

COMMISSIONE VIII

TRASPORTI - COMUNICAZIONI - MARINA MERCANTILE

XXII.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 23 NOVEMBRE 1949

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ANGELINI

INDICE		PAG.	PAG.
			MATTARELLA, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i> 260, 262, 263, 264, 265, 266, 267
Gongedi:			CAPPUGI 260, 261, 263, 265
PRESIDENTE	253		IMPERIALE 261, 263, 266
Comunicazione del Presidente:			TOMBA, <i>Relatore</i> 261, 263, 265, 266
PRESIDENTE	253		SEMERARO SANTO 264
Proposta di legge d'iniziativa del deputato Angelini (Seguito della discussione):			CORBELLINI, <i>Ministro dei trasporti e ad interim della marina mercantile</i> . 265
Modifica alla legge 8 marzo 1949, n. 75, recante provvedimenti a favore della industria delle costruzioni navali e dell'armamento. (865).	254		BALDASSARI 265
PRESIDENTE 254, 255, 256, 257, 259		Votazione segreta:	
DUCCI 254, 255		PRESIDENTE	267
PERTUSIO 254		Per una sciagura ferroviaria:	
SERBANDINI 254		SERBANDINI	267
SALERNO 254		CORBELLINI, <i>Ministro dei trasporti e ad interim della marina mercantile</i> . 268	
GIULIETTI 254, 255, 256, 257, 258, 259		PRESIDENTE	268
ORLANDO, <i>Relatore</i> 255, 256			
MAZZA 255		La seduta comincia alle 10.	
PETRUCCI 255		SEMERARO SANTO, <i>Segretario</i> , legge il processo verbale della precedente seduta.	
SEMERARO SANTO 256		(È approvato).	
CORBELLINI, <i>Ministro dei trasporti e ad interim della marina mercantile</i> 256, 257, 258, 259		Congedi.	
MONTICELLI 258, 259		PRESIDENTE. Comunico che sono in congedo i deputati Casalnuovo e Firrao.	
Disegno di legge (Seguito della discussione e approvazione):		Comunicazione del Presidente.	
Sistemazione del personale del ramo esecutivo dei gradi inferiori al 10° delle ferrovie dello Stato distaccato agli uffici. (845)	260	PRESIDENTE. Comunico che per l'esame del disegno di legge n. 845 l'onorevole Cappugi sostituisce la onorevole Nicotra Maria.	
PRESIDENTE 260, 262, 263, 264, 265, 266, 267			

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 23 NOVEMBRE 1949

Seguito della discussione della proposta di legge d'iniziativa del deputato Angelini: Modifiche alla legge 8 marzo 1949, n. 75, recante provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento. (865).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione della proposta di legge d'iniziativa del deputato Angelini: Modifiche alla legge 8 marzo 1949, n. 75, recante provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento.

Ricordo che sono già stati approvati i due primi articoli di questa proposta di legge.

DUCCI. Prima di iniziare la discussione dei rimanenti articoli, vorrei porre un quesito: se, cioè, la nostra fatica, a questo punto, non debba considerarsi esaurita, e ciò anche per una certa coerenza con la relazione, in cui si dice che scopo precipuo della proposta di legge è quello di sanare la decadenza dei termini. Il che è stato fatto.

D'altra parte, è da tener presente che alcune delle modificazioni proposte sono di carattere molto ristretto, talvolta insignificante; ma vi sono anche modificazioni che io reputo sostanziali nel vero senso della parola, quali, ad esempio, quelle che vengono portate dall'articolo 6.

Io pregherei pertanto i colleghi di non adentrarci troppo nei meandri della discussione. Ieri, i lavoratori dei cantieri hanno scioperato per due ore; ed è stato uno sciopero significativo, seppure non è stato portato agli estremi limiti. D'altra parte, come giustamente è stato fatto rilevare, è unicamente necessario provvedere a sanare la decadenza dei termini. Invito perciò la Commissione a considerare l'opportunità di prescindere dall'esame degli altri articoli.

PERTUSIO. Come ho già avuto occasione di osservare durante la discussione generale, noi non dovremmo allontanarci, in sostanza, dalla struttura della legge. Però, se per avventura si riscontrassero nella legge delle lacune, sarebbe sommamente utile, a mio parere, apportare delle precisazioni, dei chiarimenti (sempre nello spirito con il quale la legge stessa è stata congegnata ed approvata) al solo scopo di conseguire una più perfetta operatività della legge stessa.

Perciò ritengo che, nei limiti ristretti indicati, si possa esaminare la possibilità di un completamento della legge, anche in considerazione dell'esperienza, sia pure breve, che si è avuta nel periodo della sua attuazione. A tale scopo ho predisposto un emendamento

che, se si passerà al seguito della discussione, spero venga preso in considerazione.

PRESIDENTE. Dichiaro di condividere il pensiero dell'onorevole Ducci, più per quanto riguarda la sostanza che per la parte formale. Veramente è su questo terreno che noi dobbiamo agire e non allontanarci da quella che è la struttura stessa della legge.

SERBANDINI. Sono pienamente d'accordo con quanto ha detto l'onorevole Ducci, ed ho da aggiungere una sola cosa in risposta al collega Pertusio.

Non nego che sia opportuno fare dei ritocchi, ma dobbiamo stare molto attenti nell'approfondire questa materia, nella quale si riscontrano molti contrasti; altrimenti corriamo il rischio di metterci di nuovo in un ginepraio. Noi abbiamo approvato la legge in Assemblea e non so se possiamo modificarla in sede di Commissione: ho i miei dubbi se ciò possa essere valido o meno.

SALERNO. Ritengo che la proposta risponda a quella che fu l'impostazione che, per la verità, mi permisi di dare al progetto, quando l'onorevole Orlando, nella sua qualità di relatore, pose con precisione il dilemma: progredire o rivedere?

Io ho sostenuto che, nell'ambito del legittimo e dell'utile, si potessero fare delle precisazioni, ma che queste dovessero mantenersi strettamente nei limiti stabiliti, per sopperire a necessità che potevano incidere sulla funzionalità e sullo spirito della legge. Ma come giustamente faceva osservare l'onorevole Serbandini, qualunque revisione da millimetrica può diventare chilometrica.

Questa proposta di legge è stata portata qui in sede legislativa, in quanto deve sopperire a necessità urgenti. Questo è lo scopo che dobbiamo perseguire: per cui possiamo limitarci all'approvazione degli articoli fondamentali, tralasciando il resto, al quale si può provvedere o con una leggina speciale o con un ordine del giorno.

GIULIETTI. Richiamo l'attenzione dei colleghi su quello che è stato detto ieri all'inizio della discussione, cioè che questa proposta di legge tende a migliorare, nei limiti del possibile, la legge n. 75. Ora, in questo « possibile » vi sono gli interessi di una numerosissima categoria di lavoratori del mare.

Con l'articolo 2 si è dato un giusto riconoscimento ai lavoratori, ammettendo una loro rappresentanza nell'apposito comitato.

La legge n. 75, all'articolo 26, contiene disposizioni che hanno bisogno di essere chiarite. Ora, non comprendo perché ci si debba fermare proprio a questo punto. Se chiodia-

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 23 NOVEMBRE 1949

mo questa discussione bizantina e abordiamo gli articoli, in breve tempo si arriva fino in fondo. È fuori di dubbio che deve restare fermo il concetto di non andare al di là di un certo limite; ma questo timore è più teorico che pratico, perché ognuno potrà imporsi un'autodisciplina. Qualora si voglia venire nella determinazione di troncane l'esame degli articoli, io chiedo che siano discussi i miei quattro emendamenti, che potremmo fondere con l'articolo 2.

ORLANDO, *Relatore*. Debbo convenire su quanto ha detto l'onorevole Ducci in appoggio all'onorevole Serbandini.

Io posi già la questione. L'onorevole Salerno mi deve dare atto che dissi, e ripeto, che era ed è lungi da me il proposito di una « revisione » della legge, ma che avrei aderito alla formula dell'onorevole Pertusio: « precisazioni utili ».

Vorrei, inoltre, far osservare agli onorevoli colleghi quanto nessuno ha rilevato sin qui, tranne l'onorevole proponente. Egli ci ha detto che gli articoli 5, 6, 8 e 9 sono indispensabili, e lo si vedrà. Gli onorevoli colleghi ricorderanno che, nel mio intervento in Assemblea, mossi un vivacissimo rilievo per il fatto che si vara questa legge senza aver predisposto il relativo regolamento. Il ministro e il relatore mi opposero che aspettare il regolamento avrebbe potuto significare un'attesa *sine die*. E ricorderete che di tale risposta non mi dichiarai convinto.

Fu così che si è tentato di applicare la legge 8 marzo 1949, n. 75, con l'ausilio del regolamento 13 aprile 1939! Ecco perché si conferma che, quanto meno, il regolamento deve essere integrato, se non aggiornato, come a suo tempo era facile prevedere, e prevedi.

Così pure, sempre a proposito di « precisazioni utili », è vera e propria dimenticanza nella tabella 2 l'aver omessa la nota 3 contenuta nella tabella 1. Ora, sopperire a questa dimenticanza, significa mutare la legge?

Se così, anch'io sono fermamente contrario a qualsiasi revisione; ma riconosco che le vogliamo, tra l'altro, fare in modo che la legge 8 marzo 1949, n. 75, sia serenamente e seriamente applicabile.

DUCCI. Mi sembra che le obiezioni mosse dall'onorevole Orlando non siano insormontabili; e neppure quelle mosse dall'onorevole Giulietti. Vi si potrebbe ovviare con un ordine del giorno.

Circa il regolamento applicheremo quello che abbiamo.

ORLANDO, *Relatore*. E là dove il regolamento non dispone?

DUCCI. Faremo degli ordini del giorno. Se noi entriamo nella discussione della legge, ci accorgiamo che andiamo incontro a un « crescendo » nel vero senso della parola. Bisogna stare attenti, prima di compiere il passo iniziale: una volta compiuto, la discussione non si può limitare.

ORLANDO, *Relatore*. A mio avviso, gli « ordini del giorno » non danno poteri al ministro là dove la legge non dispone.

MAZZA. Sono perfettamente d'accordo con il concetto espresso dall'onorevole Ducci; anzi, vorrei proporre in questo senso un ordine del giorno.

PETRUCCI. Io devo dire, in verità, che quando è stata presentata questa proposta di legge mi sono un po' meravigliato. A suo tempo, venne qui l'onorevole Saragat e disse: « La legge è urgente: bisogna approvarla ». Noi fummo sorpresi. L'abbiamo esaminata in fretta e furia; abbiamo fatto quanto era possibile. Ora è venuta questa proposta di legge. Sono stato ben lieto che l'articolo 2 sia stato modificato, e sarei anche lieto se si potessero esaminare tutti gli articoli; ma facendo questo si arriverebbe alla settimana ventura. La proposta, invece, riveste carattere di grande urgenza. Non perdiamo tempo, perché dobbiamo dare lavoro a questi poveri operai che non ne hanno.

A Palermo, fino a questo momento, non è stata affidata nessuna commessa.

La Commissione tenga pure conto di tutte le considerazioni che vuole, presentando magari un ordine del giorno che il ministro terrà in considerazione, ma non perdiamo altro tempo.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Ducci, Mazza e Salerno, hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« L'VIII Commissione, in sede di esame della proposta di legge n. 865, considera che con l'approvazione dei due primi articoli della proposta stessa sia da ritenersi raggiunto il fine voluto dall'iniziativa parlamentare dell'onorevole Angelini, per cui delibera di passare all'ordine del giorno ».

GIULIETTI. Con questo ordine del giorno la discussione verrebbe troncata. Si mette una saracinesca, e non se ne parla più. Non c'entra la « Garibaldi »! Del resto, la « Garibaldi » non è una cooperativa a carattere chiuso, ma è costituita da tutti i marittimi federati: federazione e « Garibaldi » sono la stessa cosa sul terreno sindacale. E appunto perché è così, e le leggi non sono state applicate, si è provocato un danno di 3 miliardi a tutta la

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 23 NOVEMBRE 1949

gente del mare, che corre il rischio di vedere soffocata la sua cooperativa. Ora, volevo approfittare di questa proposta di legge dell'onorevole Angelini per portare non delle modifiche sostanziali, ma delle chiarificazioni che rendessero operante la legge sulle costruzioni navali. Non è vero che quello che sto per proporre possa creare delle complicazioni! Avete sempre la facoltà di respingere la mia proposta, ma concedetemi che questa proposta io la presenti, dato che mi si offre l'occasione di discutere questa legge.

Voi avete l'impressione che si sia fatto qualche cosa a favore della « Garibaldi », ed io posso assicurarvi che nessuna giustizia le è stata fatta. Ecco che cosa è stato fatto alla « Garibaldi ». Leggo un articolo della legge che fu applicata nei suoi confronti: « Durante lo stato di guerra e per il periodo successivo, il ministro delle comunicazioni ha facoltà di ordinare, a suo insindacabile giudizio, l'esecuzione di riparazioni, ecc. Qualora l'armatore si rifiuti, va incontro ad una penalità del 25 per cento, e le deliberazioni del ministro delle comunicazioni, in osservanza di questo disegno di legge, sono senz'altro esecutive e non possono in alcun modo essere impugnate ».

Dunque, il ministro delle comunicazioni dell'epoca ordina il ripristino della *Bixio*; si fa il contratto, si completa tutto, ma il ministro del tesoro arbitrariamente respinge la richiesta provocando un danno enorme. È intervenuto allora il Presidente del Consiglio, onorevole De Gasperi, e di fronte a questa enorme ingiustizia, mi ha rilasciato una dichiarazione scritta, che ho ancora, con la quale s'impegnava di rendere giustizia a questa cooperativa, dando inoltre disposizioni al ministro Saragat di inserire nel progetto, poi diventato legge, le opportune disposizioni. Ma la legge, invece di rendere giustizia alla « Garibaldi », contiene disposizioni ancora più gravi nei suoi confronti!

Col mio emendamento io cerco di apporpare delle chiarificazioni, che vi prego di accettare, tenendo conto che si tratta di un danno enorme che ha avuto la nostra cooperativa, quasi 3 miliardi, ripeto. La « Garibaldi » non distribuisce dividendi ai soci, perché gli utili vanno a beneficio degli orfani, delle vedove, dei vecchi! È tutta una mutua assistenza! I giovani versano volentieri le loro quote a favore dei loro compagni che non possono più navigare; a favore delle vedove, degli orfani e dei vecchi. Si tratta di chiarire la disposizione dell'articolo 26 e di renderla applicabile, ed io vi prego di aiutarmi a far sì che sia resa giustizia a questa povera gente del mare!

SEMERARO SANTO. Io ritengo che l'onorevole Giulietti sia un po' fuori strada, e penso che l'ordine del giorno Ducci, col quale concordo pienamente, non gli vieti di presentare un apposito ordine del giorno che garantisca la posizione della « Garibaldi ».

GIULIETTI. Lascerà il tempo che trova.

ORLANDO, *Relatore*. Mi si perdoni ancora la mia insistenza sui due articoli cosiddetti incriminati, che sono il quarto ed il settimo, e torno a dire che gli articoli 5, 6, 8 e 9 contengono norme regolamentari non previste dal regolamento del 1939.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti e ad interim della marina mercantile*. Penso anch'io che la cosa essenziale sia la riapertura dei termini, per assicurare così, quanto prima possibile, lavoro ai cantieri.

PRESIDENTE. Pongo allora in votazione l'ordine del giorno dell'onorevole Ducci, firmato anche dagli onorevoli Mazza e Salerno, che è stato così definitivamente formulato:

« L'VIII Commissione (Trasporti) in sede di esame della proposta n. 865, ritenuto che con l'approvazione dei due primi articoli della proposta stessa (completati con l'articolo 10 relativo all'entrata in vigore della legge), sia da considerarsi raggiunto il fine voluto dall'iniziativa parlamentare Angelini, delibera di passare all'ordine del giorno ».

(È approvato).

Pongo allora in votazione l'articolo 10:

« La presente legge entra in vigore il giorno stesso della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica Italiana ».

(È approvato).

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

Passiamo ora agli altri ordini del giorno presentati.

Il primo, proposto dall'onorevole Giulietti e recante anche le firme degli onorevoli Maniera, Ciufoli, Semeraro Santo, Monterisi, Baldassari, Salvatore, Suraci, Mazza, Orlando, Ducci, Serbandini, Giannini Olga, Borsellino, De Martino Alberto, Cotani e Marotta, è del seguente tenore:

« L'VIII Commissione,

considerati gli enormi danni subiti dalla « Garibaldi » circa la motonave *Nino Bixio* per l'inapplicazione della legge 7 maggio 1942, n. 622, benché richiesta dal ministro della marina mercantile dell'epoca, onorevole Aldisio,

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 23 NOVEMBRE 1949

crede equo che il ministro della marina mercantile faccia avere alla « Garibaldi » il miliardo, indicato dall'articolo 26 della legge sulle costruzioni navali, senza alcun gravame d'interessi, e i cinquecento milioni indicati dallo stesso articolo senza obbligo di restituzione.

« Crede anche giusto che l'ipoteca sia applicata soltanto sulla nave per la quale è stato effettuato o sta per effettuarsi il finanziamento, e che agli effetti del contributo la *Bixio* sia considerata come nave nuova ».

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti e ad interim della marina mercantile*. Bisognerà sentire anche la Commissione finanze e tesoro, perché io non posso altrimenti prendere impegni.

PRESIDENTE. Debbo rilevare che, effettivamente, alcune delle richieste urtano in modo sostanziale contro la legge. Il ministro fa poi osservare che, quando si dice che questi finanziamenti previsti dall'articolo 26 nei confronti della « Garibaldi » non dovrebbero essere gravati da interessi, siccome alla « Garibaldi » il miliardo è stato dato attraverso l'Istituto mobiliare italiano, è chiaro che occorre un provvedimento apposito che addossi al Tesoro questa somma.

GIULIETTI. Se fosse così, avrebbero ragione tanto il ministro quanto l'onorevole Presidente; ma bisogna che io dimostri che le cose non stanno proprio così. Nel campo delle ipoteche c'è questo fatto enorme: che, cioè, sarebbe stato applicato il sistema che si applica per i privati.

Ora, per il privato, l'ipoteca si applica alla nave, anche in riparazione; mentre, quando si tratta di queste cooperative l'ipoteca si può estendere anche su altre navi, con un aggravio enorme. Perché questo? Il Presidente del Consiglio aveva preso al riguardo l'impegno di provvedere nel miglior modo possibile; e poi è venuto fuori invece questo provvedimento che per la « Garibaldi » costituisce un laccio al collo e non una agevolazione.

Si è preteso, cioè, che tutte le navi della cooperativa dovessero essere sottoposte ad ipoteca; cosicché mentre per il privato l'ipoteca è limitata alla nave per la quale si effettua il finanziamento (anche per le navi di cui all'articolo 26) per quanto riguarda invece la « Garibaldi », il ministro ha facoltà di estendere l'ipoteca su tutte le navi della stessa.

PRESIDENTE. Non è esatto. La legge dice: « Il credito derivante dai finanziamenti di cui al secondo comma del presente articolo, dovrà essere garantito, ecc. qualora ciò sia ritenuto

necessario dal ministro del tesoro, su richiesta del ministro della marina mercantile ».

GIULIETTI. Noi diciamo che anche per la cooperativa « Garibaldi » deve essere usato lo stesso sistema, e cioè che l'ipoteca deve applicarsi effettivamente sulla nave per cui si effettua il finanziamento.

Per quanto riguarda gli interessi, l'I.M.I. non ha niente a che vedere con quanto io sto dicendo. C'è, è vero, la questione dell'interesse, ma poi c'è anche il finanziamento a cui l'I.M.I. è estraneo. La legge dice, poi, che tutto sarà disciplinato secondo un apposito decreto contenente agevolazioni straordinarie.

Ora, qui bisogna tener presenti gli enormi danni subiti dalla « Garibaldi ». Lo stesso Presidente del Consiglio ha dato disposizioni perché nella legge fosse inserito un particolare provvedimento per la « Garibaldi »; ma, questo non si è fatto.

Perciò questo miliardo deve essere esente dal gravame degli interessi, ed a questo riguardo, l'ordine del giorno è chiaro. Prego pertanto la Commissione di approvarlo, tanto più che esso lascia la possibilità al ministro competente di comportarsi come crede.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti e ad interim della marina mercantile*. Ripeto che non posso accettare l'ordine del giorno.

GIULIETTI. Io chiedo, comunque, che sia messo ai voti, nel mentre grido con tutta l'anima che sia resa giustizia a questi lavoratori del mare!

PRESIDENTE. Pongo ai voti l'ordine del giorno proposto dall'onorevole Giulietti.

(Non è approvato).

GIULIETTI. Chiedo che si metta a verbale il numero dei voti favorevoli.

PRESIDENTE. Il regolamento non lo consente. Vi è un secondo ordine del giorno dell'onorevole Giulietti, firmato anche dagli onorevoli Maniera, Ciufoli, Semeraro Santo, Monterisi, Baldassari, Salvatore, Suraci, Mazza, Orlando, Ducci, Serbandini, Giannini Olga, Borsellino, De Martino Alberto, Cotani, e Marotta, del seguente tenore:

« L'VIII Commissione,

considerato che alla « Garibaldi » è stata assegnata una nave di nuova costruzione e che il relativo contributo dello Stato è di un miliardo,

crede equo che il ministro faccia avere alla « Garibaldi » questo miliardo purché lo utilizzi per la messa in efficienza dell'altra sua motonave *Agostino Bertani*, che in questo caso

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 23 NOVEMBRE 1949

riprenderebbe il mare entro non molti mesi, mentre per la nuova costruzione sarebbero necessari più di due anni ».

GIULIETTI. Ringrazio i colleghi che hanno appoggiato la mia richiesta precedente ed illustro il mio secondo ordine del giorno, cioè le conseguenze che derivano dalla non applicazione di una legge. Il ministro del tesoro non aveva la facoltà di respingere la richiesta del ministro Aldisio quando tre anni e mezzo fa (in base alla legge in vigore) aveva chiesto il finanziamento per il ripristino della motonave *Nino Bixio*, vero levriero del mare. Non è della « Finmare », ma di umili lavoratori del mare. Personalmente non ho niente contro la « Finmare »: desidero che essa si sviluppi, perché più navi ha, più aumenterà il lavoro e più i marinai avranno modo di guadagnarsi il pane. Ora, mentre per i *Conti* c'erano i finanziamenti dell'A.U.S.A., per la *Bixio* non c'erano; e la relativa richiesta è stata respinta dal ministro del tesoro. La partita è ancora aperta. Al ministro Aldisio è subentrato l'onorevole Cappa, che, per l'interessamento anche del Presidente del Consiglio, è riuscito a far dare questi 500 milioni alla « Garibaldi ». Ma non erano sufficienti. Mentre lavoravamo per farli aumentare è venuta un'altra crisi. Siamo rimasti di nuovo in alto mare. È venuto poi l'onorevole Saragat, ma la partita è tuttora aperta. Se questo bastimento fosse stato ripristinato secondo la legge che ho ricordato, secondo gli impegni che sono stati presi, solcherebbe il mare da tempo: e, se fate il calcolo fra quello che si è perduto e quello che si sarebbe guadagnato, la perdita è di 3 miliardi per la « Garibaldi ». Poi un armatore, approfittando di una determinata situazione, ha potuto « soffiarci » un'altra nave della « Garibaldi »: la *Bertani*. Abbiamo dovuto battaglia per riaverla, se non altro per l'onore della bandiera e del sindacato. Naturalmente l'armatore, dopo avere molto tergiversato, ha detto: « Ve la restituisco, ma mi dovete rimborsare quanto ho speso ». Aveva ragione. E noi, per riavere questa nave, abbiamo svuotato la cassa e ce la siamo ripresa. Ma la nave deve essere a sua volta ripristinata, ed occorre quasi un miliardo per ripararla e trasformarla in nave mista. Ora essa è a Genova in attesa di queste trasformazioni. Se la cooperativa non avesse subito queste perdite e se la legge di cui ho parlato fosse stata rispettata, avremmo avuto tutto il necessario per poter fare queste operazioni.

In questi ultimi tempi, in seguito a richieste della « Garibaldi », il ministro della ma-

rina mercantile le ha assegnato una nave nuova. Una nave nuova costa 3 miliardi e più. Siccome il contributo dello Stato supera il terzo, per questa nave che ci è stata assegnata, esso è di circa un miliardo.

Noi domandiamo con questo ordine del giorno che il ministro sia autorizzato...

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti e ad interim della marina mercantile*. Bisogna modificare la legge.

GIULIETTI ... a darci questo miliardo, che dovrebbe servire per la costruzione di una nuova nave, in modo che possiamo usarlo per la *Bertani*, con l'impegno di destinare poi tutto il nostro guadagno alla costruzione di una nave nuova, in modo che possano lavorare immediatamente gli operai di Genova per ripristinare la *Bertani*. In questo modo avremo una nave che entro 6-8 mesi riprenderebbe il mare e arricchirebbe la nostra flotta mercantile, mentre se dovessimo aspettare la nave di nuova costruzione, col passo che in queste faccende si adopera, ci vorrebbero almeno due anni. In questo frattempo invece non solo avremo da un anno e mezzo la *Bertani* in piena efficienza, ma anche il denaro per impostare la nuova nave. Così, oltre a fare cosa utile per la nostra marina mercantile, si riparerrebbe anche l'ingiustizia commessa.

Onorevole Corbellini, ministro della marina e delle ferrovie, a nome della marina italiana, io la prego di accettare questo mio ordine del giorno.

MONTICELLI. Noi siamo molto sensibili all'appello accorato che l'onorevole Giulietti ci ha rivolto. Saremo felici di trovare una formula che acquieti l'onorevole Giulietti, ma non possiamo dimenticare che sediamo qui come legislatori. Non possiamo votare un ordine del giorno che suoni contrasto con la legge e la Costituzione, tanto più quando nell'ordine del giorno non si fanno voti, ma si dice perentoriamente: occorre far avere un miliardo alla « Garibaldi ».

È verissimo che alla « Garibaldi » è stata assegnata una nave di nuova costruzione, ma non è possibile stornare dai fondi assegnati per le nuove costruzioni, somme che dovrebbero servire alla riparazione di altre navi.

Se votassimo un ordine del giorno di questo tenore, si arriverebbe all'assurdo giuridico che tutti coloro che hanno una nave in disuso potrebbero far votare attraverso i loro rappresentanti, richieste di questo genere.

I contributi per navi di nuova costruzione devono essere, secondo l'articolo 34 della legge, destinati a tali costruzioni e non al ripristino o al rifacimento di navi vecchie.

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 23 NOVEMBRE 1949

Per questi motivi invito la Commissione a respingere l'ordine del giorno. Non dobbiamo dimenticare che siamo qui, ripeto, per fare leggi e non per farci trasportare dal sentimento.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti e ad interim della marina mercantile*. Per questi contributi, inerenti alle nuove costruzioni, in base all'articolo 34, noi dobbiamo avere il concerto col ministro del tesoro. Inoltre, per l'utilizzazione di questi fondi, dobbiamo tener conto degli accordi internazionali, che non possiamo evidentemente modificare.

GIULIETTI. L'onorevole ministro ha ragione quando dice che bisogna fare i conti anche con altra gente: vuol dire che, qualora sorgessero delle resistenze di quel genere, si dovrà cercare di rimuovere, per quanto possibile, gli ostacoli.

PRESIDENTE. Si può venire comunque incontro al desiderio espresso dall'onorevole Giulietti, modificando il suo ordine del giorno.

MONTICELLI. L'ordine del giorno dell'onorevole Giulietti potrebbe essere così formulato:

« L'VIII Commissione, considerato che alla « Garibaldi » è stata assegnata una nave di nuova costruzione e che il relativo contributo dello Stato è di un miliardo, fa voti che il ministro riveda la situazione della « Garibaldi » con spirito di comprensione, per realizzare la messa in efficienza dell'altra sua motonave *Agostino Bertani*, che in questo caso riprenderebbe il mare entro non molti mesi, mentre per la nuova costruzione sarebbero necessari altri due anni ».

GIULIETTI. D'accordo.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'ordine del giorno così modificato.

(È approvato).

Passiamo alla votazione degli altri due ordini del giorno presentati rispettivamente dagli onorevoli Orlando e Salerno.

Pongo in votazione il primo, così formulato:

« L'VIII Commissione fa voti che il ministro, su domanda degli interessati, e sempre sentito il parere del comitato di cui all'articolo 3 della legge, eserciti la facoltà di autorizzare il raggruppamento di nuove costruzioni già ammesse ai benefici della legge a favore di uno o più richiedenti, al fine di realizzare navi di caratteristiche superiori e di maggiore utilità per la economia della na-

zione, anche se oltre il complessivo tonnellaggio e potenza di macchina, risultante dalle assegnazioni stesse, purché sia mantenuta la corrispondenza stabilita nella tabella tra contributo e tonnellaggio, e senza mai superare la somma dei contributi già accordati ».

(È approvato).

Pongo in votazione il secondo ordine del giorno del seguente tenore:

« La Commissione trasporti, nel momento dell'approvazione della proposta di iniziativa parlamentare recante modificazioni alla legge 8 marzo 1949, n. 75, dà mandato al ministro affinché:

1°) le prove degli apparati motori, agli effetti della ammissione ai contributi di ammortamento e di miglioramento di cui agli articoli 5 e 15 della legge, nonché la determinazione della misura dei contributi stessi, siano regolate dalle disposizioni di cui all'articolo 4 lettera f) del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato di data 29 giugno 1947, n. 779, ad eccezione dell'ultimo comma.

2°) tutti i documenti per la liquidazione definitiva dei contributi previsti dalla legge siano presentati a pena di decadenza dal diritto dei contributi stessi:

a) per le navi mercantili, i pontoni di sollevamento, le draghe ed i rimorchiatori pontati di nuova costruzione, non oltre due anni dalla data di entrata in effettivo esercizio;

b) per gli apparati motori completi, per i singoli complessi costitutivi di apparato motore (macchine, caldaie ed apparecchi ausiliari) e per gli apparecchi ausiliari di bordo destinati a navi mercantili già in esercizio, non oltre un anno dalla data della loro sistemazione a bordo;

c) per le riparazioni, modificazioni e trasformazioni, non oltre sei mesi dalla data dell'ultimazione dei lavori relativi;

3°) ai lavori di riparazione, modificazione e trasformazione eseguiti in Italia degli scafi ed apparati motori (macchine, caldaie e apparecchi ausiliari) e dei macchinari o apparecchi ausiliari di bordo, di navi mercantili, di pontoni di sollevamento, di draghe e di rimorchiatori pontati nazionali, siano applicabili le disposizioni di cui all'articolo 31 della legge.

« Per tali lavori è pure corrisposto un contributo sui materiali, per ogni quintale di materiale messo in opera, nella misura seguente:

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 23 NOVEMBRE 1949

lire 3500 per i materiali metallici impiegati nelle riparazioni, modificazioni e trasformazioni degli apparati motori e dei macchinari o apparecchi ausiliari di bordo;

lire 2500 per i materiali metallici impiegati nelle riparazioni, modificazioni e trasformazioni dello scafo;

lire 1800 per il legname.

4°) L'articolo 19 della legge sia sostituito dal seguente:

« Le disposizioni di cui all'articolo 8 della legge si applica anche ai contratti e relativi corrispettivi di appalto per le modificazioni, trasformazioni e riparazioni di cui al presente capo ».

(È approvato).

**Seguito della discussione del disegno di legge:
Sistemazione del personale del ramo esecutivo dei gradi inferiori al 10° delle ferrovie dello Stato distaccato agli uffici. (845).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: Sistemazione del personale esecutivo dei gradi inferiori al 10° delle ferrovie dello Stato distaccato agli uffici.

Come gli onorevoli colleghi ricorderanno, all'articolo 1 l'onorevole Imperiale aveva presentato un emendamento in virtù del quale tutti gli agenti di grado inferiore al 10°, che alla data della pubblicazione della legge siano muniti di licenza della scuola secondaria inferiore e si trovino distaccati negli uffici e abbiano svolto sodisfacentemente le loro mansioni per un periodo continuativo di almeno un anno, sono promossi al grado 10° del ramo uffici.

Abbiamo la volta scorsa sospeso la discussione per fare un'indagine che ci permettesse di vedere se, attuando questa disposizione di legge, vi fosse la possibilità di immettere nei ruoli dell'amministrazione tutti coloro che prestano provvisoriamente servizio negli uffici. Vorrei che questo dato di carattere statistico fosse acquisito a verbale.

MATTARELLA, Sottosegretario di Stato per i trasporti. Allo stato attuale, tenuto conto dei concorsi esterni già banditi, della sistemazione degli invalidi, che incide per una quota minima, ma soprattutto tenuto conto della sistemazione dei contrattisti, posti disponibili non ve ne sono.

PRESIDENTE. Sta bene. Proseguiamo allora nell'esame degli emendamenti presentati

all'articolo 1, che rileggo nel testo ministeriale:

« L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad indire un concorso interno, per esami e per titoli, a posti di grado 10° del ramo uffici, tra agenti del ramo esecutivo di grado inferiore al 10° che siano muniti, alla data di pubblicazione della presente legge, di licenza di scuola secondaria inferiore e che si trovino distaccati agli uffici, e vi abbiano disimpegnato sodisfacentemente mansioni di carattere amministrativo o tecnico-amministrativo per un periodo continuativo di almeno un anno con 300 giornate di effettiva presenza al 31 dicembre 1947:

« Allo stesso concorso potranno essere ammessi gli agenti del personale subalterno degli uffici che sono nelle stesse condizioni degli agenti di cui al comma precedente nei riguardi della utilizzazione e del titolo di studio ».

L'onorevole Cappugi propone di sostituire l'articolo con il seguente:

« L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad indire un concorso interno, per titoli ed accertamento di idoneità professionale, a posti di grado 10° del ramo uffici, tra agenti del ramo esecutivo di grado inferiore al 10°, che siano muniti, alla data di pubblicazione della presente legge, di licenza di scuola secondaria inferiore e che si trovino distaccati agli uffici e vi abbiano disimpegnato mansioni di carattere amministrativo o tecnico-amministrativo per un periodo di almeno un anno, con 300 giornate di effettiva presenza al 31 dicembre 1948.

« Allo stesso concorso saranno inoltre ammessi:

a) gli agenti di cui al precedente capoverso che, nel quadriennio 1946-49, siano stati restituiti agli impianti di provenienza per ragioni di servizio;

b) gli agenti del personale subalterno degli uffici che si trovino nelle stesse condizioni degli agenti di cui al presente articolo nei riguardi dell'utilizzazione e del titolo di studio ».

CAPPUGI. L'emendamento presentato nella scorsa seduta dall'onorevole Tomba, riguarda soprattutto l'abolizione della parola « esame », ma noi dobbiamo tener presente che si deve pur stabilire una graduatoria fra i vincitori del concorso, non solamente basata sull'anzianità e sul titolo di studio, ma anche sull'accertamento della loro idoneità profes-

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 23 NOVEMBRE 1949

sionale alle mansioni cui potranno essere destinati.

Non è assolutamente possibile addivenire ad un inquadramento senza fare una graduatoria, in considerazione anche dei posti disponibili, perché tutti quelli che risultano idonei debbono essere sistemati.

Questo accertamento non è un esame di cultura generale, ma è semplicemente un accertamento di idoneità professionale in ordine ai lavori che questo personale dovrà svolgere. E dovrebbe essere fatto da una commissione composta di 4 rappresentanti dell'Amministrazione e di 3 rappresentanti del personale, designati dalle organizzazioni sindacali: così i concorrenti possono avere la massima garanzia, e l'Amministrazione nello stesso tempo sarà messa in grado di formare quella graduatoria che, come ho detto, è indispensabile, per attuare queste promozioni al grado 10°.

Questa è la sostanza del mio emendamento.

IMPERIALE. Sono assolutamente contrario alla tesi dell'onorevole Cappugi, perché non ritengo necessario questo accertamento di idoneità professionale, dato che tutti sappiamo che questo personale spesso ha già svolto o svolge tuttora quelle mansioni alle quali dovrà essere destinato una volta promosso al grado 10°.

Se si aderisse al criterio illustrato dall'onorevole Cappugi si farebbe un passo indietro nel campo della valutazione dei requisiti per la promozione al grado superiore. Infatti, in passato si veniva promossi automaticamente a questo grado, se si era in possesso del relativo titolo di studio.

Ciò si è fatto già in passato in seguito alle circolari n. 1581 e n. 1361; lo stesso sistema si dovrebbe adottare oggi.

A me pare che sia sufficiente la presentazione del titolo di studio per ricoprire un determinato posto. Il sottosegretario ha detto, poi, che non vi sono sufficienti posti a disposizione; ma i posti ci sono, in quanto sono gli stessi ora provvisoriamente ricoperti da questo personale distaccato. Comunque, noi ci troviamo di fronte ad uno stato di fatto, per cui se necessario, il ministro dovrebbe fare un decreto per allargare l'organico.

Ritiro, comunque, il mio primo emendamento, sostituendolo col seguente:

« L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad indire un concorso interno per titoli, a posti di grado 10° del ramo uffici, tra agenti del ramo esecutivo di grado inferiore al 10° che siano muniti, alla data

di pubblicazione della presente legge, di licenza di scuola secondaria inferiore e che si trovino distaccati agli uffici, e vi abbiano disimpegnato mansioni di carattere amministrativo o tecnico-amministrativo per un periodo continuativo di almeno un anno con 300 giornate di effettiva presenza al 31 ottobre 1949 ».

TOMBA, *Relatore*. È inutile che io ripeta le ragioni per cui sono stato contrario al primo emendamento dell'onorevole Imperiale. Il nuovo emendamento da lui presentato differisce dal mio soltanto per quanto riguarda la data. Infatti, io avevo proposto la data del 31 marzo 1948, termine che mi sembrava sufficiente per far beneficiare di questa provvidenza coloro che ne avevano effettivamente diritto. Quanto alla soppressione dell'esame, siamo d'accordo.

A me pare che la data del 31 ottobre 1949, proposta dall'onorevole Imperiale, non risponda effettivamente alle esigenze dell'attuazione pratica di questo disegno di legge, in quanto allarga eccessivamente il necessario periodo di tempo. Se mai, potrei aderire alla data del 31 dicembre 1948, di cui all'emendamento dell'onorevole Cappugi.

CAPPUGI. Con l'emendamento dell'onorevole Imperiale, a mio parere, si corre il rischio, specie con lo spostamento della data al 31 dicembre 1949, di danneggiare coloro che dopo quattro o cinque anni fossero stati restituiti alle loro mansioni di personale esecutivo. Infatti, è accaduto anche questo: poiché si sapeva che si sarebbe discusso questo disegno di legge, molti agenti distaccati agli uffici sono stati restituiti alle loro antiche mansioni. Ora, spostandosi la data al 31 dicembre 1949, probabilmente si verrebbe a danneggiare proprio coloro per i quali da ormai due anni viene studiato questo provvedimento.

Il mio emendamento, invece, tende a far sì che il titolo di studio, anche se conseguito negli ultimi mesi, possa avere pieno valore. Per quanto riguarda la permanenza negli uffici, tale requisito può valere anche se prima del 31 dicembre 1948 l'agente fosse stato richiamato in officina dopo due o tre anni. A questo riguardo vi è un comma nel mio emendamento che dice: « Allo stesso concorso saranno, inoltre, ammessi gli agenti che nel quadriennio 1946-49 siano stati restituiti agli impianti di provenienza ».

Col mio emendamento ci cauteliamo dall'inconveniente di favorire troppo coloro che eventualmente si sono fatti distaccare negli uffici avendo avuto sentore di questo provve-

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 23 NOVEMBRE 1949

dimento; mentre salvaguardiamo gli interessi di coloro che, per il fatto della presentazione del disegno di legge, siano stati restituiti agli impianti dopo due o tre anni di utilizzazione negli uffici.

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Vorrei chiarire due questioni che hanno costituito anche due appunti da parte dell'onorevole Imperiale. Se l'onorevole Imperiale è sorpreso di quello che io ho detto, io sono sorpreso di quello che egli ha affermato: perché il ritenere che i posti ci devono essere in quanto vi sono gli agenti che lavorano negli uffici, significa non distinguere l'organico dal numero effettivo degli impiegati che lavorano. Nella precedente seduta ho fatto rilevare che la cosa non deve meravigliare. Le esigenze della ricostruzione imponevano un lavoro maggiorato negli uffici, che legittimava la presenza negli uffici stessi di numerosi agenti del ramo esecutivo da utilizzarsi in aggiunta al numero dei posti previsti dalla pianta organica.

Ma vi è da fare un'altra osservazione: il numero dei posti non vi è, perché sta per avere attuazione un altro provvedimento, quello dei contrattisti.

Del resto, non si può, con un decreto ministeriale, allargare la pianta; per far questo occorre una legge apposita.

Comunque, il fatto perde di importanza dopo che l'onorevole Imperiale ha ritirato il suo primo emendamento e lo ha sostituito con l'altro che pone il problema, sostanzialmente, soltanto dell'accertamento dell'idoneità. Non ho difficoltà ad accettare la sostituzione della parola « esame » con le parole « accertamento di idoneità ».

È evidente però che, anche in base all'emendamento dell'onorevole Imperiale, vi deve essere una commissione.

L'onorevole De Martino ha detto che bisognerebbe rifarsi al regolamento del 1917. Vorrei fargli notare che quel regolamento, all'articolo 47, per questi casi prevedeva pure l'accertamento di idoneità e l'esame. Qui non si tratta di una promozione (questo è l'equivoco nel quale alcuni sono incorsi nella seduta precedente): si tratta, invece, del passaggio dal ruolo esecutivo al ruolo impiegatizio. Questo passaggio non è consentito dalla legge: al ruolo impiegatizio si accede attraverso un concorso esterno. Con questa legge si vuol consentire, in linea del tutto eccezionale, questo passaggio con un concorso interno, che non potrà essere rigido come quelli esterni, ma deve sempre operare un vaglio, sia pur sommario,

anche perché non si possono immettere nel settore impiegatizio coloro che non hanno i requisiti.

Aderisco all'emendamento aggiuntivo dell'onorevole Cappugi, che ritengo vantaggioso per il personale. Questo emendamento considera la possibilità del passaggio anche per coloro che sono stati restituiti all'esercizio delle loro primitive mansioni dopo esser stati negli uffici per un certo periodo. Per costoro, però, si impone maggiormente l'accertamento dell'idoneità. Infatti, chi ci dice che fra coloro che sono ritornati alle loro primitive mansioni non ve ne siano di quelli che non avevano i requisiti sufficienti per prestare servizio negli uffici?

L'accertamento di idoneità è qualche cosa di più limitato dell'esame: serve a stabilire se chi deve stare in un ufficio sa almeno scrivere una lettera, ordinare una pratica, ecc. D'altra parte, il pericolo di una esclusione, come qualcuno degli agenti interessati ha prospettato, non vi è, quando si pensi che tutti devono essere sistemati. Il concorso non si fa per coprire alcuni posti, ma per sistemare tutti. Esso, inoltre, serve per la formazione di una graduatoria, che è indispensabile nell'interesse dello stesso personale che è già negli uffici. Noi non possiamo travasare queste 650 persone del ramo esecutivo negli uffici senza una graduatoria, perché altrimenti lederemo i diritti quesiti di coloro che si trovano già al grado 10°.

Non posso accettare, dunque, l'emendamento dell'onorevole Imperiale, perché, a mio parere, è essenziale l'elemento positivo dell'accertamento dell'idoneità. Posso aderire, sia pure con un certo sforzo, alla limitazione di questa qualifica del servizio reso « soddisfacentemente », ma non posso aderire assolutamente all'eliminazione dell'esame, in quanto noi non desideriamo avere personale non idoneo.

PRESIDENTE. Metterò ora in votazione per divisione l'articolo 1 e gli emendamenti.

Pongo ai voti la prima parte:

« L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad indire un concorso interno ».

(È approvata).

Pongo in votazione l'emendamento dell'onorevole Tomba di sopprimere le parole:

« per esami ».

(È approvato).

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 23 NOVEMBRE 1949

Proseguiamo nella votazione del testo del disegno di legge:

« per titoli ».
(*È approvato*).

Pongo in votazione l'emendamento aggiuntivo dell'onorevole Cappugi, il quale propone di inserire le parole:

« ed accertamento di idoneità professionale ».

(*È approvato*).

Proseguiamo nella votazione del testo governativo:

« a posti di grado 10° del ramo uffici, tra agenti del ramo esecutivo di grado inferiore al 10° che siano muniti, alla data di pubblicazione della presente legge, di licenza di scuola secondaria inferiore e che si trovino distaccati agli uffici ».

(*È approvato*).

« e vi abbiano disimpegnato ».

(*È approvato*).

Pongo in votazione la proposta degli onorevoli Imperiale e Cappugi di sopprimere la parola: « sodisfacentemente ».

(*È approvata*).

« mansioni di carattere tecnico-amministrativo o amministrativo per un periodo ».

(*È approvato*).

A questo punto l'onorevole Cappugi propone di sopprimere la parola: « continuativo ».

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Vorrei che a questo punto si chiarisse la questione dei 300 giorni.

Sono stato proprio io a sollevare questo problema, nell'interesse degli agenti. Vi era stato infatti qualche caso di agenti che avevano lavorato negli uffici nel corso di 7-8 anni e non avevano compiuto i 300 giorni per ragioni di malattia.

CAPPUGI. Io insisto per la soppressione della parola « continuativo » perché potrebbe essere danneggiato qualcuno.

TOMBA, *Relatore*. Sono d'accordo per la soppressione della parola « continuativo »: vi sono, infatti, agenti che avevano già parecchi anni di lavoro continuativo negli uffici prima del fascismo e che un brutto giorno, non essendo iscritti al partito fascista, sono stati restituiti alle loro mansioni. Costoro, dopo la liberazione, non sono riusciti a raggiungere

i 300 giorni: occorrerebbe almeno un inciso che contemplasse questi casi.

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Sono passati 5 anni da allora.

Proporrei di parlare di un periodo continuativo di almeno un anno o di almeno 300 giornate di effettiva presenza negli ultimi due anni: in tal modo si eviterebbe che possa avere questo diritto chi è stato negli uffici solo per pochi giorni all'anno. Questi casi forse non vi sono, ma il legislatore se ne deve preoccupare ugualmente.

PRESIDENTE. Allora il testo dovrebbe essere: « per un periodo di almeno 300 giornate di effettiva presenza negli ultimi due anni ».

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Potrebbe anche esservi il caso di qualcuno che è stato negli uffici nel corso di 10 anni, ma che è stato malato negli ultimi anni.

PRESIDENTE. Può esservi il caso di un agente che sia stato chiamato prima per due mesi, poi per tre mesi, ecc. Questo significa che, attraverso le prestazioni precedenti, l'agente ha dato prova di capacità tali da meritare di essere richiamato in servizio. Quindi, direi: « di almeno 300 giornate di effettiva presenza ».

CAPPUGI. Insisto nella mia proposta di sopprimere solo la parola « continuativo ».

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Sotto questo profilo, aderisco.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la soppressione della parola: « continuativo ».

(*È approvata*).

Proseguiamo nella votazione del testo:

« di almeno un anno con 300 giornate di effettiva presenza al ».

(*È approvato*).

Per quanto riguarda la data, l'onorevole Tomba ha dichiarato di ritirare il suo emendamento (« al 31 marzo 1948 »), perché assorbito da quello Cappugi: « al 31 dicembre 1948 ».

Vi è poi l'emendamento dell'onorevole Imperiale: « al 31 ottobre 1949 ». Quest'ultimo è il più lontano dal testo.

IMPERIALE. Volevo spiegare perché ho proposto la data del 31 ottobre 1949. Le preoccupazioni di alcuni colleghi non hanno ragione di essere. Ho una circolare di un direttore generale che pone la questione dei distacchi. Egli scrive: « La questione della sistemazione o meno degli agenti, in atto distaccati agli uffici, sarà portata quanto prima al

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 23 NOVEMBRE 1949

l'esame degli organi superiori dell'amministrazione. Per intanto si fa assoluto divieto di distaccare personale esecutivo agli uffici senza esplicita autorizzazione scritta dallo scrivente, salva beninteso, la facoltà dei comitati di esercizio di effettuare distacchi non eccedenti i due mesi di cui all'articolo 6 d) del regio decreto-legge 14 gennaio 1927, n. 29. Tali distacchi dovranno essere segnalati a questa sede con apposita comunicazione. Si intende che allo scadere di detto periodo gli agenti distaccati debbono essere restituiti agli impianti di provenienza. I capi degli impianti saranno responsabili personalmente di eventuali trasgressioni al divieto. Resta inteso che eventuali proposte di distacco dovranno essere fatte nominativamente e indicandone i motivi, con il parere dei capi dei servizi interessati e competenti ».

La preoccupazione di assorbire altri agenti non vi dovrebbe essere. Io ho proposto di allargare il termine allo scopo di poter comprendere qualche altro agente che in questo periodo possa compiere i 300 giorni di effettiva presenza nel grado superiore.

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Effettivamente, vi è stata una circolare che faceva divieto, a un dato momento, di effettuare questi distacchi di personale, ora, se il divieto è stato mantenuto, se cioè lo spirito della circolare è stato osservato, il problema prospettato dall'onorevole Imperiale non dovrebbe sussistere; ma vi potrebbe essere il caso di capi di ufficio i quali abbiano trasgredito il divieto della direzione generale e abbiano voluto favorire qualcuno, distaccandolo presso gli uffici. In tal caso, noi verremo a trovarci nella situazione di premiare coloro che hanno trasgredito al divieto. Dunque, ripeto, se la circolare non è stata rispettata, se si è voluto favorire qualcuno trasgredendo il divieto dell'Amministrazione, non mi sembra giusto, anche per un dovere di moralità amministrativa, premiare questo personale. Se invece la circolare è stata osservata, il problema non si pone, in quanto alla data del 31 dicembre 1947 non avrebbero dovuto esservi altri distacchi.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la proposta dell'onorevole Imperiale di sostituire la data del « 31 dicembre 1947 » con quella del « 31 ottobre 1949 ».

(Non è approvata).

Pongo, ora, in votazione la proposta dell'onorevole Cappugi di sostituire tale data con quella del « 31 dicembre 1948 ».

(È approvata).

L'onorevole Cappugi propone di sostituire il secondo comma dell'articolo 1 col seguente:

« Allo stesso concorso saranno inoltre ammessi:

a) gli agenti di cui al precedente capoverso che, nel quadriennio 1946-49, siano stati restituiti agli impianti di provenienza per ragioni di servizio;

b) gli agenti del personale subalterno degli uffici che si trovino nelle stesse condizioni degli agenti di cui al presente articolo nei riguardi dell'utilizzazione e del titolo di studio ».

Pongo in votazione tale emendamento.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 2:

« Gli idonei del concorso di cui all'articolo 1 saranno sistemati in ordine di graduatoria in una delle qualifiche del grado 10° degli uffici dalla data di approvazione della graduatoria medesima nei limiti della metà dei posti disponibili, dopo detratti i posti riservati per lo sviluppo normale di carriera del personale dei gradi inferiori nonché quelli riservati alla sistemazione dei contrattisti.

« I rimanenti agenti idonei iscritti nella graduatoria conseguiranno la promozione al 1° gennaio di ciascuno dei due anni successivi sempre nei limiti della metà dei posti disponibili in ciascun anno dopo le detrazioni di cui innanzi.

« Qualora entro il 31 dicembre 1952 l'assegnazione dei posti disponibili, come sopra indicato, non risulti sufficiente ad assorbire nelle piante organiche tutti gli agenti dichiarati idonei nel concorso, di cui all'articolo 1, la promozione avrà luogo anche in eccedenza alla metà dei posti disponibili, ai termini del primo comma del presente articolo, con decorrenza 1° gennaio 1953 ».

A questo articolo l'onorevole Cappugi propone il seguente comma aggiuntivo:

« L'accertamento dell'idoneità professionale dei concorrenti di cui all'articolo 1, verrà fatta attraverso una prova pratica, da parte di una commissione nominata con decreto del ministro dei trasporti, composta di 7 membri, dei quali 4 in rappresentanza dell'Amministrazione e 3 in rappresentanza del personale (su designazione delle organizzazioni sindacali).

SEMERARO SANTO. Io penso che si voglia far entrare dalla finestra quello che abbiamo fatto uscire dalla porta. In altri ter-

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 23 NOVEMBRE 1949

mini, in che cosa consiste questa prova pratica? Noi ci siamo trovati d'accordo sul concetto di considerare la continuità del loro lavoro, e non di sottoporre i concorrenti ad un vero e proprio esame...

TOMBA, *Relatore*. Vorrei far osservare all'onorevole Semeraro, che l'accertamento di idoneità a determinate mansioni, non è un esame, ma una prova tendente a dimostrare l'idoneità o meno del concorrente a svolgere un determinato lavoro.

CAPPUGI. A mio parere è assolutamente necessario questo accertamento di idoneità professionale.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. L'accertamento dell'idoneità professionale dei concorrenti è necessario, anche ai fini della graduatoria, secondo le specifiche attività svolte da ciascuno.

BALDASSARI. La commissione per l'accertamento dell'idoneità professionale potrebbe anche esprimersi senza neppure vedere i concorrenti, in quanto potrebbe formulare il suo giudizio basandosi sul servizio prestato dagli stessi concorrenti.

PRESIDENTE. Qui si parla di accertamento dell'idoneità professionale, che non ha nulla a che vedere con un vero e proprio esame di cultura generale; e questo accertamento è il minimo che si possa chiedere.

Pongo, dunque, in votazione l'emendamento proposto dall'onorevole Cappugi, che, se approvato, costituirà il primo comma dell'articolo 2.

(È approvato).

Pongo in votazione il primo capoverso dell'articolo 2, al quale non sono stati presentati emendamenti:

« Gli idonei del concorso di cui all'articolo 1 saranno sistemati in ordine di graduatoria in una delle qualifiche del grado 10° degli uffici dalla data di approvazione della graduatoria medesima nei limiti della metà dei posti disponibili, dopo detratti i posti riservati per lo sviluppo normale di carriera del personale dei gradi inferiori nonché quelli riservati alla sistemazione dei contrattisti ».

(È approvato).

Al secondo capoverso l'onorevole Cappugi propone di sostituire, alle parole « di ciascuno dei due anni successivi », le altre « dell'anno successivo » e di togliere le parole « in ciascun anno ».

Pongo in votazione la prima parte del comma:

« I rimanenti agenti idonei iscritti nella graduatoria conseguiranno la promozione al 1° gennaio ».

(È approvata).

CAPPUGI. Il mio emendamento ha lo scopo di anticipare di un anno l'inquadramento. Ecco perché ho insistito sulla data del 31 dicembre 1948, perché diversamente non avremmo avuto questo margine per l'inquadramento.

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Non posso accettare l'emendamento per una ragione di organico, dato che in questo momento è in sistemazione la categoria dei contrattisti.

D'altra parte, ciò non ha importanza per il personale in quanto l'inquadramento è assicurato. Quindi questo acceleramento, che viene a turbare il normale ritmo di sistemazione, non ha ragion d'essere.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento dell'onorevole Cappugi, non accettato dal Governo.

(Dopo prova e controprova, non è approvato).

Pongo in votazione la restante parte del comma, nel testo ministeriale:

« di ciascun dei due anni successivi sempre nei limiti della metà dei posti disponibili in ciascun anno dopo le detrazioni di cui innanzi ».

(È approvata).

Pongo in votazione il terzo comma dell'articolo 2 sino alla parola « disponibili », perché sino a questo punto non vi sono emendamenti:

« Qualora entro il 31 dicembre 1952 l'assegnazione dei posti disponibili, come sopra indicato, non risulti sufficiente ad assorbire nelle piante organiche tutti gli agenti dichiarati idonei nel concorso, di cui all'articolo 1, la promozione avrà luogo anche in eccedenza alla metà dei posti disponibili ».

(È approvato).

A questo punto l'onorevole Cappugi propone di aggiungere: « fino ad esaurimento della graduatoria ».

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. È implicito.

CAPPUGI. Ma vorrei fosse detto esplicitamente.

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 23 NOVEMBRE 1949

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. A mio parere il disegno di legge prevede già quello che l'onorevole Cappugi richiede. Se la Commissione intende approvare l'emendamento per maggiore chiarezza, mi rimetto alla sua decisione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento dell'onorevole Cappugi:

« fino ad esaurimento della graduatoria ».

(È approvato).

Pongo in votazione l'ultima parte del comma:

« ai termini del 2° comma del presente articolo, con decorrenza 1° gennaio 1953 ».

(È approvata).

Passiamo all'articolo 3:

« Gli agenti che non risulteranno idonei nel concorso, di cui all'articolo 1, saranno restituiti alle mansioni delle rispettive qualifiche a meno che non accettino la sistemazione prevista dal successivo articolo 4.

« Gli agenti distaccati agli uffici da epoca posteriore al 1° gennaio 1947 o che al 31 dicembre 1947 non abbiano compiuto 300 giornate di effettiva presenza saranno restituiti alle mansioni delle rispettive qualifiche ».

IMPERIALE. Vorrei stabilire entro quale termine gli agenti devono essere restituiti alle proprie mansioni. È una questione importante, altrimenti continueremo sempre con questo sistema di sfruttamento.

PRESIDENTE. Il Governo accetterebbe di mettere: « subito ».

IMPERIALE. Preferirei: « entro un mese dall'entrata in vigore della presente legge ».

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Prima debbono fare il concorso.

IMPERIALE. Allora: « entro un mese dalla pubblicazione della graduatoria ».

TOMBA, *Relatore*. Non facciamo una cosa di questo genere, onorevole Imperiale, perché, nonostante tutto, quando si tratta di ritornare all'officina molti vogliono restare nell'ufficio. Se effettivamente, per ragioni di servizio, possono restare ancora negli uffici, perché li dobbiamo mandare nelle officine magari a rovinarsi la salute? Teniamo presente che alcuni sono distaccati agli uffici proprio per ragioni di salute.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la prima parte dell'articolo 3:

« Gli agenti che non risulteranno idonei nel concorso, di cui all'articolo 1, saranno restituiti alle mansioni delle rispettive qualifiche ».

(È approvata).

A questo punto si inserisce l'emendamento dell'onorevole Imperiale:

« entro un mese dalla pubblicazione della graduatoria ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Seguono, sempre al primo comma, le parole:

« a meno che non accettino la sistemazione prevista dal successivo articolo 4 ».

Le pongo in votazione.

(Sono approvate).

Al secondo comma v'è da fare un coordinamento di date. Si dovrà dire così:

« Gli agenti distaccati agli uffici da epoca posteriore al 1° gennaio 1948 o che al 31 dicembre 1948 non abbiano compiuto 300 giornate di effettiva presenza saranno restituiti alle mansioni delle rispettive qualifiche ».

Pongo in votazione il comma così formulato.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 4:

« Gli agenti del ramo esecutivo distaccati agli uffici, che si trovano nelle condizioni di utilizzazione agli uffici stessi di cui all'articolo 1, ma che non sono provvisti del titolo di studio per poter prendere parte al concorso previsto dal citato articolo potranno ottenere il cambio della qualifica di cui sono attualmente rivestiti in altra corrispondente del personale subalterno degli uffici a decorrere, agli effetti della carriera, dalla data del distacco continuativo ed agli effetti finanziari dalla data dell'entrata in vigore della presente legge.

« Nell'attuazione del provvedimento di cui al precedente comma lo sviluppo di carriera non potrà andare oltre la qualifica di commesso ».

IMPERIALE. Al secondo capoverso, soltanto per ragioni di chiarezza, direi: « Nella prima attuazione del provvedimento, ecc. ».

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 23 NOVEMBRE 1949

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Non è che il provvedimento si attui in due tempi. Io direi: « salvo il naturale sviluppo di carriera ».

PRESIDENTE. Pongo ai voti il primo comma dell'articolo 4.

(È approvato).

Segue il secondo comma, che pongo in votazione con l'emendamento proposto dal Governo:

« Nell'attuazione del provvedimento di cui al precedente comma, salvo il naturale sviluppo di carriera, non si potrà andare oltre la qualifica di commesso ».

(È approvato).

Passiamo all'articolo 5.

« Dal trattamento di cui al 1° comma dell'articolo 3 e all'articolo 4 previsto per gli agenti del ramo esecutivo che non abbiano potuto conseguire la sistemazione in una qualifica di grado 10° degli uffici, restano comunque esclusi coloro che siano stati distaccati agli uffici stessi in seguito a riconosciuta inidoneità fisica, dovendo essi in tal caso rimanere nella posizione loro attribuita in sede di approvazione della eccezionale conservazione in servizio ».

Non essendovi emendamenti, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 6:

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

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Il disegno di legge sarà subito votato a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto sulla proposta e sul disegno di legge oggi esaminati.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione a scrutinio segreto sulla proposta di legge d'iniziativa del deputato Angelini:

« Modificazioni alla legge 8 marzo 1949, n. 75, recante provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento » (865):

Presenti e votanti	34
Maggioranza	18
Voti favorevoli	33
Voti contrari	1

(La Commissione approva).

Comunico il risultato della votazione a scrutinio segreto sul disegno di legge:

« Sistemazione del personale del ramo esecutivo dei gradi inferiori al 10° delle ferrovie dello Stato distaccato agli uffici » (845):

Presenti e votanti	34
Maggioranza	18
Voti favorevoli	33
Voti contrari	1

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Angelini, Babbì, Baldassari, Borsellino, Cara, Cerabona, Ciufoli, Corona Giacomo, Cotani, De Caro Gerardo, De Martino Alberto, De Palma, Ducci, Giannini Olga, Giulietti, Gorini, Imperiale, Maniera, Marotta, Momoli, Monterisi, Monticelli, Orlando, Pertusio, Petrucci, Salerno, Salvatore, Semeraro Santo, Serbandini, Spoleti, Suraci, Tomba, Veronesi e Viale.

Sono in congedo:

Casalinuovo e Firrao.

Per una sciagura ferroviaria.

SERBANDINI. Desidero ricordare la sciagura ferroviaria avvenuta questa notte sulla linea Genova-Albenga.

Fra Noli e Varigotti, la macchina dell'accelerato è stata colpita da un masso caduto, in quel momento o poco prima, dalla montagna sovrastante. La macchina si è rovesciata sulla via Aurelia, che corre parallelamente alla strada ferrata, trascinando con sé due vagoni, mentre un terzo restava in bilico tra la ferrovia e la strada. La macchina si è incendiata; e la scena ha assunto proporzioni ancor più tragiche per il violento acquazzone e la mareggiata che imperversavano.

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 23 NOVEMBRE 1949

Il macchinista e il fuochista sono morti. Essi sono: Vincenzo Salomone di anni 50, e Oreste Renda di anni 35; entrambi savonesi. e Oreste Renda di anni 35; entrambi savonesi.

L'onorevole ministro provvederà certamente a ordinare una inchiesta per accertare le condizioni nelle quali è avvenuta la sciagura; e mi auguro voglia provvedere nel miglior modo ad aiutare le famiglie delle vittime.

Ho creduto opportuno ricordare in questa sede la grave sciagura perché essa ci tocca come membri della Commissione dei trasporti, oltreché come deputati e come cittadini.

Questa sciagura ci richiama a considerare quanti sacrifici e quanti rischi generosi comporti il lavoro al servizio della collettività nazionale e quanto scarsamente, purtroppo, siano compensati questi rischi e questi sacrifici.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Mi associo alle nobili parole dell'onorevole Serbandini.

Ogni volta che avvengono questi luttuosi incidenti noi cerchiamo con ogni mezzo di andare incontro alle famiglie delle vittime. Assicuro che, in questo caso, cercheremo di fare anche più del possibile.

PRESIDENTE. Facendomi interprete del sentimento di tutti i colleghi, ringrazio l'onorevole Serbandini per le sue nobili espressioni.

Prego l'onorevole ministro, a nome della Commissione, di trasmettere alle famiglie delle vittime i sensi della nostra profonda solidarietà.

La seduta termina alle 13,15.