

COMMISSIONE VIII

TRASPORTI - COMUNICAZIONI - MARINA MERCANTILE

XLVI.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 26 LUGLIO 1950

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ANGELINI

INDICE	PAG.	PAG.
Congedi:		
PRESIDENTE	491	
Disegni di legge (Discussione e approvazione):		
Concessione di una anticipazione di 1.400 milioni di lire in favore della Cassa nazionale per la previdenza marinara. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (1435)	492	498
PRESIDENTE	492, 493	498, 499
PERTUSIO, <i>Relatore</i>	492	498
Provvedimenti concernenti la sicurezza delle navi mercantili e della vita umana in mare. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (1402)	493	499
PRESIDENTE	493, 494, 495	499
VIALE, <i>Relatore</i>	493, 494, 495	499
GIAVI	494	499
DUCCI	494, 495	499
TAMBRONI, <i>Sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i>	495	499
Modificazioni ed aggiunte al regio decreto 9 maggio 1935, n. 1149, contenente norme per la pubblicità sui fondi a lato delle linee ferroviarie esercitate dallo Stato e visibile da esse. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (1401)	495	500
PRESIDENTE	495, 496	500, 501
CARA, <i>Relatore</i>	496	501
		Votazione segreta:
		PRESIDENTE 502
		La seduta comincia alle 10.
		MONTICELLI, <i>Segretario</i> , legge il processo verbale della precedente seduta. (È approvato).
		Congedi.
		PRESIDENTE. Comunico che sono in congedo i deputati Borsellino e Farinet.

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 26 LUGLIO 1950

Discussione del disegno di legge: Concessione di una anticipazione di 1.400 milioni di lire in favore della Cassa nazionale per la previdenza marinara. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (1435).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Concessione di una anticipazione di 1.400 milioni di lire in favore della Cassa nazionale per la previdenza marinara ».

Il relatore, onorevole Pertusio, ha facoltà di riferire su questo disegno di legge, che è stato già approvato dalla VII Commissione del Senato.

PERTUSIO, *Relatore*. Onorevoli colleghi, nelle sedute dei giorni 4 e 5 del corrente mese questa Commissione ha approvato all'unanimità il disegno di legge, n. 1359, dopo averlo emendato in guisa da realizzare la puntuale esecuzione dell'accordo intervenuto il 4 luglio 1949 tra il sindacato generale armatori e le organizzazioni sindacali dei lavoratori del mare.

Allo scopo di rendere operante questo accordo e di finanziare il disegno di legge, che era stato predisposto per tradurre l'accordo in norme legislative vincolanti per gli armatori soggetti a maggiorazione di contributo e per la Cassa nazionale per la previdenza marinara debitrice delle prestazioni previdenziali maggiorate, il Ministero della marina mercantile, di concerto col Ministero del tesoro, aveva presentato al Senato nella seduta dell'11 maggio 1950 il disegno di legge n. 1021 intitolato: « Concessione di una anticipazione di 500 milioni di lire in favore della Cassa nazionale per la previdenza marinara », composto di tre articoli, mediante il quale:

1°) veniva concesso alla Cassa una anticipazione nella misura di 500 milioni senza gravame di interessi, rimborsabili in 5 annualità costanti a decorrere dall'esercizio finanziario 1951-52;

2°) si indicavano a sensi dell'articolo 81, comma 4°, della Costituzione della Repubblica le fonti di copertura dell'onere;

3°) si disponevano le variazioni di bilancio del caso.

Senonché, come si è detto, proprio alla vigilia dell'approvazione da parte della VII Commissione permanente del Senato di questo disegno di legge, la nostra Commissione, approvando previo emendamento il disegno di legge n. 1359, aumentava il fabbisogno della Cassa di 900 milioni, per cui si rendeva necessario portare la anticipazione da parte dello Stato a favore della Cassa nazionale

per la previdenza marinara da 500 a 1.400 milioni.

La Commissione del Senato della Repubblica, nella seduta del 6 luglio approvava il disegno di legge n. 1021 dopo averlo emendato nel senso sopradetto mediante la maggiorazione della anticipazione a 1.400 milioni, rimborsabili in 15 annualità, e detto disegno di legge presentato sotto il titolo « Concessione di una anticipazione di 1.400 milioni di lire in favore della Cassa nazionale della previdenza marinara » è sottoposto oggi alla vostra approvazione.

Nel raccomandarvi ovviamente l'approvazione del disegno di legge sul quale ha espresso parere favorevole la IV Commissione nella riunione del 24 luglio 1950, perché esso costituisce in sostanza lo strumento attraverso il quale si rende operante la legge n. 1359 da voi unanimemente approvata, ritengo opportuno segnalarvi che la Cassa, mentre ha sempre dichiarato di essere stata solo parzialmente reintegrata da parte dello Stato, degli oneri derivanti dall'applicazione dell'articolo 46 del regio decreto-legge 26 ottobre 1919, n. 1996, ha reclamato e tuttora reclama dallo Stato la contropartita per gli oneri che le derivano dagli articoli 13 del regio decreto-legge 2 novembre 1933, n. 1594 ed 11 del decreto legislativo luogotenenziale 22 marzo 1946, n. 391.

Essa inoltre ha chiesto che le numerose pensioni privilegiate liquidate o da liquidare in conseguenza di infortuni derivanti da rischi di guerra, siano considerate alla stessa stregua delle rendite e indennità accessorie al medesimo titolo, dovute dall'Istituto nazionale assicurazione infortuni o alle Casse mutue marittime, le quali, ai sensi della legge 3 marzo 1949, n. 52, sono state poste a carico dello Stato.

Ma la Cassa, a tutt'oggi, non ha dimostrato concretamente l'entità di un suo credito liquido ed esigibile ai titoli invocati nei confronti dello Stato.

Per cui anziché ricevere i 1.400 milioni in tutto o in parte in pagamento degli asseriti suoi crediti, li riceve sotto forma di anticipazione o per essere più chiari, in grazioso prestito.

Per effetto rispettivamente dell'anticipazione prevista da questo decreto-legge e dei titoli di credito invocati dalla Cassa esistono rapporti, fra lo Stato e la Cassa, di debito e credito, che è assolutamente necessario vengano accertati, resi liquidi anche ai fini di quelle eventuali compensazioni che risulteranno del caso e che potrebbero arre-

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 26 LUGLIO 1950

care un notevole sollievo alla Cassa, agevolando la sistemazione delle pensioni per periodo successivo al 31 dicembre 1950.

In questo senso, e cioè nel senso che entro un congruo ma breve termine questi rapporti vengano determinati e liquidati, il vostro relatore vi invita ad esprimere un voto che serva a spronare chi non ha ancora provveduto ad eliminare questo sospeso, che ha concorso a porre in difficoltà la Cassa e a ritardare e rendere più difficile la soluzione del problema delle pensioni dei marittimi.

Ho predisposto un ordine del giorno che trasmetto alla Presidenza.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale. Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa.

Passiamo all'esame degli articoli.

ART. 1.

È concessa, da parte dello Stato, a favore della Cassa nazionale per la previdenza marinara una anticipazione nella misura di lire 1.400 milioni, senza gravame di interessi, rimborsabili in quindici annualità costanti, a decorrere dall'esercizio finanziario 1951-52.

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

ART. 2.

Alla copertura dell'onere di 1.400 milioni di lire, di cui al precedente articolo, viene destinata una aliquota delle maggiori entrate di cui alla legge 18 aprile 1950, n. 254, concernente variazioni allo stato di previsione dell'entrata per l'esercizio 1949-50 (terzo provvedimento), per lire 500 milioni, ed un'altra aliquota delle maggiori entrate di cui alla legge concernente variazioni allo stato di previsione per l'esercizio suindicato (ottavo provvedimento) per lire 900 milioni.

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

ART. 3.

Il Ministro per il tesoro provvederà, con proprio decreto, alle occorrenti variazioni di bilancio.

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

L'onorevole Pertusio ha presentato il seguente ordine del giorno:

« L'VIII Commissione riunita per l'approvazione del disegno di legge n. 1435 « Concessione di una anticipazione di 1.400 milioni di lire in favore della Cassa nazionale della previdenza marinara », ritenuto che la Cassa nazionale assume di essere creditrice dello Stato in relazione all'applicazione degli articoli 46 del regio decreto legge 26 ottobre 1919 n. 1996, 13 del regio decreto legge 2 novembre 1933 n. 1594, 11 del decreto legislativo luogotenenziale 22 marzo 1946, n. 391, nonché ai sensi della legge 3 marzo 1949 n. 52; che detto suo credito peraltro non è né certo, né liquido, né esigibile, perché a tutt'oggi non sono state esperite le operazioni occorrenti per la sua determinazione; che, d'altra parte la Cassa, è debitrice verso lo Stato per anticipazioni ad essa effettuate; che il sollecito regolamento dei rapporti di debito e credito fra lo Stato e la Cassa concorrerà notevolmente all'agevole soluzione del problema delle pensioni dei marittimi per il periodo decorrente dal 1° gennaio 1951, invita il Ministero della marina mercantile nonché gli altri Ministeri interessati a promuovere entro termini perentori la chiarificazione, l'accertamento e la liquidazione, ove ne ricorra il caso anche mediante compensazione dei rapporti di debito e credito esistenti fra Stato e Cassa nazionale per la previdenza marinara ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Discussione del disegno di legge: Provvedimenti concernenti la sicurezza delle navi mercantili e della vita umana in mare. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (1402).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Provvedimenti concernenti la sicurezza delle navi mercantili e della vita umana in mare.

Il relatore, onorevole Viale, ha facoltà di riferire su questo disegno di legge, già approvato dalla VII Commissione del Senato.

VIALE, Relatore. Onorevoli colleghi, il disegno di legge oggi in esame, già approvato dalla competente Commissione del Senato in sede legislativa, riguarda: « Provvedimenti concernenti la sicurezza delle navi mercantili e della vita umana in mare ».

La materia era già stata regolata dal regio decreto 23 maggio 1932 n. 719, seguito

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 26 LUGLIO 1950

come regolamento alla legge 31 marzo 1932, n. 718, con la quale veniva approvata la convenzione di Londra del 31 maggio 1929 per la sicurezza della vita umana in mare.

Successivamente col regio decreto 10 ottobre 1935, n. 1971, venivano approvate le « Disposizioni per la prevenzione e la estinzione degli incendi a bordo delle navi mercantili » che modificarono quelle contenute nel precedente regolamento del 1932.

Le norme di cui al regio decreto n. 1971 del 1935 sono tuttora in vigore. Senonché il 10 giugno 1948 è stata firmata a Londra una nuova convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare.

Questa convenzione entrerà in vigore il 1° gennaio 1951, purché non meno di 15 paesi, sette dei quali dovranno possedere un milione di tonnellate di naviglio ciascuno, abbiano depositato la loro ratifica per lo meno dodici mesi prima di quella data. Ove quest'ultima condizione non si verificasse, la Convenzione entrerà in vigore 12 mesi dopo il deposito dell'ultima ratifica.

Il Parlamento italiano non ha ancora ratificata la nuova Convenzione di Londra, sebbene il relativo disegno di legge sia già stato presentato alle Camere.

In attesa della ratifica della Convenzione e della sua entrata in vigore, il ministro della marina mercantile, aderendo alle istanze del Comitato italiano per la sicurezza della navigazione (C. I. S. N. A.), ha predisposto, di intesa con i ministri di grazia e giustizia, affari esteri, difesa e poste e telecomunicazioni, il disegno di legge che noi oggi discutiamo e che consta di un unico articolo col quale viene disposta l'abrogazione delle « Disposizioni per la prevenzione e la estinzione degli incendi a bordo delle navi mercantili » contenute nel sopra ricordato regio decreto 10 ottobre 1935, n. 197, ed in loro sostituzione sono richiamate in vigore le disposizioni sulla stessa materia contenute nel « Regolamento per la sicurezza delle navi mercantili e della vita umana in mare » approvate come sopra ho detto con il regio decreto 23 maggio 1932, n. 719.

Il ritorno alle disposizioni del 1932 trova la sua giustificazione nelle seguenti considerazioni messe in rilievo nella relazione del disegno di legge.

Infatti le norme ministeriali del regolamento del 1932, che meglio armonizzano con quelle contenute nella nuova convenzione, prescrivono per le navi mercantili italiane condizioni meno gravose di quelle imposte dalle disposizioni che si vogliono abrogare;

infine esse sono conformi alle prescrizioni che le legislazioni straniere richiedono per le loro navi in conformità della Convenzione di Londra del 1929.

Il Governo ha chiesto la discussione di urgenza.

La richiesta trova piena giustificazione nella opportunità, o, meglio, nella necessità che le nuove norme diventino al più presto legge dello Stato, perché di esse si possa tener conto nella costruzione del nuovo naviglio in esecuzione della legge n. 75 dell'8 marzo 1948.

Propongo pertanto all'approvazione della Commissione il disegno di legge nel testo già approvato dalla VII Commissione del Senato.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

GIAVI. Il relatore dice che il regolamento del 1932 reca condizioni meno gravose di quello del 1935. In che senso deve intendersi ciò? Forse a detrimento delle misure di sicurezza?

VIALE, *Relatore*. Si tratta di condizioni meno gravose dal punto di vista tecnico; ciò non significa che le misure siano meno rigorose.

DUCCI. A me sembra che per approvare questo disegno di legge sia necessario fare un paragone fra quanto dispone l'articolo 132 del regio decreto 23 maggio 1932 e quanto dispone l'articolo 51 del regio decreto 10 ottobre 1935. Se noi confrontiamo le precauzioni ed i mezzi preventivi che vengono disposti nella legge del 1932 e quelli della legge del 1935, bisogna notare che quest'ultimo decreto è molto più preciso e dettagliato, per cui sono perplesso di fronte alla proposta di ritornare alla legge più antica.

L'articolo 132 della legge del 1932 dice che ogni persona dell'equipaggio deve avere una consegna particolare stabilita dal ruolo di appello per gli incendi. Tale ruolo deve indicare tutte le consegne, deve assegnare i posti nei quali ogni persona deve recarsi in caso di emergenza, e l'azione che deve svolgere. Nelle navi in viaggi internazionali che fanno servizio di passeggeri tale ruolo dovrà essere stabilito prima della partenza della nave, e sarà affisso in posizione ben visibile nei vari locali, particolarmente in quelli dell'equipaggio.

Il ruolo di appello deve riferirsi solamente agli incendi di grandi proporzioni, che minaccino tutta o gran parte della nave. Negli altri casi il personale di ronda provvede secondo le contingenze, dando al comando notizie del fatto.

L'articolo afferma che deve essere organizzato un più efficace servizio di ronda (tutto

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 26 LUGLIO 1950

il servizio di prevenzione degli incendi viene ad essere incentrato in questo servizio di ronda, nella legge del 1932).

Voi vedete che si tratta di disposizioni piuttosto vaghe, mentre l'articolo 51 della legge del 1935 dà disposizioni più precise. Esso dice che sulle navi di stazza lorda di 6.000 tonnellate il servizio di prevenzione e di estinzione deve essere organizzato in un locale che viene detto stazione del fuoco. Deve essere inoltre costituita la squadra dei vigili del fuoco, specificatamente destinata ed addestrata al servizio anti-incendio. Viene specificato come la squadra dei vigili del fuoco deve essere costituita, e si raccomanda che la squadra suddetta sia, per quanto possibile, addetta in modo continuativo e duraturo al suo compito in modo che possa raggiungere un buon addestramento.

Voi sapete che purtroppo un incendio a bordo è peggio di un naufragio, e che le possibilità di salvare gli uomini sono molto difficili: è per questo che io, sia per ragioni tecniche sia per avere una maggiore garanzia, ritengo che debba rimanere in vigore la legge più recente.

Si deve considerare bene se in realtà convenga risparmiare quelle poche competenze che sono dovute alla squadra dei vigili del fuoco, o se sia meglio avere una maggiore sicurezza.

VIALE, *Relatore*. Non mi pare che il confronto fra le due leggi possa essere fatto solo in base all'esame di due articoli.

DUGGI. Ma sono soltanto quei due articoli che riguardano la sicurezza delle navi in mare; gli altri riguardano le visite navali, ecc.

VIALE, *Relatore*. Questo disegno di legge è stato presentato in seguito alle pressioni del Comitato italiano per la sicurezza della navigazione (C. I. S. N. A.), che è l'ente maggiormente interessato a questa questione. Possiamo dunque ritenere che il ritorno alla vecchia legge sia effettivamente utile, tanto più che le disposizioni del 1932 meglio si armonizzano con gli accordi internazionali di Londra che l'Italia è chiamata a ratificare.

TAMBRONI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Osservo semplicemente ai colleghi della Commissione che il provvedimento odierno ha la sua ragione di essere, giacché la convenzione di Londra, che dovrà entrare in vigore il 1° gennaio 1951 prevede la necessità di ratifica da parte del Parlamento; e, come ha già detto il relatore Viale, la legge del 1932 meglio si armonizza con la odierna convenzione.

Quanto alla discussione tecnica di confronto fra le due leggi, penso che essa non possa farsi qui, perché ci porterebbe troppo lontano; e perché v'è un organismo tecnico, il C.I.S.N.A., che ha già discusso la cosa. Io faccio osservare che la distinzione fra luogo di concentrazione di una nave (legge del 1932) e stazione di fuoco (legge del 1935) è, per esempio, una semplice questione di parole.

Faccio osservare poi che le prescrizioni del 1932 sono meno gravose di quelle della legge del 1935, per quanto attiene all'impiego del personale ed all'onere corrispondente, mentre invece sono più idonee per quanto riguarda la sicurezza di navigazione in caso di incendio. La mia osservazione non ha sapore di polemica; se così non fosse, il C.I.S.N.A. non avrebbe fatta la sua proposta, né il ministro della marina mercantile, di concerto con ben altri cinque dicasteri, non avrebbe richiesto il ritorno alla legge del 1932. Io penso che contro queste considerazioni non possa aver presa alcun altro argomento, per cui penso che la Commissione possa tranquillamente votare il disegno di legge proprio per un atto di fiducia a quel che ha detto il C.I.S.N.A., come a quanto si è discusso in occasione della Convenzione di Londra.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale. Passiamo all'esame dell'articolo unico:

« Sono abrogate le « Disposizioni per la prevenzione e la estinzione degli incendi a bordo delle navi mercantili » contenute nel regio decreto 10 ottobre 1935, n. 1971, ed in loro sostituzione sono richiamate in vigore le disposizioni sulla stessa materia contenute nel « Regolamento per la sicurezza delle navi mercantili e della vita umana in mare » approvato con regio decreto 23 maggio 1932, n. 719 ».

Nessuno chiedendo di parlare, il disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Discussione del disegno di legge: Modifiche ed aggiunte al regio decreto 9 maggio 1935, n. 1149, contenente norme per la pubblicità sui fondi a lato delle linee ferroviarie esercitate dallo Stato e visibile da esse. (Approvato dalla VII Commissione del Senato). (1401).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modifiche ed aggiunte al regio-decreto 9 maggio 1935, n. 1149, contenente norme per la pubblicità sui fondi a lato delle linee ferroviarie

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 26 LUGLIO 1950

esercitate dallo Stato e visibile da esse», già approvato dalla competente Commissione del Senato.

L'onorevole Cara, relatore, ha facoltà di riferire.

CARA, *Relatore*. La legge numero 608 del 22 maggio 1933 assoggettava a concessione da parte dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, con pagamento di canone, le pubblicità in qualunque modo eseguite sui fondi a lato delle linee ferroviarie esercitate dall'amministrazione stessa e visibili da esse. L'articolo 4 di tale legge dispone che « con regio-decreto da emanarsi su proposta del ministro per le comunicazioni, di concerto con quello delle finanze saranno stabilite le norme per la concessione ed i relativi canoni ». Ed appunto con regio-decreto 9 maggio 1935, n. 1149 sono state stabilite tali norme e fissate le tariffe nella misura di lire 20, 18 e 15 annue per metro quadrato rispettivamente per la pubblicità visibile da linee di prima, seconda e terza categoria. È chiaro che queste tariffe siano oggi eccessivamente modeste dato lo sviluppo sempre crescente delle iscrizioni pubblicitarie e tenuto conto del mutato equilibrio monetario; si ritiene dunque, d'intesa col Ministero delle finanze, di adeguarle all'attuale livello della lira.

Ma poichè, in seguito all'entrata in vigore della Costituzione, deve ritenersi decaduta la delega legislativa contenuta nel citato articolo 4 della legge 608 del 1933, in quanto priva dei requisiti richiesti in materia dall'articolo 76 della Costituzione medesima, all'adeguamento delle tariffe accennate si dovrà provvedere ora mediante apposita legge.

Con gli articoli 1, 2, 6 del presente disegno di legge vengono apportate alcune varianti rispettivamente agli articoli 3, 5, ed 11 del regio-decreto n. 1149 del 9 maggio 1935, rese necessarie dalla mutata situazione politica, e dalla scomparsa o trasformazione di enti pubblici ed organi statali.

Con l'articolo 3 si fissa la misura dei nuovi canoni, per altro sensibilmente diminuiti per le ditte che nei primi 6 mesi dalla emanazione del provvedimento conferiranno ordinativi pubblicitari. È stata infine predisposta agli effetti dell'applicazione delle differenti tariffe apposita tabella recante la classificazione in categorie delle linee della rete esercitata dallo Stato, tabella che costituisce parte integrante del presente disegno di legge. Prego dunque i colleghi della Commissione di volere approvare tale disegno di legge.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale. Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa.

Passiamo all'esame degli articoli.

ART. 1.

L'articolo 3 del regio decreto 9 maggio 1935, n. 1149, è sostituito dal seguente:

« Non sono soggetti alla concessione di cui alla legge 22 maggio 1933, n. 608, gli avvisi ed i manifesti elettorali, i manifesti delle autorità pubbliche e gli avvisi relativi al culto ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

ART. 2.

All'articolo 5 del regio decreto 9 maggio 1935, n. 1149, le parole: « Ministro per le comunicazioni » vengono sostituite dalle seguenti: « Ministro per i trasporti ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

ART. 3.

L'articolo 6 del regio decreto 9 maggio 1935, n. 1149, è sostituito dal seguente:

« La tariffa base della pubblicità di qualsiasi genere soggetta alla concessione di cui alla legge 22 maggio 1933, n. 608, è stabilita nelle seguenti misure:

lire 1.200, per metro quadrato e per ogni anno per le linee ferroviarie di prima categoria;
lire 800, per metro quadrato e per ogni anno per le linee ferroviarie di seconda categoria;

lire 500, per metro quadrato e per ogni anno per le linee ferroviarie di terza categoria.

I suindicati canoni vengono aumentati di lire 400 per metro quadrato e per ogni anno nei confronti della pubblicità eseguita con mezzi elettrici luminosi.

Alla pubblicità semestrale verranno applicati i canoni annui come sopra stabiliti ridotti di un terzo:

Le frazioni di metro quadrato verranno arrotondate a quarti di metro quadrato ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

ART. 4.

A favore delle ditte che, entro un periodo di tempo non superiore a sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge, conferiranno ordinativi di pubblicità per i metraggi qui

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 26 LUGLIO 1950

appresso indicati, verranno applicati i seguenti sconti:

per quantitativo non inferiore a metri quadrati 1.000, sconto del 5 per cento;

per quantitativo non inferiore a metri quadrati 2.000, sconto del 10 per cento;

per quantitativo non inferiore a metri quadrati 4.000, sconto del 15 per cento;

per quantitativo non inferiore a metri quadrati 8.000, sconto del 20 per cento.

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

ART. 5.

Agli effetti dell'applicazione delle tariffe di cui all'articolo 3, la classificazione in categorie delle linee della rete esercitata dalle Ferrovie dello Stato è quella risultante dalla tabella unita alla presente legge.

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

ART. 6.

Al primo e al secondo comma dell'articolo 11 del regio decreto 5 maggio 1935, n. 1149, le parole: « a cura della milizia ferroviaria » e « per mezzo della milizia predetta », vengono rispettivamente sostituite dalle seguenti: « a cura dei Commissariati compartimentali di pubblica sicurezza » e « per mezzo dei Commissariati predetti ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Pongo in votazione la tabella:

TABELLA

CATEGORIE DELLE LINEE

LINEE DI 1ª CATEGORIA

Ventimiglia Stazione-Savona-Genova P. P.
Genova Sampierdarena-Busalla-Ronco-Novi
Ligure-Alessandria-Torino.

Genova Sampierdarena-Mignanego-Ronco.
Bardonecchia Confine-Torino-Milano C.le o
P. N.

Milano-Pavia-Voghera.

Alessandria-Tortona-Piacenza.

Tortona-Novi Ligure.

Tortona-Arquata Scrivia.

Rogoredo-Bologna.

Milano-Padova-Venezia S. L.

Padova-Bologna.

Iselle Transito-Beura-Arona-Gallarate-Rho.

Santhià-Arona.

Milano-Mortara-Alessandria.

Gallarate-Varese-Porto Ceresio.

Milano-Chiasso.

Verona P. N.-Trento-Brennero.

Venezia-Mestre-Treviso-Casarsa-Udine.

Udine-Gemona Ospedaletto-Tarvisio.

Udine-Cormons-Gorizia C.le-Monfalcone-Santa Croce di Trieste-Trieste C.

Venezia Mestre-Portogruaro-Cervignano del F.-Grado-Monfalcone.

Genova P. P.-Pisa.

Pisa-Livorno C.-Civitavecchia-Roma.

Bologna-Buttapietra-Verona.

Bologna-Vernio-Firenze.

Bologna-Ancona-Foggia-Lecce.

Pisa-Empoli-Firenze Rifredi.

Firenze-Chiusi-Roma.

Roma-Formia-Villa Literno-Aversa-Napoli.

Villa Literno-Napoli Merg.-Napoli P. G.-Via
Gianturco.

Aversa-Caserta-Foggia.

Napoli-Cancello-Capua.

Napoli-Battipaglia.

LINEE DI 2ª CATEGORIA.

Bussoleno-Susa.

Savona Letimbro-Bra-Trofarello.

Ceva-Mondovì-Fossano.

Trofarello-Chieri.

Genova Sampierdarena-Acqui.

Alessandria-Ovada.

Cavallermaggiore-Bra-Nizza Monferrato-Alessandria.

Cantalupo-Acqui.

Torino-Torre Pellice.

Bricherasio-Barge.

Cuneo-S. Dalmazzo di Tenda confine.

Ventimiglia Stazione-Piena confine.

Cuneo-Savigliano-Carmagnola.

Chivasso-Aosta-Prè S. Didier.

Castel Rosso-Casale Popolo.

Vercelli-Mortara-Cava Carbonara-Gravellone
Transito.

Vercelli-Casale Monferrato-Valenza.

Bressana Bottarone-Broni.

Oleggio-Sesto Calende-Pino.

Arona-Oleggio-Novara-Mortara.

Gallarate-Laveno Monbello.

Albate Camerlata-Lecco.

Monza-Lecco-Colico-Chiavenna.

Colico-Sondrio.

Calolzio O.-Bergamo-Rovato.

Urmate-Ponte San Pietro.

Bergamo-Cremona-Fidenza.

Fidenza-Salsomaggiore.

Pavia-Casalpusterlengo.

Piacenza-Castelvetro.

Parma-Piadena-Brescia.

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 26 LUGLIO 1950

Codogno-Cremona-Mantova-Cerea-Lignano-Monselice.
 San Candido-Fortezza.
 Trento-Castelfranco V.-Venezia-Mestre.
 Verona P. N.-Mantova-Modena.
 Bolzano-Gries-Merano.
 Treviso-Montebelluna-Calalzo Pieve di Cadore.
 Udine-Cervignano del Friuli-Grado.
 Palmanova-San Giorgio di Nogaro.
 Pisa-Lucca-Pistoia
 Prato-Pistoia-Bologna.
 Viareggio-Lucca.
 Livorno-Colle Salvetti.
 Empoli-Siena-Chiusi.
 Ancona-Ancona Marittima.
 Fidenza-Fornòvo.
 Parma-Vezzano.
 Santo Stefano di Magra-Sarzana.
 Ferrara-Ravenna-Rimini.
 Castelbolognese-Lugo-Ravenna.
 Falconara Marittima-Foligno-Orte.
 Terontola-Foligno.
 Pescara P. N.-Sulmona-Roma.
 Roma-Cassino-Capua.
 Roma Trastevere-Viterbo P. F.
 Foggia-Lucera.
 Cancellò-Codola.
 Torre Annunziata C.-Gragnano.
 Cancellò-Torre Annunziata C.
 Codola-Nocera Inferiore.
 Bari-Gioia del Colle-Taranto.
 Brindisi-Francavilla Fontana-Taranto.
 Battipaglia-Reggio Calabria C.
 Villa San Giovanni-Messina M.
 Messina M.-Palermo C.
 Messina M.-Siracusa M.

LINEE DI 3ª CATEGORIA.

Tutte quelle non iscritte nelle precedenti categorie.

(È approvata)

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Discussione del disegno di legge: Ripristino della posizione di contrattista per gli agenti delle ferrovie dello Stato passati a ruolo, in seguito a pubblico concorso, prima dell'entrata in vigore del decreto legislativo 9 luglio 1947, n. 667. (Approvato dalla VII Commissione del Senato). (1434).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Ripristino della posizione di contrattista per gli agenti delle ferrovie dello Stato passati a

ruolo, in seguito a pubblico concorso, prima dell'entrata in vigore del decreto legislativo 9 luglio 1947, n. 667», già approvato dalla competente Commissione del Senato.

L'onorevole Caroniti, relatore, ha facoltà di riferire.

CARONITI, *Relatore*. Onorevoli colleghi, con decreto ministeriale 10 settembre 1947, n. 1778 venne bandito, in base al decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato, 9 luglio 1947, n. 667, il primo concorso interno per la sistemazione a ruolo del personale contrattista.

Il termine utile per la presentazione delle domande di partecipazione a tale concorso venne fissato al 15 dicembre 1947.

Vi presero parte 6695 contrattisti di varia qualifica; di questi sono stati sistemati in pianta stabile, con decorrenza dal 1° marzo al 30 giugno 1949, periodo in cui sono state approvate le graduatorie di merito, 2019 agenti.

Successivamente con decreto ministeriale 25 gennaio 1950, n. 3227 hanno ottenuto la nomina stabile, a decorrere dal 1° gennaio 1950 agli effetti giuridici, e dal 25 gennaio 1950 a quelli economici, 4010 agenti.

I rimanenti agenti (666) classificati nelle graduatorie del citato concorso verranno sistemati a ruolo (stabile) con decorrenza 30 giugno 1950.

Il secondo concorso interno è stato bandito con decreto ministeriale 27 ottobre 1948, n. 1771; termine utile per la presentazione delle domande di partecipazione 28 febbraio 1949.

Vi parteciparono 3081 agenti delle varie qualifiche.

Attualmente le competenti commissioni centrali stanno concretando le graduatorie generali di merito.

Al terzo concorso, bandito con decreto ministeriale 21 dicembre 1949, n. 2631 — termine utile per la presentazione delle domande di partecipazione 9 febbraio 1950 — vi prendono parte 285 agenti.

Le commissioni compartimentali e di servizio nominate con decreto ministeriale 7 giugno 1950 n. 5348 si sono già riunite per l'espletamento dei lavori.

Prossimamente verrà bandito un quarto concorso per i contrattisti (circa 25) che non hanno potuto partecipare ai predetti concorsi, perché alla data dei rispettivi bandi non si trovavano in possesso dei requisiti voluti.

Tutti, indistintamente, i contrattisti compresi nelle graduatorie di merito relative ai

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 26 LUGLIO 1950

concorsi di cui innanzi otterranno come disposto dal citato decreto legislativo, la nomina a stabile entro il 31 dicembre 1950.

Intanto, precedentemente all'emanazione del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato, alcuni agenti già contrattisti parteciparono a pubblici concorsi banditi dall'Amministrazione ferroviaria anteriormente alla data di pubblicazione del decreto legislativo 667/1947, riuscendo vincitori, in alcuni casi, per qualifiche inferiori a quelle che rivestivano come contrattisti.

Poiché tali agenti sarebbero venuti a trovarsi in condizioni di inferiorità rispetto a quei colleghi che pur avendo preso parte, come loro, agli stessi concorsi, erano stati bocciati, si è predisposto uno schema di decreto che autorizza per essi il ripristino della posizione di contrattista e la conseguente loro sistemazione a ruolo con la qualifica precedentemente rivestita.

In relazione a tale schema di decreto già circa 20 agenti, trovantisi nelle suddette condizioni, hanno chiesto di essere reintegrati nella posizione di contrattista e circa altri 30 si presume potranno essere coloro che chiederanno la stessa facilitazione.

Chiedo pertanto che si voglia correggere l'errore commesso con un atto di giustizia, e ritengo sia opportuno votare il disegno di legge a voi presentato.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

BALDASSARI. Coloro che hanno preso parte ai concorsi da contrattisti per il passaggio di ruolo dovevano avere alcuni requisiti, fra cui il titolo di studio. È accaduto che alcuni che occupavano un certo grado come contrattisti, pur di passare in ruolo, sono andati a finire in un grado inferiore; e per questi il decreto vorrebbe porre un rimedio.

Ci sono poi alcuni i quali non avevano tutti i requisiti, tutte le abilitazioni, pur avendo i titoli di studio; questi non dovrebbero avere gli stessi benefici di coloro che avevano tutte le abilitazioni, perché non hanno preso parte a quei concorsi con i quali avrebbero ottenuto il passaggio in ruolo. Oggi se volessero avere le facilitazioni che hanno avuto i primi, dovrebbero conseguire le abilitazioni; perciò penso che si dovrebbe predisporre un emendamento in modo da consentire a quest'ultima categoria di agenti di conseguire la abilitazione entro una certa epoca, sì che possano poi prendere parte ai prossimi concorsi.

CARONITI, Relatore. Non ho niente in contrario ad un emendamento nel senso in-

dicato dall'onorevole Baldassari. Però faccio presente che questi agenti non si sono muniti delle abilitazioni non per negligenza, ma perché non hanno superato gli esami relativi. Specialmente per gli esami di movimento ci sono stati agenti che sono stati rimandati 4 o 5 volte. Questi agenti in un primo momento furono dimessi dall'Amministrazione, ed in un secondo tempo sono stati riassunti come straordinari. L'emendamento suggerito, dunque, che potrebbe sembrare giustissimo, in effetti non lo è, perché porrebbe sullo stesso livello i diligenti e i non diligenti.

MATTARELLA, Sottosegretario di Stato per i trasporti. Il problema cui è stato fatto cenno non mi pare che si debba neanche porre, poiché noi ci riferiamo a quei contrattisti che sono rimasti in servizio. Non sarei quindi d'accordo con l'emendamento proposto, non solo perché non pertinente, ma anche perché assai vago di termini, sì che non sappiamo a chi esso possa riferirsi.

La legge riguarda i contrattisti che hanno fatto un concorso per il passaggio in ruolo, e si trovano in condizioni di inferiorità nei confronti di coloro che non hanno fatto tali concorsi; ad essi si vuole dare sistemazione con la qualifica che avevano in precedenza.

All'articolo 2 è prevista una ipotesi di ancora ulteriori vantaggi, giacché se gli agenti avevano i titoli necessari per la qualifica superiore, essi acquistano tale superiore qualifica.

Il provvedimento è di una larghezza che non richiede nessun ulteriore allargamento.

BALDASSARI. Allora escluderei coloro che sono stati bocciati per due volte. Se questi agenti non hanno conseguito l'abilitazione, sono però sempre rimasti contrattisti, e quindi potrebbero conseguirla in seguito.

MATTARELLA, Sottosegretario di Stato per i trasporti. Tutti i contrattisti che sono in servizio devono essere sistemati entro il 31 dicembre di questo anno. Ora non essendo questo concorso un concorso vero e proprio, giacché si risolve soltanto in una valutazione di merito e di demerito, la conseguenza è questa: che il passaggio a ruolo non è condizionato che dal fatto di essere in servizio.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale. Passiamo all'esame degli articoli.

ART. 1.

Gli agenti di ruolo delle ferrovie dello Stato, sistemati nell'attuale posizione, in seguito a pubblico concorso, con decorrenza

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 26 LUGLIO 1950

antecedente alla data di entrata in vigore del decreto legislativo 9 luglio 1947, n. 667, i quali prima di detta sistemazione facevano parte del personale contrattista della stessa amministrazione con una qualifica superiore a quella acquisita in base al concorso, possono rinunciare a quest'ultima per riacquistare la posizione precedente e prendere parte ai concorsi interni previsti dal citato decreto legislativo 9 luglio 1947, n. 667.

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

ART. 2.

Gli agenti di ruolo che, pur avendo nella precedente posizione di contrattista una qualifica uguale od equiparata a quella acquisita, in base a pubblico concorso, con decorrenza antecedente alla data di entrata in vigore del decreto legislativo 9 luglio 1947, n. 667, avrebbero avuto titolo, in relazione alle disposizioni emanate nei riguardi del personale contrattista, ad una qualifica di grado superiore con decorrenza antecedente alla data predetta, acquistano tale superiore qualifica e godono dello stesso trattamento di cui all'articolo 1.

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

ART. 3.

Agli effetti economici le regolarizzazioni di qualifiche e stipendi in dipendenza dei provvedimenti di cui agli articoli precedenti avranno la decorrenza dalla data di entrata in vigore della presente legge.

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

ART. 4.

Gli agenti che ritorneranno nella posizione di contrattista in base agli articoli 1 e 2 della presente legge e che abbiano i requisiti per prendere parte ai concorsi interni banditi in base all'articolo 2 del decreto legislativo numero 667, del 9 luglio 1947, possono presentare la domanda di partecipazione ai concorsi predetti anche dopo la scadenza dei termini fissati dal relativo bando.

Qualora i concorsi interni ai quali i predetti agenti avrebbero avuto titolo a partecipare siano stati già espletati, gli agenti medesimi potranno prendere parte al primo concorso che verrà bandito o eventualmente ad uno in corso di espletamento. Gli agenti ri-

conosciuti idonei verranno, a seconda del punteggio riportato, sistemati a ruolo, in eccedenza, dalla stessa data dell'approvazione delle graduatorie di merito relative ai concorsi cui avrebbero potuto partecipare, prendendo posto, in tal caso, dopo l'ultimo nominato a ruolo in base ai posti resisi disponibili come previsto dall'articolo 3 del decreto legislativo 9 luglio 1947, n. 667, oppure inclusi dopo l'ultimo della graduatoria stessa.

Nell'eventualità che all'atto dell'entrata in vigore della presente legge fossero stati ultimati tutti i concorsi previsti dal citato decreto legislativo 9 luglio 1947, n. 667, l'amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata a bandire apposito concorso, con le modalità previste dallo stesso decreto legislativo 9 luglio 1947, n. 667, per gli agenti di cui agli articoli 1 e 2 e coloro che saranno riconosciuti idonei verranno nominati a ruolo secondo i criteri di cui al precedente comma.

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Il disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Discussione del disegno di legge: Facilitazioni ferroviarie per il rientro in Alto Adige di optanti reintegrati nella cittadinanza italiana. (1439).

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

L'onorevole Veronesi, relatore, ha facoltà di riferire.

VERONESI, Relatore. Onorevoli colleghi, negli accordi italo-austriaci relativi alla questione della cittadinanza degli alto-atesini che avevano optato per la Germania, era stato anche previsto il riesame da parte italiana di dette opzioni che, essendo state fatte sotto pressioni, potevano giustificatamente essere considerate nulle. Una apposita commissione sta esaminando le domande di questi cittadini italiani che avevano optato per la cittadinanza tedesca e che si trovano al di là del Brennero, per vedere se essi siano nelle condizioni necessarie per potere riacquistare la cittadinanza italiana; si vuole escludere dal beneficio solo coloro che abbiano compiuto atti di faziosità.

È stato chiesto dalle autorità austriache che, in analogia a quanto è fatto dal governo

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 26 LUGLIO 1950

austriaco, anche il governo italiano conceda facilitazioni ferroviarie a coloro che rientrano. A questo scopo è stato presentato l'odierno disegno di legge. Faccio notare che la riduzione è molto piccola, anche se si tratta di concedere il 25 per cento, in quanto che il viaggio dalla stazione del Brennero ai paesi di questi rimpatriati può costare in 3ª classe dalle 300 alle 600 lire al massimo.

Ci si può chiedere quanti siano questi optanti che rientrano. Non è ancora dato di saperlo, in quanto è ancora in corso la revisione; ma il loro numero si può calcolare intorno ai 20 mila; al massimo 30 mila. Il ritorno ad ogni modo avviene con estrema lentezza; è già cominciato per alcuni che avevano i requisiti, ma date le difficoltà esistenti per gli alloggi, possono rientrare solo quelli che dimostrino di avere assicurato alloggio e lavoro. Il rientro annuale potrà dunque essere di qualche migliaio di persone.

A proposito dell'articolo 1 è da notare la necessità di un emendamento per la data del 31 dicembre 1950, in quanto questo termine è ormai inadeguato. Il termine potrebbe essere un'altra data fissa, per esempio quella del 31 dicembre 1951, oppure l'emendamento potrebbe essere di questo genere: « fino a 6 mesi dal termine dell'esame della domanda degli optanti da parte dell'apposita commissione ». Sarebbe una dizione che ci permetterebbe di non ritornare più sul provvedimento.

PRESIDENTE. Io direi di mettere la data del 31 dicembre 1952. Sono sicuro che entro tale termine tutti gli optanti saranno rientrati, comunque si potrà sempre con successivo provvedimento dare una proroga.

VERONESI, Relatore. D'accordo. V'è poi un'altra proposta fatta dalla Commissione per le finanze e tesoro, che vorrebbe sopprimere nell'articolo 6 le parole che precedono la frase: « All'onere derivante, ecc. ». Sono favorevole alla soppressione.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale. Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa.

Passiamo all'esame degli articoli.

Do lettura dell'articolo 1, con l'emendamento proposto dal relatore:

« Dall'entrata in vigore della presente legge e fino a tutto il 31 dicembre 1952, è concessa per una sola volta sulle ferrovie dello Stato la riduzione del 25 per cento sui prezzi della tariffa n. 1 per i viaggi in terza classe che saranno effettuati dagli alto-atesini reintegrati nella cittadinanza italiana, dalla stazio-

ne di confine italiana fino alla località di nuova residenza in Alto Adige ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 2.

È parimenti concessa per una sola volta agli alto-atesini di cui all'articolo precedente, negli stessi limiti di tempo e di spazio, la riduzione del 25 per cento sui prezzi delle competenti tariffe ordinarie per il trasporto a piccola velocità delle loro masserizie sulle ferrovie dello Stato, nonché degli utensili e strumenti necessari alla professione dell'optante ed infine per il trasporto del bestiame.

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Segue l'articolo 3:

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

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 4:

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

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Segue l'articolo 5:

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

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 6:

« Ai fini dell'applicazione dell'articolo 81 quarto comma, della Costituzione della Repubblica, all'onere derivante dal provvedi-

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 26 LUGLIO 1950

mento, nell'importo non superiore a lire 60 milioni, verrà provveduto con corrispondente riduzione del fondo di riserva per le spese impreviste iscritte al capitolo 419 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1949-50 ».

In questo articolo, il relatore seguendo il parere della Commissione finanze e tesoro propone la soppressione delle seguenti prime parole: « Ai fini dell'applicazione dell'articolo 81 quarto comma della Costituzione della Repubblica »:

Inoltre, anche su proposta del relatore, si dovrebbe aggiungere alla fine dell'articolo la dizione: « per gli esercizi finanziari 1949-50, 1950-51, 1951-52 ».

L'articolo 6 risulterebbe pertanto del seguente tenore:

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

Lo pongo in votazione così formulato.

(È approvato).

Segue l'articolo 7:

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

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Questo disegno di legge sarà subito votato a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione segreta dei cinque disegni di legge esaminati nel corso della seduta odierna.

(Segue la votazione)

Comunico il risultato della votazione.

Disegno di legge: « Concessione di una anticipazione di 1.400 milioni di lire in favore della Cassa Nazionale per la Previdenza Marinara » (1435).

Presenti e votanti . . .	32
Maggioranza	17
Voti favorevoli	32
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

Disegno di legge: « Modificazioni ed aggiunte al regio-decreto 9 maggio 1935, n. 149, contenente norme per la pubblicità sui fondi al lato delle linee ferroviarie esercitate dallo Stato, e visibile da esse ». (1401).

Presenti e votanti	32
Maggioranza	17
Voti favorevoli	28
Voti contrari	4

(La Commissione approva).

Disegno di legge: « Provvedimenti concernenti la sicurezza delle navi mercantili e della vita umana in mare ». (1402).

Presenti e votanti	32
Maggioranza	17
Voti favorevoli	25
Voti contrari	7

(La Commissione approva).

Disegno di legge: « Ripristino della posizione di contrattista per gli agenti delle ferrovie dello Stato passati a ruolo, in seguito a pubblico concorso, prima della entrata in vigore del decreto legislativo 9 luglio 1947, n. 667 ». (1434).

Presenti e votanti	32
Maggioranza	17
Voti favorevoli	32
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

Disegno di legge: « Facilitazioni ferroviarie per il rientro in Alto Adige di optanti reintegrati nella cittadinanza italiana ». (1439).

Presenti e votanti	32
Maggioranza	11
Voti favorevoli	25
Voti contrari	7

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Angelini, Babbi, Baldassari, Cara, Caroniti, Cotani, De Caro Gerardo, De Martino Alberto, De Palma, Ducci, Firrao, Giannini Olga, Giavi, Giulietti, Imperiale, Jacoponi, Jervolino Angelo Raffaele, Maniera, Marotta, Massola, Monticelli, Monterisi, Nicotra Maria, Pertusio, Sala, Semeraro Santo, Spoleti, Suraci, Tomba, Veronesi e Viola.

Sono in congedo:

Borsellino e Farinet.

La seduta termina alle 10,30.