seguente:

a) con apparati celeri stampati:

Uffici nazionali

media oraria da 30 a 35 telegrammi	L. 0,50
media oraria da 36 a 40 telegrammi	» 0,60
media oraria oltre 40 telegrammi	» 0,75

Uffici internazionali

media oraria da 15 a 35 telegrammi	L. 0,85
media oraria da 36 a 40 telegrammi	» 1,15
media oraria oltre 40 telegrammi	» 1,45

b) con apparato Morse:

media oraria da 10 a 15 telegrammi	L. 1,30
media oraria oltre 15 telegrammi	» 2,30

La somma complessiva delle parole eccedenti le 15 in ciascun telegramma scambiato nella giornata, escluso il preambolo, viene di visa per 20 ed il quoziente è aggiunto al totale dei telegrammi scambiati, in base al quale è determinata la media oraria per l'attribuzione del premio.

Nelle località sedi di uffici telegrafici principali nei quali esiste il servizio di dettatura fonica dei telegrammi, svolto da parte della società telefonica concessionaria, viene corrisposto al personale telegrafico addetto alla registrazione dei telegrammi accettati dalla società concessionaria medesima e passati al telegrafo un premio di rendimento nella seguente misura:

da 51 a 55 telegrammi/ora	L. 0,20
da 56 a 65 telegrammi/ora	» 0,22
oltre i 65 telegrammi/ora	» 0,25

(È approvato).

Art. 30.

Al personale addetto alle macchine elettrocontabili dei centri meccanografici dipendenti dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, è concesso un premio giornaliero di specializzazione e rendimento per ogni giornata di effettivo lavoro:

Capo centro	L. 600
Capi reparto	» 550
Capi gruppo, capi turno e sorveglianti addetti alle grandi macchine	» 525
Capi gruppo alla perforazione manuale	» 275
Operatori alle grandi macchine	» 500
Operatori alla perforazione manuale	» 250
Controlli e adempimenti vari	» 225

(È approvato).

Art. 31.

Al personale addetto ai lavori di linea e alla manutenzione della rete di posta pneumatica, nonché ai gruppi elettrogeni, è concessa una indennità di servizio speciale per ogni giorno di effettiva prestazione nella seguente misura:

Capi delle squadre di lavoro	L. 100
Altro personale compreso quello addetto ai gruppi elettrogeni	» 60

(È approvato).

Art. 32.

A tutti i dipendenti del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, comunque denominati, che prestano servizio in uffici di zone malariche, riconosciute tali dal Ministero dell'interno, è concessa una indennità giornaliera di lire 27.

Agli operai giornalieri tale indennità è concessa per le giornate per le quali spetta ad essi la paga.

MATTARELLA, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Propongo una modificazione: sostituire alle parole: « dal Ministero dell'interno », con le parole: « dall'Alto Commissariato dell'igiene e della sanità pubblica ».

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento proposto dal Ministro delle poste e delle telecomunicazioni Mattarella, tendente a sostit-

tuire le parole « dal Ministero dell'interno », con le parole: « dall'Alto Commissariato per l'igiene e la sanità pubblica ».

(È approvato)

Metto ai voti l'articolo con l'emendamento testè approvato.

(È approvato)

Art. 33

Le disposizioni contenute nell'allegato 1 al decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 4 ottobre 1947, n. 1182, modificato dalla legge 8 luglio 1949, n. 464, dalla legge 17 febbraio 1950, n. 53 e dalla legge 13 ottobre 1950, n. 908, sono sostituite dalla presente legge.

(È approvato).

Art. 34.

Al maggior onere di lire 2.440.000.000 derivante al bilancio dell'Amministrazione delle poste e dei telegrafi dall'attuazione della presente legge si farà fronte, per l'esercizio finanziario 1956-57, con le seguenti riduzioni degli stanziamenti dei sottoindicati capitoli di spesa dell'Amministrazione stessa:

Capitolo n. 56 — Rimborso alle Ferrovie dello Stato per le spese di trasporto, ecc.	L.	1.000.000.000
Capitolo n. 58 — Spese per il trasporto degli effetti postali, ecc.	»	1.000.000.000
Capitolo n. 73 — Pagamenti e rimborsi alle Amministrazioni estere, ecc.	»	200.000.000
Capitolo n. 91 — Spese di gestione degli uffici locali, ecc.	»	240.000.000

La maggiore spesa di lire 209.000.000 derivante al bilancio dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici sarà fronteggiata, nella gestione predetta, con una corrispondente riduzione dello stanziamento del capitolo n. 31 « Rimborso all'Amministrazione postale-telegrafica, ecc. » dello stato di previsione della citata Azienda.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le variazioni di

bilancio connesse con l'esecuzione della presente legge.

MATTARELLA, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. In questo articolo dobbiamo risolvere il problema della copertura.

Sarei favorevole a sostituire tutto l'articolo con un altro, del seguente tenore:

« Alla maggior spesa derivante dall'applicazione degli articoli precedenti, l'Amministrazione delle poste e dei telegrafi e l'Azienda di Stato per i servizi telefonici faranno fronte con le disponibilità dei propri bilanci ».

PRESIDENTE. Metto ai voti il nuovo testo dell'articolo 34, proposto dal Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.

(È approvato).

FLECCHIA. Devo ora proporre un nuovo articolo (35) per una questione di decorrenza: « La presente legge, munita di sigillo dello Stato, sarà inserita nella Raccolta Ufficiale delle leggi dello Stato, con decorrenza dal 1° luglio 1956 ».

MATTARELLA, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Questo era già implicito nel testo della legge, perchè prevedendo, nel testo del soppresso articolo 34, delle variazioni al bilancio 1956-57, implicitamente si riconosceva che le modifiche dovevano aver vigore dal 1° luglio 1956. In questo senso avevamo anche avuto l'autorizzazione del Ministro del tesoro.

PRESIDENTE. Allora, seguendo la proposta del senatore Flecchia, metto ai voti il nuovo articolo 35, la cui formulazione, se il proponente è d'accordo, potrebbe essere la seguente:

« La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica Italiana, ed ha effetto dal 1° luglio 1956 ».

(È approvato).

Metto ora in votazione la tabella del premio di maggiore produzione, allegata al disegno di legge e di cui do lettura:

TABELLA DEL PREMIO DI MAGGIORE PRODUZIONE

Coefficiente	QUALIFICHE	Importo mensile
900	Direttore generale di amministrazione	18.000
	Ispettore generale superiore telecomunicazioni	
670	Ispettore generale	15.000
500	Direttore di divisione ed equiparati - Segretario capo ed equiparati (1) .	12.000
402	Direttore di sezione ed equiparati - Segretario principale ed equiparati (1)	12.000
340	Consigliere di 1 ^a classe ed equiparati - Primo segretario ed equiparati - Capo ufficio di 1 ^a classe ed equiparati (1)	10.000
284-271	Consigliere di 2 ^a classe ed equiparati - Segretario ed equiparati - Capo ufficio ed equiparati (1)	10.000
240-229	Consigliere di 3 ^a classe ed equiparati - Segretario aggiunto ed equiparati - Ufficiale di 1 ^a classe ed equiparati (1)	7.000
211-202	Vice segretario - Ufficiale di 2 ^a classe ed equiparati (1)	7.000
193-180	Ufficiale di 3 ^a classe ed equiparati - Titolare di agenzia	6.000
157	Applicato aggiunto e supplente di ufficio locale	5.500
193-180	Messaggere superiore ed equiparati	10.000
188-173	Messaggere di 1 ^a classe ed equiparati	7.000
176-159	Messaggere di 2 ^a classe ed equiparati	6.000
161-151	Messaggere di 3 ^a classe ed equiparati	5.000
150-142	Messaggere di 4 ^a classe - Fattorino ed equiparati (2)	5.000
	<i>Personale dei ruoli aggiunti (o dei ruoli speciali transitori sistemabile nei ruoli aggiunti):</i>	
284-240	Carriere personale direttivo	10.000
211	Carriere personale di concetto	7.000
165	Carriere personale esecutivo	6.000
150	Carriere personale ausiliario	5.000
	<i>Personale non di ruolo:</i>	
153	Impiegati avventizi e diurnisti	6.000
142	Agenti avventizi e diurnisti	5.000
	<i>Altre categorie:</i>	
—	Operai permanenti e temporanei	5.000
—	Scortapieghi e procaccia a piedi (3)	5.000

(1) Tra gli equiparati sono compresi i direttori di ufficio locale previsti dall'articolo 27 del decreto del Presidente della Repubblica 5 giugno 1952, n. 656.

(2) Tra gli equiparati sono compresi i ricevitori e portalettere, cui il premio è corrisposto proporzionalmente alle ore di servizio.

(3) Proporzionalmente alle ore di servizio.

(È approvata).

Metto infine in votazione il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

Ringrazio l'onorevole Ministro per il suo brillante e valido apporto alla discussione che si è conclusa felicemente con l'approvazione del presente disegno di legge.

MATTARELLA, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Io ringrazio vivamente la Commissione per la fattiva collaborazione.

Seguito della discussione e rinvio del disegno di legge d'iniziativa dei senatori Cappellini ed altri: « Costruzione dell'autostrada adriatica » (1538).

PRESIDENTE, *relatore*. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge d'iniziativa dei senatori Cappellini ed altri: « Costruzione dell'autostrada adriatica ».

Per questa legge manca ancora il finanziamento e quindi il parere favorevole della Commissione finanze e tesoro. Comunque, abbiamo già detto più volte, e Cappellini ce lo ripeterà, che, per quanto concerne la costruzione di nuove autostrade, al programma di primo realizzo già in corso deve fare seguito un secondo programma di opere.

Ora, io penso che sia bene esporre al nuovo Ministro dei lavori pubblici le idee che avevamo qui preso in esame durante la discussione del presente disegno di legge.

CAPPELLINI. Abbiamo insistito affinché questo disegno di legge fosse posto all'ordine del giorno, non perchè fossimo convinti che saremmo arrivati alla votazione del disegno di legge in questa sede, ma perchè, d'accordo col Presidente della nostra Commissione, che è anche relatore del provvedimento, abbiamo inteso soprattutto richiamare l'attenzione del nuovo Ministro e del nuovo Sottosegretario ai lavori pubblici su un problema che essi probabilmente ignorano, nella sua complessità.

Vorrei pregare l'onorevole Sottosegretario per i lavori pubblici Guerrieri ed anche il Mi-

nistro Togni, di tener presente la discussione che si ebbe in Commissione e poi in Aula quando discutemmo il disegno di legge per la costruzione delle nuove autostrade.

Alla discussione, che fu lunga e laboriosa, intervennero persino tre Ministri: delle finanze, del tesoro e dei lavori pubblici, i quali, tra l'altro vollero abbinare l'aumento delle tasse automobilistiche alla legge per la costruzione delle nuove autostrade.

Richiamo l'attenzione dell'onorevole Sottosegretario Guerrieri sull'opportunità di esaminare questi precedenti, per vedere se ha la possibilità di fare qualcosa.

Nonostante la Commissione fosse unanime nella richiesta di comprendere l'autostrada adriatica nel programma di primo realizzo, si arrivò successivamente alla votazione del disegno di legge con l'esclusione dell'autostrada adriatica. Da ciò si giunse all'iniziativa parlamentare tendente alla costruzione di questo tratto autostradale ed al disegno di legge in discussione, che porta la firma di colleghi appartenenti ai vari schieramenti politici.

L'onorevole Romita, allora Ministro dei lavori pubblici, il quale, in Commissione e in Aula, fu interessato a realizzare la costruzione dell'autostrada adriatica, per la sua urgenza, per la sua necessità, e per l'immenso traffico che su di essa si svolge, a più riprese convenne sull'esigenza di dare inizio ai lavori di costruzione naturalmente previo stanziamento delle somme occorrenti.

Direi che fui incoraggiato dallo stesso Ministro Romita a presentare il disegno di legge in discussione. Esso è legato, per quanto concerne il finanziamento, all'autorizzazione di utilizzare tutti i ribassi ottenuti nelle gare di appalto per le autostrade, al fine di contribuire a finanziare l'inizio dei lavori per l'autostrada adriatica, se non per completarla. Infatti tutti i ribassi, anche se destinati a questo unico scopo, non sarebbero evidentemente sufficienti per il finanziamento totale dell'autostrada.

Anche in Aula il ministro Romita accettò l'impostazione da me data, così come risulta dai verbali dell'Assemblea. E così le cose andarono avanti; si discusse più volte, si rifece la storia, ma non si arrivò praticamente ad alcuna conclusione.

Recentemente abbiamo appreso, durante la discussione di un disegno di legge tendente a finanziare l'allargamento delle strade statali, che il Ministro si era opposto a che nelle opere previste da detta legge venisse considerata anche la costruzione dell'autostrada adriatica, perchè il mutuo di 50 miliardi doveva servire solo per l'allargamento delle strade statali.

Senonchè ho saputo — ma non so se la notizia sia vera — che il ministro Romita, ha poi, con quella legge, finanziato la costruzione dell'autostrada Torino-Ivrea.

Se la notizia fosse vera, il Ministro in carica dovrebbe preoccuparsi di andare a reperire le fonti di finanziamento per portare all'esame del Parlamento un nuovo disegno di legge tendente non solo a costruire l'autostrada adriatica, ma anche le altre autostrade risultanti dal grafico annesso al disegno di legge che noi approvammo.

Ad un certo momento, comunque, ho chiesto al Ministro delle finanze cosa rendevano le nuove tasse applicate in funzione della costruzione di nuove autostrade.

Debbo qui ricordare che noi votammo due leggi: la prima per l'aumento sulla tassa della benzina (legge 26 luglio 1954, n. 503), la seconda per l'aumento delle tasse automobilistiche (legge 21 maggio 1955, n. 463) all'unico scopo di finanziare la costruzione di autostrade: tutti i gettiti erariali derivanti da queste due nuove tasse, dovevano essere destinati al finanziamento della costruzione di autostrade.

Ora, il gettito risultante dall'applicazione delle nuove tasse, approvate appunto per costruire nuove autostrade, è pari oggi a 31 miliardi e rotti all'anno, cioè due terzi in più della somma impiegata per la costruzione delle nuove autostrade (10 miliardi annui). Non si può quindi ragionevolmente negare che la copertura della spesa per il finanziamento di queste e delle altre autostrade, comprese sempre in quel famoso grafico, esista!

Da ciò l'interrogazione n. 2892, da me e dal collega Pucci presentata a suo tempo, la quale concludeva in questi termini: « Poichè il Tesoro dello Stato dispone di oltre 31 miliardi l'anno per il finanziamento delle nuove autostrade, oltre alle maggiori entrate che afflui-

ranno al Tesoro per effetto dell'aumento progressivo della circolazione, non si comprende come si possa rimanere ulteriormente ancorati alla spesa di dieci miliardi l'anno, in base alla legge 21 maggio 1955, n. 463. Tutto ciò premesso, gli interroganti desiderano conoscere se è intenzione del Ministro dei lavori pubblici di ripresentare al Parlamento, al più presto, una proposta di legge integrativa della legge 21 maggio 1955, n. 463, in vigore, per la costruzione delle autostrade indicate nel grafico allegato alla legge stessa, con precedenza assoluta alla autostrada adriatica Bologna-Ancona-Pescara, la quale doveva essere compresa nel programma di primo realizzo.

La risposta del Ministro non entra nel merito delle questioni da me sollevate, e così conclude: « Si informano gli onorevoli interroganti che il Ministero ha predisposto un disegno di legge che prevede un ulteriore stanziamento di lire 25 miliardi in integrazione della legge 21 maggio 1955, n. 463, concernente l'autorizzazione alla costruzione di nuove strade statali. Ove tale disegno di legge, che è stato inoltrato al Ministero del tesoro per il preventivo assenso, venisse approvato, si terrà conto dell'autostrada adriatica di cui gli onorevoli interroganti sollecitano l'esecuzione ».

L'attuale Ministro dei lavori pubblici, onorevole Togni, mi ha comunicato che, pur non avendo possibilità di intervento nella formulazione di questo disegno di legge, presentato dall'ex ministro Romita, non avrebbe comunque mancato di studiare attentamente la cosa. Gli presentai, a tal fine, ed in quella occasione, copia del disegno di legge in questione invitandolo nel contempo a partecipare ad una seduta della nostra Commissione durante la quale avremmo di nuovo discusso il problema.

Sono lieto che sia qui presente il Sottosegretario per i lavori pubblici Guerrieri, anche se mi dispiace che non ci sia il Ministro, e ritengo che egli sarà fedele espositore delle cose che diciamo e si renderà interprete presso il Ministro del nostro desiderio di vederlo partecipare alla prossima seduta di questa Commissione, durante la quale spero che arriveremo ad una qualche conclusione.

Però, il disegno di legge, in corso d'approvazione prevede, sembra, la costruzione della

autostrada adriatica, ma solo da Bologna a Rimini.

Qui ci sono due considerazioni da fare. La prima è che i 55 miliardi previsti sono pochi; la somma di cui l'erario dispone, pari ad oltre 20 miliardi annui, o quella somma minore che si renderà necessaria per completare la costruzione di autostrade, secondo il grafico allegato alla legge, deve essere impiegata per questo scopo. La seconda considerazione è che l'autostrada non dovrà finire a Rimini, e neanche a Pescara, così come la legge n. 463 stabilisce; essa dovrà arrivare a Reggio Calabria.

In ogni modo il nostro disegno di legge prevede la costruzione dell'autostrada fino a Pescara e noi rimaniamo ancorati a quei tracciati, ma bisogna arrivare al finanziamento, e a questo riguardo la nostra preoccupazione è fondata, se le cose che mi sono state riferite risultano esatte. Del resto l'onorevole Sottosegretario potrà meglio ragguagliarci in proposito.

Noi siamo ansiosi di conoscere le intenzioni del Governo a questo proposito, soprattutto se e quando sarà presentato il nuovo disegno di legge, per stabilire quando si potrà dare inizio ai lavori per la costruzione della autostrada Bologna-Ancona-Pescara.

PRESIDENTE, *relatore*. Volevo precisare alcuni dati che possono servire come elementi chiarificatori.

Un argomento molto valido per sostenere la possibilità che la strada adriatica sia fatta proseguire oltre Pescara, può rilevarsi dalla pubblicazione ufficiale del dicembre 1956 che abbiamo ricevuto nel gennaio del 1957 dall'attuale Presidente del Consiglio dei ministri, senatore Zoli, allora Ministro del bilancio, nella quale, a proposito dello sviluppo delle autostrade testualmente si dice, alla pagina 29 (1): « Per il complesso delle costruzioni stradali viene previsto il finanziamento di 1.150 miliardi in 10 anni, così distribuiti:

costruzione e ampliamento autostrade, 400 miliardi;

ampliamento strade statali esistenti, 350 miliardi;

sistemazione strade da classificare statali, 70 miliardi;

costruzione piste ciclabili, 10 miliardi;

sistemazione strade provinciali, 250 miliardi;

nuove strade comunali, 70 miliardi.

Totale, 1.150 miliardi ».

In un documento ufficiale come quello da cui traggo simili notizie, pubblicato dal precedente Ministero, si precisano dunque delle somme cospicue per un decennio, che noi potremmo ritenere anche insufficienti, ma che sono pur sempre notevoli. Nei limiti dei programmi che abbiamo recentemente discusso, in questi finanziamenti deve essere compresa indubbiamente l'autostrada adriatica che del resto è già indicata nello schema grafico allegato all'attuale legge in corso di applicazione.

La cosa importante è questa: il nuovo programma decennale è stato studiato in modo particolare dall'onorevole Ministro dei trasporti Angelini; e dato che egli è qui presente, sono ben lieto di potergli manifestare il mio compiacimento per l'attività dei suoi funzionari che l'hanno portato a termine. L'ingegnere Ermini dell'Ispettorato della motorizzazione civile ha pubblicato sulla rivista « Ingegneria Ferroviaria » una documentazione molto ampia e completa di quelli che sono i costi dei trasporti e quali sono i maggiori gettiti derivanti dall'aumento del costo della benzina che fu imposto per il finanziamento dalla legge per le autostrade. Quindi, non vi è solo una documentazione per un nuovo finanziamento proposto dal ministro Zoli, oggi Presidente del Consiglio, ma anche una ricostruzione di carattere scientifico, presentata da un tecnico come l'ingegnere Ermini, del Ministero dei trasporti, di cui noi abbiamo il dovere di tenere conto. Viene in tal modo precisato che l'attuale gettito dell'imposta sulla benzina è superiore a quello previsto dalla legge attualmente in vigore e quindi esso costituisce già di per se stesso l'elemento finanziario essenziale per l'ampliamento del programma di costruzioni autostradali attualmente in via di esecuzione.

(1) Cfr. *Presidenza del Consiglio* Roma 1957. « Documenti sul programma di sviluppo economico » Presentazione del Ministro del bilancio senatore Zoli.

CAPPELLINI. Io ringrazio il Presidente della nostra Commissione per averci illuminato con questi particolari.

TARTUFOLI. Io mi auguro che il ministro Togni voglia personalmente mettersi in grado di poter fare qualcosa per risolvere il particolare problema.

Quindi mi associo alla richiesta fatta dal senatore Cappellini, cioè all'opportunità che alla prossima seduta sia presente il ministro Togni.

Vorrei che si precisasse da dove si deve incominciare l'autostrada adriatica, perchè debbo ricordare che quando approvammo la legge per un finanziamento di dieci miliardi per le autostrade, fu approvato qui un ordine del giorno in cui si disse che quando si fosse fatta l'autostrada adriatica, questa andava iniziata da Milano; tale ordine del giorno fu accettato dal Governo.

Il tratto Bologna-Rimini è perfettamente funzionale, oggi. Non lo sarà più domani, quando il traffico sarà aumentato, ma oggi è di ampiezza enorme ed è da augurarci che la autostrada di domani eguagli in funzionalità la statale Bologna-Rimini.

Invece, quella che non dà affatto affidamento, è la strada statale che sale da Pescara verso Rimini, con attraversamenti continui e con rischi enormi per le vite umane.

CROLLALANZA. Mi associo alle richieste del senatore Cappellini.

Il senatore Tartufoli ha fatto presente che il tratto la cui costruzione risulta più urgente non è il tratto Bologna-Rimini, tenuto conto anche che dovrebbe avere funzione preminentemente stagionale: il tratto più tortuoso e di più intenso traffico è quello tra Ancona e Pescara.

Devo dire che ancora più grave è la situazione nel tratto Pescara-Foggia. In proposito, penso — e sottopongo la mia proposta all'onorevole Sottosegretario — che si potrebbe approfittare del fatto che il tratto iniziale dell'autostrada Bari-Napoli corre quasi parallelo all'attuale strada adriatica fino a Canosa (per cui da Canosa a Foggia rimane un tratto di soli 35-40 chilometri) per sistemare quel trat-

to relativamente modesto, e completare la Bari-Napoli nel tratto fino a Canosa, risolvendo così un grosso problema, perchè — statistiche alla mano — il tratto Bari-Foggia è un tratto dove non si circola più, dove non c'è giorno in cui non si lamentino vittime, dove il traffico degli autotreni e degli autocarri che da Milano scendono a Bari è talmente intenso, che la circolazione delle macchine e degli autoveicoli turistici e viaggiatori è diventata veramente un problema.

Nell'associarmi alle considerazioni dei colleghi, io integro la richiesta di portare l'autostrada adriatica fino a Pescara, con quella di aggiungervi il tratto Canosa-Foggia.

VACCARO. Desidererei che in occasione della discussione del disegno di legge sull'autostrada adriatica, il Ministro chiarisse il suo pensiero su quella che è stata la nostra richiesta per la prosecuzione dei lavori dell'autostrada del sole da Pompei a Cosenza e a Reggio Calabria. Il Ministro, in altra occasione, nell'accogliere l'ordine del giorno votato dalla Commissione, aveva assicurato che avrebbe provveduto subito alla progettazione di questa importante arteria, che avvicina l'Italia meridionale all'Italia del nord e che completa la rete delle autostrade nazionali.

PUCCI. Il primo tronco dell'autostrada del sole ha determinato una serie di inconvenienti, sia dal punto di vista sociale, sia da quello economico. Richiamo, quindi, l'attenzione della Commissione, ed in particolare del Ministro, sulla necessità, nell'esaminare e nell'approfondire la nuova legge sull'autostrada adriatica e sulle future autostrade, di precisare le finalità e le modalità della loro costruzione.

Secondo i tecnici di tutte le nazioni più aggiornate in fatto di autostrade, i tracciati di esse debbono obbedire ad un criterio economico; solo da noi si è seguito un criterio pressochè turistico.

Dalle statistiche, da noi consultate, che sono a disposizione dei colleghi — perchè c'è un ufficio apposito del Ministero che controlla i traffici lungo le strade statali — è risultato che il traffico principale tra l'Italia settentrionale e l'Italia meridionale si svolge lungo la

adriatica, e non lungo la strada dell'Appennino, per due motivi: primo, perchè gli Appennini comportano il superamento di difficili pendenze; secondo, perchè i centri commerciali più importanti sono sulla strada adriatica.

Le statistiche dicono che dall'Italia settentrionale all'Italia centrale e meridionale il traffico ha queste proporzioni: da Milano il 97 per cento sulla strada adriatica, il 3 per cento sulla via Firenze-Roma; da Bologna, l'85 per cento sulla strada adriatica e il 15 per cento sulla via Firenze-Roma. Il Ministero di ciò non si è preoccupato. Dobbiamo quindi pensare che i piani vengano fatti tenendo in considerazione non le esigenze del Paese, ma la forma.

In Italia abbiamo sempre seguito il concetto della forma e non quello della sostanza. Ora, io mi domando: la proposta che mirava ad utilizzare i benefici dei ribassi d'asta a favore della costruzione dell'autostrada adriatica, riguarda il primo, o tutti i ribassi d'asta? Perchè siamo giunti a questo: la società appaltante ha conseguito l'appalto facendo un certo ribasso: successivamente ha subappaltato e si è arrivati fino a sei subappalti. Il che pone due alternative: o questo va a danno della costruzione, o questo significa che il prezzo di appalto fissato era estremamente vantaggioso per i privati.

Ai colleghi, che sono favorevoli alla costruzione dell'autostrada adriatica, della quale noi stessi fummo fautori fino dal 1951 al Congresso di Stresa, dobbiamo ricordare che il Ministero non ha voluto accettare, in ordine al tracciato dell'autostrada del sole, una proposta che a noi sembrava logica e rispondente alle varie esigenze di carattere economico e sociale cui un'autostrada deve far fronte.

Il Ministero, infatti, non tenendo conto delle nostre proposte, ha obbligato coloro che da Milano vogliono andare sull'autostrada adriatica a percorrere venticinque chilometri intorno a Bologna.

PRESIDENTE, *relatore*. Teniamoci nei termini della discussione perchè la risposta del Governo possa essere positiva.

PUCCI. Non credo, ma spero che sia così.

Concludo il mio dire: chi dovrà andare da Milano a Pescara, sarà costretto a seguire una strada a percorso libero che dovrà essere costruita dal Comune di Bologna. Con ciò si imporrà ai cittadini bolognesi di fare, al servizio degli interessi nazionali, un passaggio libero di 25 chilometri, con sezione a carattere autostradale, mentre si sarebbe potuto risolvere il problema più degnamente, creando un largo centro intorno a Bologna che raccogliesse tutte le autostrade provenienti dal Nord e dall'Est.

Richiamo l'attenzione della Commissione sulla gravità di questi problemi: mettendo mano all'autostrada adriatica, vi saranno infatti inconvenienti tali e tali rabberciamenti, per cui non si dovrà pensare solo a quella autostrada, ma anche al raccordo intorno a Bologna, che è fondamentale.

Con questo raccordo però, noi verremmo a spendere decine di miliardi perchè si tratta di 25 chilometri di autostrada. Ora io affermo decisamente che questo piano deve essere riesaminato per intero dalla Commissione.

Il 90 per cento degli interessi italiani gravita sulla via adriatica, e non su quelle dell'Appennino o della Toscana. Prego pertanto la Commissione, per il problema specifico dell'autostrada adriatica, di esaminare la legge nel suo complesso, per impedire che si verifichino arbitrii, e che si affidi a un solo progettista lo studio del tracciato.

In secondo luogo riaffermo che è necessario esaminare il problema della economicità della strada, e scegliere quella soluzione che più risponda all'economia del Paese.

BARBARO. Non posso non ritornare sul vecchio argomento, che fu dal Ministro del tempo, onorevole Romita, considerato con molto interesse. In sostanza, il mio concetto è questo. L'autostrada, che dovrebbe essere la autostrada europea n. 1, secondo i protocolli dell'O.N.U., dovrebbe essere formata da due tronchi: la strada jonico-adriatica, che è la più facile a costruirsi e anche la più frequentata, e la strada tirrenica.

Noi ci meravigliamo che si facciano queste importanti discussioni, senza pensare a pro-

lungare queste due autostrade fino a Reggio Calabria ed alla Sicilia.

Nell'associarmi a quanto hanno detto i colleghi Tartufoli, Pucci e Vaccaro, insisto perchè si riprenda la discussione e la si completi, e perchè all'autostrada adriatica si aggiunga la jonica e alla tirrenica si aggiunga il naturale completamento, altrimenti verremo a creare delle disparità veramente delittuose fra i due versanti, con grave danno dell'economia nazionale.

GUERRIERI, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Devo fare una brevissima dichiarazione. Ho il mandato di riferire il pensiero dell'attuale Ministro.

Il Ministero apprezza e considera le ragioni che sono state illustrate nella relazione che accompagna il disegno di legge, in merito alla opportunità della costruzione dell'autostrada adriatica; tuttavia pensa che il problema non debba essere affrontato con leggi speciali, ma affrontato e risolto sul piano nazionale.

I componenti di questa Commissione sanno — ed è emerso attraverso la lettura della risposta a una interrogazione — che v'è in gestazione un provvedimento legislativo, in esecuzione del quale si pensa di completare tutto il programma autostradale, e di conseguenza anche l'autostrada adriatica, che venne opportunamente compresa nel grafico allegato alla legge del 1955.

Quale sia il tracciato di questa strada, se fino a Rimini, ad Ancona, a Pescara, od oltre, non sono in condizioni di dire.

Riferirò al Ministro le considerazioni molto interessanti che ho ascoltato e mi richiamerò anche a un ordine del giorno che è stato approvato dal Senato.

Fatta questa precisazione, prego la Commissione di voler rinviare il seguito dell'esame del disegno di legge in discussione.

PRESIDENTE, relatore. Noi abbiamo una seconda possibilità di discutere questo argomento, perchè alla ripresa dei nostri lavori dovremo esaminare il bilancio dei lavori pubblici. Il programma delle autostrade sarà esaminato prima con l'onorevole Ministro e con il suo collaboratore, poi lo esamineremo in

sede di Commissione, perchè abbiamo un documento ufficiale che dice che 1.150 miliardi saranno impegnati in dieci anni per la sistemazione delle strade, e l'onorevole Ministro dei trasporti sa che il problema delle autostrade è essenziale per le possibilità della circolazione.

Accettate le affermazioni dell'onorevole Sottosegretario, che ci ha confermato ufficialmente che il programma della costruzione delle autostrade nazionali è allo studio e che presto sarà risolto; rafforzata questa sua conferma dal fatto di poter dire che nel programma decennale è assicurato il finanziamento, reso possibile da maggiori gettiti, come abbiamo chiarito, ricavabili dall'applicazione della legge approvata per finanziare la prima parte dei lavori evidentemente abbiamo argomenti validi per prospettare al Ministro dei lavori pubblici la necessità e l'urgenza di completare il programma dei lavori.

CAPPELLINI. Penso che, in sede di esame del bilancio del Ministero dei lavori pubblici, sarebbe bene approfittare del periodo di tempo che intercorre fra la discussione alla Camera e al Senato, per raccomandare all'onorevole Ministro di prendere in esame il disegno di legge che mi pare sia dell'onorevole Romita, al fine di elaborare un più completo provvedimento, che tenga conto delle cose che sono state dette, onde arrivare alla discussione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici dopo che sia stato presentato un progetto di legge che risolva il problema.

Sono lieto che a questa discussione abbia assistito l'onorevole Ministro dei trasporti perchè è necessario che, una buona volta, si risolva il problema delle costruzioni ferroviarie, che hanno addentellati con la costruzione delle autostrade.

Insisto affinchè l'onorevole ministro Togni si preoccupi di rivedere la legge Romita e presenti un nuovo disegno di legge che tenga conto dei problemi non ancora risolti.

PRESIDENTE, relatore. Siamo certi che il Sottosegretario riferirà il risultato della odierna discussione all'onorevole Ministro.

Il seguito della discussione di questo disegno di legge è rinviato ad altra seduta.

Rinvio della discussione del disegno di legge:
« Liquidazione della Gestione raggruppamenti autocarri » (2025).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Liquidazione della Gestione raggruppamenti autocarri ».

ANGELINI, *Ministro per i trasporti*. Mi sia consentito un breve chiarimento. Abbiamo all'ordine del giorno due disegni di legge, uno riguardante la sistemazione del personale dipendente dall'Ente autotrasporti merci e dalla Gestione raggruppamenti autocarri distaccato presso il Ministero dei trasporti, sul quale non ci sono eccezioni da fare, ed è maturo per essere trattato, ed un altro disegno di legge che riguarda la liquidazione della Gestione raggruppamenti autocarri. Vorrei chiedere di rinviare la discussione di quest'ultimo provvedimento alla prossima seduta, non tanto per quanto riguarda la sistemazione del personale, sulla quale il Governo è d'accordo, quanto perchè io mi preoccupo di assicurare che il richiamo — di cui all'articolo 1 del provvedimento — alla legge sulla soppressione degli enti superflui, dia pieno affidamento per il pagamento integrale delle passività della G.R.A., da parte del Tesoro. Gli articoli 14 e 15 di questa legge, infatti, prevedono anche la possibilità di una specie di liquidazione fallimentare, cioè di una ripartizione dei beni fra i creditori; cosa che non è possibile ammettere per la G.R.A. È vero che il Governo, nelle note di variazione di bilancio, ha già stabilito un versamento di 10 miliardi per far fronte alle liquidazioni conseguenti all'applicazione della legge sugli enti superflui: peraltro, desidererei che il Ministro del tesoro venisse qui ad assicurare che tutte le passività dell'Ente saranno liquidate dal Tesoro.

Ecco perchè, per avere questa assicurazione, vorrei pregare la Commissione di rinviare di otto giorni la discussione del disegno di legge sulla liquidazione della G.R.A.

TARTUFOLI, *relatore*. Questo disegno di legge è stato presentato dal Ministro del tesoro, di concerto col Ministro dei trasporti.

Devo presumere, dato il concerto, che vi sia la reale intenzione di pagare non soltanto determinati debiti, ma tutte le passività della G.R.A.

Peraltro oggi sorge la necessità di un chiarimento che porti la conferma dell'intervento del Tesoro.

Io sono d'accordo col Ministro nel ritenere che un rinvio è opportuno, per quanto concerne il disegno di legge n. 2025, ma che possa essere subito discusso il disegno di legge n. 1978, di cui sono altresì relatore,

PRESIDENTE. Ringrazio il relatore Tartufoli di quanto ha detto.

Metto ora ai voti la proposta di rinvio della discussione del disegno di legge n. 2025, presentata dall'onorevole Ministro dei trasporti.

(È approvata).

Discussione e approvazione del disegno di legge:

« Sistemazione del personale dipendente dall'Ente autotrasporti merci e dalla Gestione raggruppamenti autocarri distaccato presso il Ministero dei trasporti - Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione » (1978).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Sistemazione del personale dipendente dall'Ente autotrasporti merci e dalla Gestione raggruppamenti autocarri distaccato presso il Ministero dei trasporti — Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

TARTUFOLI, *relatore*. Le categorie interessate, che hanno preso contatto con me, hanno espresso il loro gradimento al provvedimento in discussione. Dato che gli onorevoli membri della Commissione sono perfettamente informati dei vari problemi connessi al disegno di legge su cui riferisco, e considerato altresì che l'approvazione delle norme in esso contenute, oltre a rappresentare lo assolvimento di un obbligo morale e giuridico, è vivamente attesa dalle categorie interessate,

raccomando senz'altro alla benevolenza della Commissione l'approvazione di questo provvedimento.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Concorro pienamente con quanto detto dal senatore Tartufoli.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo ora all'esame e alla votazione degli articoli, di cui do lettura:

Art. 1.

Il personale dipendente dall'Ente autotrasporti merci — E.A.M. — e dalla Gestione raggruppamenti autocarri — G.R.A. — che, da data non posteriore al 28 febbraio 1957, presta servizio in qualità di distaccato presso il Ministero dei trasporti — Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione — sarà inquadrato, in numero non superiore a 190 unità, nelle categorie del personale non di ruolo del medesimo Ispettorato generale, disciplinato dal regio decreto-legge 4 febbraio 1937, n. 100, dal decreto legislativo 4 aprile 1947, n. 207, e successive norme integrative e di attuazione, con decorrenza, ai soli effetti giuridici, dalla data del distacco all'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

Dalla stessa data ha inizio il computo dell'anzianità di servizio di cui agli articoli 1, 9 e 20 del decreto legislativo 4 aprile 1947, n. 207, e successive norme integrative e di attuazione.

(È approvato).

Art. 2.

L'inquadramento nelle varie categorie avverrà in base al titolo di studio posseduto ed alle mansioni effettivamente espletate presso l'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

I titoli di studio richiesti sono quelli previsti, per i corrispondenti ruoli organici, dall'articolo 2 del decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 557.

Per quanto concerne l'inquadramento nella seconda categoria, saranno eccezionalmente ritenuti validi altri diplomi di istituti di istruzione secondaria di secondo grado; per quanto riguarda l'inquadramento in terza e quarta categoria, potrà prescindersi dal titolo di studio.

Coloro i quali non sono in possesso del titolo di studio richiesto per la categoria di cui esercitano le mansioni potranno essere inquadrati nella categoria inferiore, per la quale posseggano i requisiti.

(È approvato).

Art. 3.

A detto personale è attribuita la retribuzione stabilita per la categoria nella quale avviene l'inquadramento.

Al personale medesimo verrà corrisposta, da parte degli Enti di provenienza, la liquidazione eventualmente spettante, in base alle disposizioni vigenti, per la cessazione del precedente rapporto di impiego.

Tale liquidazione è riferita, per ogni singola unità, al giorno precedente a quello dal quale decorre, ai sensi del precedente articolo 1, l'inquadramento nelle categorie del personale non di ruolo statale ed è calcolata sulla base delle competenze in godimento al predetto giorno, computabili ai fini della liquidazione stessa.

(È approvato).

Art. 4.

Al personale inquadrato per effetto dei precedenti articoli si applicheranno le disposizioni di cui al decreto legislativo 7 aprile 1948, n. 262 ed alla legge 5 giugno 1951, n. 376, ai fini del collocamento nei ruoli aggiunti delle Amministrazioni dello Stato previsti dall'articolo 71 del decreto del Presidente della Repubblica 11 gennaio 1956, n. 16.

Ai fini stessi, l'anzianità prescritta decorrerà dalla data dell'inquadramento. L'immissione nei ruoli aggiunti non può avere, comunque, effetto da data anteriore a quella di entrata in vigore della presente legge.

La domanda di collocamento nei ruoli aggiunti dovrà essere presentata, a pena di decadenza, non oltre due mesi dal compimento della prescritta anzianità di servizio ovvero non oltre due mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, qualora detta anzianità sia stata già compiuta a tale data.

(È approvato).

Art. 5.

Il servizio prestato come personale non di ruolo, ai sensi del precedente articolo 1, alle dipendenze dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, può essere riscattato, agli effetti del trattamento di quiescenza, con le modalità ed alle condizioni previste dalle vigenti disposizioni.

(È approvato).

Art. 6.

A decorrere dal 1° marzo 1957 e fino a quando non saranno state fissate le dotazioni di personale dell'Ente autotrasporti merci, è vietata all'Ente stesso ogni assunzione di personale non diretta a sostituire unità che, in servizio alla data del 28 febbraio 1957, cessino successivamente di appartenere all'Ente stesso per causa diversa da quella contemplata nel precedente articolo 1.

A decorrere dalla stessa data è fatto divieto alla Gestione raggruppamenti autocarri di procedere a nuove assunzioni di personale.

È altresì vietata ogni assegnazione di personale dei predetti Enti presso le Amministrazioni dello Stato.

(È approvato).

Art. 7.

L'onere derivante dall'attuazione della presente legge, valutato in lire 130 milioni, sarà fronteggiato a carico dello stanziamento iscritto al capitolo 9 dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1956-57 ed a quelli corrispondenti degli esercizi successivi.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

(È approvato).

Art. 8.

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

(È approvato).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

Discussione e approvazione del disegno di legge:

« **Modifiche del regio decreto-legge 14 marzo 1929, n. 503, convertito in legge 8 luglio 1929, n. 1342, e successive modificazioni, concernente l'ordinamento del Provveditorato al porto di Venezia** » (1967).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modifiche del regio decreto-legge 14 marzo 1929, n. 503, convertito in legge 8 luglio 1929, n. 1342, e successive modificazioni, concernente l'ordinamento del Provveditorato al porto di Venezia ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

AMIGONI, *relatore*. Informo gli onorevoli colleghi che la 4^a Commissione (Difesa) ha espresso parere favorevole all'approvazione di questo disegno di legge e che la 5^a Commissione (Finanze e tesoro) ha comunicato di non aver alcunchè da osservare dal lato finanziario.

La relazione che accompagna il disegno di legge in esame chiarisce la sua origine e dà ragione della necessità della sua sollecita approvazione.

Riassumo brevemente le tappe dell'iniziativa per la costruzione di un aeroporto internazionale della regione Veneta:

1950 - costituzione del Consorzio per lo sviluppo delle comunicazioni aeree delle Venezia, presieduto dal nostro collega Caron. Ne

fanno parte le Amministrazioni provinciali, le Camere di commercio, il Provveditorato al porto di Venezia, i principali Comuni, Enti turistici, Aero clubs locali, Enti bancari della zona;

1950-54 - il Consorzio predispose il progetto di massima, progetto che è approvato da tutti i Ministeri competenti;

1956 - il Consorzio riconosce nel Provveditorato al porto l'Ente pubblico più qualificato per assumere in concessione la costruzione e l'esercizio dell'aeroporto.

Il Provveditorato chiede che gli venga affidata la costruzione e la gestione del progettato aeroporto.

Il Parlamento approva il contributo dello Stato per il costruendo aeroporto (unitamente a quello di Palermo) con la legge 5 maggio 1956, n. 524. Il contributo è pari al 60 per cento dell'importo delle opere;

1957 - constatato che non rientrano nelle attribuzioni del Provveditorato al porto di Venezia la costruzione e l'esercizio di aeroporti, si rende necessario modificare la legge istitutiva del Provveditorato stesso, il che viene fatto con la legge in esame.

Il vostro relatore ritiene che la proposta del Governo debba avere l'approvazione della Commissione, sia perchè unanime è stata la richiesta da parte di tutti gli Enti della regione veneta interessati al problema, sia perchè riscontra nel Provveditorato l'Ente più adatto allo scopo. Vi sono alcuni precedenti in argomento: la costruzione e l'esercizio dell'aeroporto di Genova-Sestri è stata affidata al Consorzio del porto con legge 16 aprile 1954, n. 156, mentre all'estero diversi grandi aeroporti sono affidati all'amministrazione portuale con risultati soddisfacenti.

Nel corso dell'esame degli articoli del disegno di legge il relatore si riserva di presentare alcuni emendamenti.

GUERRIERI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Sono d'accordo.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo ora all'esame e alla votazione degli articoli, di cui do lettura:

Art. 1.

L'articolo 2 del regio decreto-legge 14 marzo 1929, n. 503, convertito con legge 8 luglio 1929, n. 1342, è sostituito dal seguente:

«L'esercizio commerciale del porto di Venezia è affidato al Provveditorato al porto.

Il Provveditorato è persona giuridica di diritto pubblico, soggetto alla vigilanza e alla tutela del Ministero della marina mercantile e ad esso sono devolute le seguenti attribuzioni:

a) gestione delle operazioni di sbarco, imbarco, trasbordo, deposito e trasporto delle merci e disciplina delle prestazioni della mano d'opera che vi è adibita, con tutti i compiti assegnati agli uffici del lavoro portuale, ai Comandanti di porto e ai Direttori marittimi, con l'osservanza delle norme contenute nel Codice della navigazione e del relativo regolamento;

b) gestione dei depositi franchi, dei magazzini generali, dei depositi fiduciari e di altri analoghi stabilimenti che esistono o sorgessero in seguito, in zone demaniali marittime, sotto l'osservanza delle leggi doganali;

c) concorso alla gestione dei mezzi di trasporto ferroviario secondo gli accordi conclusi con l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato;

d) gestione dei suoli, degli spazi acquei e degli edifici di pertinenza del demanio marittimo, di concerto con la Capitaneria di porto e sotto l'osservanza delle disposizioni contenute nel Codice della navigazione e nel Regolamento per la sua esecuzione in materia di concessioni;

e) manutenzione delle opere e degli impianti di arredamento portuale e costruzione di nuove opere e impianti di arredamento, salvo le costruzioni e impianti di arredamento affidati alla Società porto industriale di Marghera, in dipendenza delle vigenti leggi e convenzioni;

f) studi e provvedimenti per favorire lo sviluppo dei traffici del porto;

g) coordinamento dei vari servizi attinenti al funzionamento del Provveditorato al porto.

Possono essere affidati al Provveditorato anche la costruzione e la gestione di aeroporti che sorgessero nel territorio della provincia di Venezia ».

AMIGONI, *relatore*. A questo articolo, propongo i seguenti emendamenti:

1) al punto b): dopo le parole: « dei depositi franchi », aggiungere le parole: « dei punti franchi ». Il testo del disegno di legge riproduce la dizione della legge 8 luglio 1929, n. 1342. Successivamente, col decreto legislativo 5 gennaio 1948, n. 268, (articoli 1 e 9) veniva istituito nel porto di Venezia un punto franco la cui gestione è stata affidata al Provveditorato. È pertanto necessario tener conto dello stato di fatto;

2) al punto e) sopprimere le parole: « salvo le costruzioni e impianti di arredamento affidati alla Società porto industriale di Marghera in dipendenza delle vigenti leggi e convenzioni ».

Il testo del disegno di legge riporta quello della legge 8 luglio 1929, n. 1342, ma le opere allora previste sono state ultimate entro il termine stabilito dal decreto interministeriale 18 febbraio 1944, n. 144, in un anno dopo la cessazione dello stato di guerra e la « Società porto industriale di Venezia », e non « di Marghera » ha mutato la sua denominazione sociale in quella di: « Raccordi ferroviari di Marghera S. P. A. » sin dal 1956. Non sussiste quindi motivo per mantenere la eccezione relativa alle opere affidate alla « Società porto industriale di Venezia », in dipendenza di leggi e convenzioni vigenti.

PRESIDENTE. Metto in votazione l'emendamento proposto dal relatore Amigoni al punto b) dell'articolo 1 e tendente ad aggiungere le parole: « dei punti franchi », dopo le parole: « dei depositi franchi ».

(È approvato).

Metto altresì in votazione l'altro emendamento, proposto dal relatore Amigoni al punto e) dell'articolo 1, e tendente a sopprimere le parole: « salvo le costruzioni ed impianti di arredamento affidati alla Società porto industriale di Marghera in dipendenza delle vigenti leggi e convenzioni ».

(È approvata).

Metto infine in votazione l'articolo 1, quale risulta dopo le modificazioni testè approvate.

(È approvato).

Art. 2.

Qualora al Provveditorato siano attribuiti i compiti di cui all'ultimo comma dell'articolo 1 della presente legge, un rappresentante del Ministero della Difesa-Aeronautica sarà chiamato a far parte rispettivamente del Consiglio di amministrazione e del Comitato esecutivo.

(È approvato).

Art. 3.

All'articolo 13 del regio decreto-legge 14 marzo 1929, n. 503, convertito con legge 8 luglio 1929, n. 1342, è aggiunto il comma seguente:

« Il Provveditorato potrà contribuire alle spese per l'eventuale costruzione e gestione di aeroporti nella provincia di Venezia nella misura che sarà stabilita con deliberazione del proprio Consiglio di amministrazione, approvata dal Ministero della marina mercantile, di concerto col Ministero del tesoro ».

(È approvato).

Art. 4.

I servizi aeroportuali previsti dall'ultimo comma dell'articolo 1 della presente legge costituiranno una gestione speciale, con contabilità separata dal bilancio ordinario del Provveditorato.

(È approvato).

AMIGONI, *relatore*. Conformemente al parere espresso dalla Commissione finanze e tesoro, propongo di aggiungere al disegno di legge in discussione un nuovo articolo (che verrà ad assumere il n. 5) allo scopo di equiparare il trattamento fiscale del Provveditorato al porto di Venezia a quello dei Provveditorati ai porti di Civitavecchia, La Spezia, Genova, Napoli e Savona, ed a riconoscerlo come persona giuridica di diritto pubblico.

Il nuovo articolo è del seguente tenore:

Art. 5.

Rispetto alle tasse di registro e di bollo, tutti gli atti ed i contratti del Provveditorato al porto sono soggetti alle stesse norme stabilite per gli atti e contratti dell'Amministrazione dello Stato.

I contributi dello Stato e degli altri Enti pubblici e di privati disposti a favore del Provveditorato al porto, come pure gli interessi relativi ad operazioni finanziarie ed a

prestati da contrarsi con lo Stato o qualsiasi altro Ente o persona, sono esenti dall'imposta di ricchezza mobile.

I materiali destinati alla costruzione, ampliamento, sistemazione, manutenzione ed esercizio di opere, edifici ed arredamenti connessi con i compiti affidati all'Ente, sono esenti da ogni imposta e tassa comunale.

PRESIDENTE. Metto in votazione l'articolo aggiuntivo di cui il relatore Amigoni ha dato testè lettura e che, in sede di coordinamento, verrà ad assumere il n. 5.

(È approvato).

Metto in votazione il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

La seduta termina alle ore 12.

Dott. MARIO CARONI

Direttore dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari.