

COMMISSIONE VIII

TRASPORTI - COMUNICAZIONI - MARINA MERCANTILE

XIX.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 2 MARZO 1955

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ANGELINI ARMANDO

INDICE

	PAG.		PAG.
Comunicazioni del Presidente in merito a proposte di legge concernenti personale dello Stato:		Proposte di legge (Discussione e approvazione):	
PRESIDENTE	228	ANGELINI ARMANDO: Modifiche alla legge 30 giugno 1952, n. 774, e costituzione di società previste dal Codice civile e proroghe per l'entrata in esercizio del naviglio di cabotaggio. (<i>Modificata dalla VII Commissione permanente del Senato</i>). (657-B)	230
GRAZIADEI	228	PRESIDENTE	230
JERVOLINO ANGELO RAFFAELE	228	DUCCI, <i>Relatore</i>	230
Disegno di legge (Discussione e approvazione):		SEMERARO SANTO	230
Abrogazione degli articoli 10 e 17 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 30 maggio 1947, n. 652 (1388).	228	TERRANOVA, <i>Sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i>	230
PRESIDENTE	228, 229	CAPPUGI ed altri: Disciplina del versamento paritetico dei contributi obbligatori all'Ente nazionale assistenza gente di mare da parte degli armatori e dei marittimi. (1109)	231
BOGONI	229	PRESIDENTE	231, 232, 233
ARIOSTO, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	229	GATTO, <i>Relatore</i>	232
Proposta di legge (Discussione e non approvazione):		JERVOLINO ANGELO RAFFAELE	232
SELVAGGI: Rilascio scontrini ferroviari per i viaggi in ferrovia dei dipendenti statali. (883).	230	CAPPUGI	232
PRESIDENTE	230	JACOPONI	233
PETRUCCI, <i>Relatore</i>	230	DUCCI	233
GRAZIADEI	230	GRAZIADEI	233
ARIOSTO, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	230	TERRANOVA, <i>Sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i>	233
		Votazione segreta:	
		PRESIDENTE	234

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 2 MARZO 1955

La seduta comincia alle 9.40

BIMA, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

Comunicazioni del Presidente in merito a proposte di legge concernenti personale dello Stato.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, desidero comunicarvi di avere ricevuto dalla Presidenza della Camera un elenco di proposte di legge all'ordine del giorno della nostra Commissione, il cui esame dovrebbe essere sospeso, in quanto il Governo le considera assorbite dalla legge di delega per il riordnamento delle carriere degli impiegati dello Stato. Preciso che, a tale riguardo, la nostra Commissione ha la facoltà di formulare le sue osservazioni.

I provvedimenti assorbiti dalla legge delega sarebbero i seguenti:

CAPPI GI: Provvedimenti a favore del personale di grado VI di gruppo C delle ferrovie dello Stato per la scrutinabilità agli effetti dell'avanzamento per merito comparativo al grado V del gruppo A (39)

CAPPI GI ed altri: Sistemazione nei ruoli organici delle ferrovie dello Stato del personale assuntore svolgente mansioni inerenti all'esercizio. (106);

GATTO ed altri: Sistemazione nei ruoli organici delle ferrovie dello Stato del personale femminile ferroviario assunto straordinariamente nel 1943 e licenziato nel 1945-46. (1065);

GRAZIADEI: Assunzione in servizio da parte dell'Amministrazione ferroviaria dei dipendenti dalle imprese esercenti appalti ferroviari. (1215).

GRAZIADEI. Desidero sollevare una questione di carattere generale. Stamane, quando siamo venuti in Commissione, sia io che gli altri colleghi del mio gruppo, eravamo del tutto all'oscuro del tenore delle comunicazioni che il Presidente ci avrebbe fatto nel corso della seduta. Si tratta, senza dubbio, di comunicazioni molto importanti che investono tutta una serie di provvedimenti di iniziativa parlamentare e la stessa attività legislativa. Penso, pertanto, che sarebbe opportuno rinviare la discussione di questo problema ad altra seduta.

PRESIDENTE. Noi, in questa sede, non dobbiamo entrare nel merito delle singole proposte di legge, ma solo esprimere, in relazione alla comunicazione pervenutaci dalla

Presidenza della Camera, il nostro parere circa l'assorbimento o meno delle proposte stesse nella legge delega. Questa è la procedura che noi dovremo seguire.

Se su alcune di esse la Commissione non concorderà con la richiesta del Governo, spetterà all'Assemblea la decisione definitiva su tale problema. Ad ogni modo, se vogliamo rinviare la discussione di questo problema ad una prossima seduta, non ho nessuna difficoltà a sottoporre tale richiesta alla decisione della Commissione.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE. Il Presidente ha detto tutto quello che era necessario dire sul piano strettamente giuridico e regolamentare. Però, gli è sfuggito di comunicare che quanto egli ha riferito è il frutto di un accordo preso dai Presidenti dei Gruppi parlamentari, dai Presidenti delle Commissioni permanenti, e dalla Presidenza della Camera: quindi, la procedura in materia è già chiaramente stabilita. Noi dobbiamo, ora, esaminare, come giustamente ha fatto osservare il Presidente, se la materia trattata da queste proposte di legge, rientri nel campo della legge delega. Se questo è, non dobbiamo fare altro che aderire alla proposta governativa; se invece, la Commissione ritenesse di esprimere parere contrario, dopo matura riflessione, non rimarrebbe che sottoporre all'Assemblea la definitiva decisione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la proposta di rinvio formulata dall'onorevole Graziadei.

(È approvata).

La discussione delle comunicazioni del Presidente è, pertanto, rinviata ad una prossima seduta.

Discussione del disegno di legge: Abrogazione degli articoli 10 e 17 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 30 maggio 1947, n. 652. (1388)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge. « Abrogazione degli articoli 10 e 17 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 30 maggio 1947, n. 652 ». Comunico che la Commissione Finanze e tesoro ha espresso parere favorevole a questo provvedimento sul quale riferirò io stesso.

Onorevoli colleghi, come avrete letto dalla relazione che accompagna questo disegno di legge, a causa degli eventi bellici, nel periodo successivo alla guerra, si ebbero circa 2.500 ricevitorie prive di titolari e

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 2 MARZO 1955

circa 3.000 collettori e portalettere rurali affidati a collettori e portalettere provvisori. La situazione rese necessaria l'emanazione di un provvedimento di carattere eccezionale e, precisamente, il decreto legislativo del 30 maggio 1947, n. 652 che, in deroga alle disposizioni vigenti, dettò particolari norme per facilitare il conferimento con o senza concorso dei posti disponibili alla data di entrata in vigore del decreto medesimo, e cioè al 7 agosto 1947. Più precisamente, tale decreto consentì: a) l'attribuzione mediante concorsi per titoli delle ricevitorie e delle collettorie e posti di portalettere, di importanza superiore, ai dipendenti che fossero, a seconda dei casi, gerenti o titolari di ricevitoria, oppure collettori o portalettere rurali effettivi, provvisori o sostituti, richiedendosi per tutti i requisiti di anzianità adeguati alla diversa importanza del posto da conferire. Lo stesso decreto dispose negli articoli 10 e 17 che, dopo le assegnazioni senza concorso e dopo i concorsi sopra indicati, i posti disponibili al 7 agosto 1947 e rimasti non conferiti fossero ancora messi a concorso con le stesse norme: come pure che con le norme medesime fossero conferiti anche i posti lasciati vacanti dai ricevitori, dai collettori e dai portalettere destinati a nuovi uffici in seguito ai precedenti concorsi.

L'applicazione dei predetti articoli 10 e 17 si è quindi necessariamente protratta nel tempo, specie a causa della formazione di tali vacanze di risulta; tanto che il nuovo ordinamento delle ricevitorie, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 5 giugno 1952, n. 656, con la disposizione transitoria contenuta nell'articolo 111, dovette stabilire a titolo prevalentemente dichiarativo che i concorsi banditi e da bandire ai sensi del decreto legislativo n. 652 dovevano continuare ad essere indetti e definiti con le norme da esso dettate.

La disposizione intendeva appunto riferirsi agli articoli 10 e 17 del citato decreto che sono gli unici del decreto stesso che non abbiano esaurito la loro efficacia. I risultati che seguirono diedero piena ragione dell'eccezionale provvedimento in quanto, da allora, ben 1.500 gerenti sono stati nominati ricevitori, oltre 2.200 agenti provvisori sono stati nominati collettori e portalettere e circa 300 titolari di ricevitorie hanno potuto conseguire l'assegnazione di ricevitorie più importanti. Senonché, dopo i concorsi banditi negli anni successivi, si è dovuto constatare che il mantenimento in vigore di dette norme eccezionali non è più giustificato e riesce anzi esi-

ziale alla sollecita assegnazione dei posti, mantenendo bloccati quelli non conferiti con le citate norme. Si è verificato che coloro che, riescono a classificarsi nella graduatoria dei vincitori sono in gran parte gli stessi che pur essendo riusciti a conseguire ottimi posti, in base ai concorsi precedentemente vinti continuano a partecipare ai nuovi concorsi unicamente per conseguire quel determinato ufficio o per altre personali ragioni. Non ottenuto tale scopo, rinunciano ai concorsi provocando con la loro inutile partecipazione la esclusione dalla graduatoria di concorrenti forniti di requisiti inferiori. È da notare inoltre che il nuovo ordinamento delle ricevitorie di cui al citato decreto presidenziale ha ormai per molti concorrenti resa inutile la stessa partecipazione ai concorsi perché ha livellato per grandi gruppi di uffici quel trattamento che, essendo prima differenziato, costituiva lo stimolo al concorso.

Si tratta perciò di ritornare alla normalità come è avvenuto in tutte le altre amministrazioni. In tal modo i concorsi futuri saranno retti dalle norme che vigono per tutte le altre amministrazioni dello Stato.

Per queste ragioni, invito la Commissione ad approvare questo disegno di legge.

Dichiaro aperta la discussione generale.

BOGONI. Esprimo il mio parere favorevole a questo disegno di legge in quanto esso tende a normalizzare una situazione che non aveva più ragione di sussistere.

Colgo l'occasione per ricordare che nel famoso decreto presidenziale vi sarebbero da modificare anche gli articoli 48 e 53 che riguardano gli apprendisti che non hanno diritto ad alcun emolumento, né all'assicurazione obbligatoria.

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

ARIOSTO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Presidente ha illustrato il disegno di legge, ponendo in evidenza il significato del provvedimento. Colgo l'occasione per dire che le osservazioni dell'onorevole Bogoni sono di grande importanza e alcune di esse sono già in fase di studio avanzato presso il Ministero competente.

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

« Gli articoli 10 e 17 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 30 maggio 1947, n. 652, sono abrogati.

È del pari abrogata la disposizione del primo comma dell'articolo 111 del decreto del

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 2 MARZO 1955

Presidente della Repubblica 5 giugno 1952, n. 656, salvo per quanto riguarda le assegnazioni senza concorso ed i concorsi, previsti dal citato decreto legislativo 30 maggio 1947, n. 652, per i quali, alla data della presente legge, sia già intervenuta, nel *Bollettino ufficiale* del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, la pubblicazione degli elenchi dei posti da assegnare senza concorso o dei bandi di concorso ».

Poiché il disegno di legge consta di un articolo unico, sul quale non sono stati presentati emendamenti, avverto che esso sarà votato direttamente a scrutinio segreto in fine di seduta.

Discussione della proposta di legge d'iniziativa del deputato Selvaggi: Rilascio scontrini ferroviari per i viaggi in ferrovia dei dipendenti statali (883).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, quindi, la discussione della proposta di legge d'iniziativa del deputato Selvaggi: « Rilascio scontrini ferroviari per i viaggi in ferrovia dei dipendenti statali ».

L'onorevole Petrucci, relatore, ha facoltà di svolgere la sua relazione.

PETRUCCI, *Relatore*. Onorevoli colleghi, io esprimo parere sfavorevole a questa proposta di legge, in quanto essa è contraria agli interessi della pubblica amministrazione, non rilevandosi la necessità di istituire un nuovo tipo di scontrini ferroviari.

Mi associo in tal modo al parere contrario espresso dalla stessa amministrazione delle ferrovie e propongo alla Commissione di non passare all'esame degli articoli.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

GRAZIADEI. Anche io esprimo parere contrario alla proposta di legge e mi associo alle conclusioni del relatore.

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

ARIOSTO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Mi associo al parere contrario espresso dal relatore. C'è una ragione che consiglia di respingere questa proposta di legge, ed essa è da ricercare nel fatto che i controlli sarebbero minori, nonostante che il proponente abbia inteso forse proporre un diverso sistema per dar modo all'Amministrazione delle ferrovie d'effettuare un più preciso controllo sui viaggi dei dipendenti statali.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la proposta del relatore di non passare all'esame degli articoli

(È approvata).

La proposta di legge sarà pertanto cancellata dall'ordine del giorno.

Discussione della proposta di legge d'iniziativa del deputato Angelini Armando: Modifiche alla legge 30 giugno 1952, n. 774, e costituzione di società previste dal Codice civile e proroghe per l'entrata in esercizio del naviglio di cabotaggio. (Modificata dalla VII Commissione permanente del Senato) (657-B).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge d'iniziativa del deputato Angelini Armando. « Modifiche alla legge 30 giugno 1952, n. 774, e costituzione di società previste dal Codice civile e proroghe per l'entrata in esercizio del naviglio di cabotaggio ». Questa proposta di legge ritorna al nostro esame, perché modificata dalla VII Commissione permanente del Senato.

L'onorevole Ducci, relatore, ha facoltà di riferire sulle modifiche apportate dal Senato.

DUCCI, *Relatore*. Onorevoli colleghi, la presente proposta di legge ritorna al nostro esame, modificata dalla VII Commissione permanente del Senato.

Poiché tali modifiche hanno carattere formale, concludo invitando la Commissione ad approvare il testo trasmessoci dal Senato.

SEMERARO SANTO. Mi associo alle conclusioni dell'onorevole relatore e dichiaro che voterò a favore della proposta di legge.

TERRANOVA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Sono favorevole alla proposta di legge nel nuovo testo trasmesso dal Senato.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo unico. Il testo approvato dalla nostra Commissione suonava così:

« Gli articoli 4 e 9 della legge 30 giugno 1952, n. 774, sono sostituiti dai seguenti:

Art. 4. — Ove i singoli proprietari non raggiungano colla demolizione almeno 1.000 tonnellate di stazza lorda, devono raggrupparsi a pena di decadenza nei termini che saranno stabiliti dal Ministro della marina mercantile, per poter ottenere i benefici per la costruzione di almeno una nave da 500 tonnellate di stazza lorda.

Il Ministro della marina mercantile può autorizzare che i componenti del raggruppamento stesso si costituiscano in una delle società previste dal vigente Codice civile, conferendo nella stessa la proprietà di tutte le carature della nave.

La costituzione della società ed il conferimento delle carature della nave sono esenti da qualsiasi tassa di bollo, registro e trascrizione, salvo gli emolumenti spettanti alle Capitanerie di porto.

Il Ministro, nel concedere l'autorizzazione di cui al precedente comma, può disporre che nell'atto costitutivo delle società sia fatto divieto ai soci di cedere le azioni (o le quote), per un periodo di quattro anni, senza il preventivo benesare del Ministero della marina mercantile.

Art. 9. — Entro sei mesi dalla data del provvedimento di ammissione i proprietari dovranno, a pena di decadenza dai benefici, esibire al Ministero, della marina mercantile i documenti comprovanti la avventura demolizione delle navi da demolire e l'avvenuto inizio della nuova costruzione.

Nessun pagamento di contributo potrà essere effettuato prima che sia stata eseguita la totale demolizione delle navi da demolire.

Le navi ammesse ai benefici della presente legge devono entrare in esercizio entro 30 mesi dalla loro impostazione.

Ove l'entrata in esercizio non avvenga nel termine sopraindicato, il Ministero, della marina mercantile ha facoltà di prorogare il termine stesso, qualora sia provato dagli interessati con elementi e documenti certi che il ritardo non è ad essi imputabile.

Le domande ed i documenti per la liquidazione ed il pagamento del saldo del contributo dovranno essere presentate, a pena di decadenza, entro sei mesi dall'entrata in esercizio della nave ».

Il Senato l'ha sostituito con il seguente:

« Gli articoli 4 e 9 della legge 30 giugno 1952, n. 774, sono sostituiti dai seguenti:

Art. 4. — Ove i singoli proprietari non raggiungano colla demolizione almeno 1.000 tonnellate di stazza lorda, devono raggrupparsi a pena di decadenza nei termini che saranno stabiliti dal Ministro della marina mercantile, per poter ottenere i benefici per la costruzione di almeno una nave da 500 tonnellate di stazza lorda.

Il Ministro della marina mercantile può autorizzare che i componenti del raggruppamento stesso si costituiscano in una delle

società previste dal vigente Codice civile, conferendo alla stessa la proprietà di tutte le carature della nave.

Il Ministro, nel concedere l'autorizzazione di cui al precedente comma, può disporre che nell'atto costitutivo delle società sia fatto divieto ai soci di cedere le azioni (o le quote), per un periodo di quattro anni, senza il preventivo benesare del Ministero della marina mercantile.

Art. 9. — Entro sei mesi dalla data del provvedimento di ammissione i proprietari dovranno, a pena di decadenza dai benefici, esibire al Ministero della marina mercantile i documenti comprovanti la avvenuta demolizione delle navi da demolire e l'avvenuto inizio della nuova costruzione.

Nessun pagamento di contributo potrà essere effettuato prima che sia stata eseguita la totale demolizione delle navi.

Le navi ammesse ai benefici della presente legge devono entrare in esercizio entro 30 mesi dalla loro impostazione.

Ove l'entrata in esercizio non avvenga nel termine sopraindicato, il Ministro della marina mercantile ha facoltà di prorogare il termine stesso, qualora sia provato dagli interessati con elementi e documenti certi che il ritardo non è ad essi imputabile.

Le domande ed i documenti per la liquidazione ed il pagamento del saldo del contributo dovranno essere presentate, a pena di decadenza, entro sei mesi dall'entrata in esercizio della nave ».

Pongo in votazione l'articolo nel nuovo testo trasmesso dal Senato.

(È approvato).

La proposta di legge sarà votata a scrutinio segreto in fine di seduta.

Discussione della proposta di legge d'iniziativa dei deputati Cappugi ed altri: Disciplina del versamento paritetico dei contributi obbligatori all'Ente nazionale assistenza gente del mare da parte degli armatori e dei marittimi. (1109).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge d'iniziativa dei deputati Cappugi, Pastore, Scalia, Colasanto: « Disciplina del versamento paritetico dei contributi obbligatori all'Ente nazionale assistenza gente di mare da parte degli armatori e dei marittimi ».

L'onorevole Gatto, relatore, ha facoltà di svolgere la sua relazione.

GATTO, *Relatore*. Onorevoli colleghi, l'Ente nazionale per l'assistenza alla gente di mare, raggiunge i suoi scopi mediante il versamento di un contributo paritetico che viene dato dagli armatori e dai marittimi. Questo contributo viene stabilito dalle imprese armatoriali per mezzo di due contratti collettivi nazionali del 1938 che sono stati poi prorogati nel 1944 e, per quanto riguarda le società esercenti servizi marittimi, da due decreti del 1938 che sono tuttora in vigore. Essi sono fissati nella percentuale complessiva dell'uno per cento della retribuzione. Nel 1946 fra la confederazione italiana degli armatori e la federazione italiana dei lavoratori del mare, interveniva un accordo sindacale che stabiliva l'identico contributo paritetico. Questo accordo venne interpretato nel senso di non essere obbligatorio per le parti e di qui nacquerò inconvenienti facilmente rilevabili: disparità di trattamento rispetto a iscritti ad associazioni diverse e anche il fatto che la maggior parte non versava il contributo. Nacque, di conseguenza, una difficoltà per la vita stessa dell'Ente. Per cercare di risolvere questi inconvenienti gravissimi e per rendere obbligatori i contributi, l'onorevole Cappugi ha presentato, insieme ad altri, una proposta di legge in tal senso.

Senonchè, nel frattempo, è intervenuto un accordo fra tutti gli interessati, compreso l'Ente nazionale assistenza alla gente di mare, i quali, di comune accordo anche con il proponente, hanno presentato un nuovo testo della proposta di legge che si discosta in parte da quello presentato dall'onorevole Cappugi e che è quello sul quale questa mattina discuteremo. In questo nuovo testo di legge, che è stato ripresentato dall'onorevole Cappugi in seguito all'accordo intervenuto, il livello della contribuzione viene portato allo 0,60 per cento ma questa viene nello stesso tempo resa obbligatoria e viene delegato il Governo, nel caso che se ne presenti la necessità, di portare questo contributo obbligatorio all'uno per cento. Viene fatta anche una distinzione tra le navi superiori alle 3 mila tonnellate e le navi inferiori a questo tonnello e viene stabilito un contributo diverso a seconda che le navi siano inferiori o superiori, prevedendo l'esenzione per le navi inferiori alle mille tonnellate di stazza lorda. Le esenzioni per queste piccole navi trovano la loro ragione nella riconosciuta difficoltà di ordine pratico di controllare effettivamente la situazione amministrativa, considerate anche le condizioni di minori possibilità economiche sia dei piccoli armatori che dei marittimi.

Viene però fatta eccezione per quanto riguarda gli esercizi sovvenzionati di preminente interesse nazionale, ma di carattere locale, e viene stabilita una maggiorazione per il contributo del personale imbarcato su navi cisterne e su navi esercenti funzioni di preminente interesse nazionale.

Il contributo, anzichè essere esposto in forma percentuale, viene esposto in forma fissa, secondo una tabella che è la risultante di indagini medie fatte sempre in base alla legge del 1945. Per la riscossione dei contributi viene previsto un sistema che è in sostanza molto simile a quello delle riscossioni attraverso i ruoli esattoriali. Viene pure stabilita la responsabilità degli armatori per la riscossione delle quote. Per quanto riguarda le sanzioni, esse, nel nuovo testo, vengono attenuate, viene tolta la natura penalistica della mancata corresponsione del contributo e invece sono stabilite delle somme aggiuntive che debbono essere pagate in caso di tentata evasione o di ritardo.

Con questa nuova sistemazione si calcola, con dati che ho potuto rilevare, ma che non sono mai sicuri, che l'Ente potrà introitare qualche cosa come 120-130 milioni. Il che dovrebbe permettergli una vita abbastanza tranquilla.

Comunque, qualora risultasse la necessità, è prevista nell'accordo la delega al Governo per potere aumentare fino all'uno per cento il contributo; in tale ipotesi verrebbero superati i 150 milioni.

Per queste considerazioni, io invito la Commissione ad approvare la proposta di legge, ritenendo che non dovrebbero sorgere opposizioni.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE. Vorrei ricordare che abbiamo votato all'unanimità un ordine del giorno con il quale si stabiliva che i provvedimenti di legge discussi in sede legislativa dovessero sempre essere preceduti da una relazione che ponesse i commissari in condizione di venire preparati alla discussione. Vorremmo che noi per primi dessimo esecuzione ai nostri deliberati.

GATTO, *Relatore*. La relazione c'è, ma è sul testo originario della proposta di legge.

CAPPUGI. Per quanto riguarda il provvedimento in se stesso, non ho niente da dire: esso è stato successivamente migliorato in seguito a varie riunioni alle quali hanno partecipato tutti i rappresentanti sindacali sia degli armatori che dei lavoratori del mare.

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 2 MARZO 1955

con la presenza mia e del relatore. Siamo così arrivati alla formulazione di un testo concordato che è frutto della buona volontà di tutti.

La relazione come tale, però, non ha bisogno di essere modificata, in quanto il nuovo testo apporta soltanto lievi modifiche a quello originario.

JACOPONI. Poiché è intervenuto un accordo tra le categorie interessate, dichiaro che voterò a favore della proposta di legge.

DUCCI. Anche io voterò a favore del provvedimento.

GRAZIADEI. Poiché anche da parte della federazione italiana lavoratori del mare che — come direbbe il compianto Capitano Giulietti — rappresenta i più poveri, gli artigiani del mare, viene chiesta l'approvazione di questo provvedimento, non possiamo fare altro che dare il nostro voto favorevole.

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

TERRANOVA. *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Dichiaro che il Governo è favorevole alla proposta di legge. Mi associo pertanto alle conclusioni del relatore.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli nel nuovo testo presentato dal proponente onorevole Cappugi che, se non vi sono osservazioni od emendamenti, porrò successivamente in votazione:

ART. 1.

È dovuto all'Ente nazionale per l'assistenza alla gente di mare, per l'attuazione dei suoi scopi istituzionali, un contributo corrispondente alla misura indicata nell'articolo seguente, da parte del personale arruolato sulle navi di stazza lorda pari o superiore alle 1.000 tonnellate, ovvero su navi di qualunque stazza quando queste siano di proprietà o in gestione delle società esercenti servizi sovvenzionati o di preminente interesse nazionale ma di carattere locale.

L'armatore, datore di lavoro del personale sopra specificato, è obbligato a versare all'Ente assistenza gente di mare un contributo pari a quello dovuto dal personale stesso.

Il contributo dovuto dal marittimo è trattenuto mensilmente dall'armatore al quale è fatto obbligo di versarlo unitamente a quanto di sua spettanza.

(È approvato).

ART. 2.

L'importo dovuto per ciascun marittimo arruolato, per ogni mese di imbarco, com-

prendivo sia del contributo di pertinenza del marittimo, sia di quello di pertinenza dell'armatore è il seguente:

comandanti, direttori di macchina, capo commissari e primi ufficiali, lire 690;
secondi e terzi ufficiali, lire 525;
allievi ufficiali, lire 420;
sottufficiali, lire 480;
comuni e giovanotti, lire 390;
mozzi e piccoli, lire 228.

Per i periodi di arruolamento inferiori al mese, il contributo è versato in proporzione al numero dei giorni di imbarco.

Per gli equipaggi delle navi di stazza lorda uguale o inferiore a 3.000 tonnellate il contributo mensile per i comandanti, direttori di macchina e primi ufficiali è fissato in lire 555, e per i secondi e terzi ufficiali, in lire 480.

Gli importi indicati nella tabella contenuta nel presente articolo nonché quelli indicati nel comma precedente, sono maggiorati del 15 per cento nel caso in cui il marittimo sia imbarcato su nave cisterna.

Per i comandanti, direttori di macchina, capi commissari, primi ufficiali e per il restante personale componente lo stato maggiore, imbarcati su navi di società esercenti servizi di preminente interesse nazionale e di società esercenti servizi sovvenzionati di carattere locale, la cifra indicata nella tabella sopra riportata è maggiorata di lire 150 mensili.

(È approvato).

ART. 3.

Nel primo quinquennio di applicazione della presente legge, al fine di poter assicurare l'adeguatezza del contributo alle necessità dell'Ente nazionale assistenza gente di mare, con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro per il lavoro e la previdenza sociale, di concerto con il Ministro per la marina mercantile, sentite le organizzazioni sindacali interessate, potranno essere aumentati gli importi fissati nella tabella di cui al precedente articolo.

Il contributo complessivo dovuto all'Ente per ogni marittimo non potrà, in ogni caso, superare l'uno per cento della retribuzione a questi spettante, calcolata in base agli elementi previsti dalle norme di cui all'articolo 1 del decreto legislativo 1° agosto 1945, n. 692, con esclusione della indennità di panatica.

(È approvato).

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 2 MARZO 1955

ART. 4.

È fatto obbligo all'armatore di versare entro il quindicesimo giorno di ogni mese all'Ente nazionale per l'assistenza alla gente di mare, per le navi in armamento, il contributo dovuto per il mese precedente, come se la nave fosse in pieno armamento, in base alle tabelle stabilite a tal fine, secondo i casi, dal Ministero della marina mercantile o dai contratti ed accordi collettivi di arruolamento.

Entro novanta giorni dal giorno di scadenza previsto per il versamento, l'armatore è tenuto ad effettuare il congruaggio fra quanto versato all'Ente e quanto dovuto, in relazione all'accertata effettiva consistenza dell'equipaggio, inviando contemporaneamente all'Ente stesso l'elenco nominativo del personale imbarcato all'epoca cui si riferisce il congruaggio, con le relative qualifiche.

(È approvato).

ART. 5.

I crediti dell'Ente nazionale per l'assistenza alla gente di mare, per quanto riguarda i contributi previsti dalla presente legge, sono privilegiati ai sensi dell'articolo 552, n. 3, del Codice della navigazione, approvato con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327.

Questi sono riscossi, in caso di mancato pagamento, unitamente alle somme aggiuntive di cui all'articolo successivo, con la procedura vigente per le imposte dirette. A tal fine l'Ente, trascorsi 60 giorni dalla data di scadenza dei contributi dovuti ai sensi degli articoli precedenti, avvalendosi dei dati che, a sua richiesta sono forniti dalle competenti capitanerie di porto, compila i ruoli dei debitori morosi, comprendendovi gli aggi di riscossione che sono trasmessi alla Intendenza di finanza territorialmente competente per la esecuzione e la esazione.

I versamenti sono eseguiti dagli esattori, al netto degli aggi, con l'obbligo del non riscosso come riscosso all'Ente nazionale per l'assistenza alla gente di mare.

(È approvato).

ART. 6.

L'armatore, che non provvede al pagamento dei contributi entro il termine stabilito, o vi provvede in misura inferiore alla dovuta, è obbligato al pagamento dei contributi medesimi, o delle parti di essi non versate, anche per la quota a carico dei marittimi arruolati. In tal caso l'armatore è tenuto

anche al versamento all'Ente di una somma aggiuntiva pari alla quota di sua spettanza.

La sorveglianza e il controllo sul regolare pagamento dei contributi previsti dalla presente legge sono demandati agli ispettorati del lavoro e disciplinati dalle stesse norme in vigore per la sorveglianza e il controllo dell'adempimento degli obblighi contributivi per le assicurazioni sociali.

(È approvato).

La proposta di legge sarà subito votata a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto del disegno e delle proposte di legge osaminati nella seduta odierna.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione segreta del disegno di legge:

« Abrogazione degli articoli 10 e 17 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 30 maggio 1947, n. 652 ». (1388):

Presenti e votanti	38
Maggioranza	20
Voti favorevoli	38
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

e delle proposte di legge:

ANGELINI ARMANDO: « Modifiche alla legge 30 giugno 1952, n. 774, e costituzione di società previste dal Codice civile e proroghe per l'entrata in esercizio del naviglio di cabotaggio. (Modificata dalla VII Commissione permanente del Senato) ». (657-B):

Presenti e votanti	38
Maggioranza	20
Voti favorevoli	38
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

CAPPUGI ed altri: « Disciplina del versamento paritetico dei contributi obbligatori all'Ente nazionale assistenza gente di mare da parte degli armatori e dei marittimi ». (1109):

Presenti e votanti	38
Maggioranza	20
Voti favorevoli	36
Voti contrari	2

(La Commissione approva).

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 2 MARZO 1955

Hanno preso parte alla votazione:

Angelini Armando, Baccelli, Bima, Bogoni, Boidi, Bovetti, Burato, Cafiero, Calandrone Pacifico, Cappugi, Colasanto, De Biagi, Ducci, Farinet, Ferrario, Fiorentino, Gatto, Gorreri, Graziadei, Jacoponi, Jervolino Angelo Raffaele, Lombardi Carlo, Lombardi Pietro Maniera, Mazza, Merizzi, Moscatelli, Petrucci, Pintus, Reali, Roasio,

Rubeo, Sala, Semeraro Santo, Troisi, Sensi, Viale, Zanibelli.

La seduta termina alle 11,10.

IL DIRETTORE ff.
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. FRANCESCO COSENTINO
Vicedirettore

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI