

## COMMISSIONE VIII

## TRASPORTI - COMUNICAZIONI - MARINA MERCANTILE

## XLVIII.

## SEDUTA DI VENERDÌ 10 NOVEMBRE 1950

## PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ANGELINI

## INDICE

	PAG.		PAG.
<b>Disegni di legge (Discussione e approvazione):</b>		Autorizzazione di spesa per l'acquisto di automezzi da concedersi in uso alla polizia stradale per servizi di interesse del Ministero dei trasporti. ( <i>Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato</i> ). (1568): . . . . .	515
Autorizzazione di spesa per costruzioni edili per il collocamento degli impianti di revisione e controllo degli autoveicoli mediante apparecchiature di fornitura E.R.P. ( <i>Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato</i> ) (1567). . . . .	512	PRESIDENTE . . . . .	515, 516
PRESIDENTE . . . . .	512	CARA, <i>Relatore</i> . . . . .	515
CARONITI, <i>Relatore</i> . . . . .	512	<b>Disegno di legge (Discussione e rimessione all'Assemblea):</b>	
Modificazione degli stipendi dell'interprete di 3ª classe, grado IX, del personale delle stazioni dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato. ( <i>Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato</i> ) (1569) . . . . .	512	Modificazioni ed aggiunte al decreto legislativo 8 giugno 1945, n. 915, recante norme per le pensioni del personale costituito delle Ferrovie dello Stato (1537) . . . . .	516
PRESIDENTE . . . . .	512	PRESIDENTE . . . . .	516, 517, 518
IMPERIALE, <i>Relatore</i> . . . . .	512	DE MARTINO ALBERTO, <i>Relatore</i> . . . . .	516, 517, 518
Completamento della costruzione delle ferrovie Alcantara - Randazzo e Camigliatello - San Giovanni in Fiore, del raddoppio della ferrovia Roma-Nord dall'origine al bivio « La Celsa » con la diramazione a doppio binario per il nuovo cimitero di Roma e del prolungamento della ferrovia Roma-Lido lungo la spiaggia di Castel Fusano. ( <i>Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato</i> ). (1588). . . . .	513	BALDASSARI . . . . .	517
PRESIDENTE . . . . .	513, 514, 515	MATTARELLA, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i> . . . . .	517, 518
DE PALMA, <i>Relatore</i> . . . . .	513	CARONITI . . . . .	517
BALDASSARI . . . . .	514, 515	VERONESI . . . . .	517
MATTARELLA, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i> . . . . .	515	LOMBARDI RICCARDO . . . . .	517
		<b>Disegni di legge (Discussione e approvazione):</b>	
		Provvedimenti a favore dei diplomati aspiranti al comando di navi mercantili. ( <i>Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato</i> ). (1607). . . . .	518
		PRESIDENTE . . . . .	518, 519, 520, 521
		SEMERARO SANTO, <i>Relatore</i> . . . . .	518, 519, 521
		CARONITI . . . . .	519
		TAMBRONI, <i>Sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i> . . . . .	519, 520, 521
		GIULIETTI . . . . .	519, 520, 521
		DUCCI . . . . .	520

## OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 10 NOVEMBRE 1950

	PAG.
Provvedimenti a favore degli aspiranti alle patenti di capitano di lungo corso e di gran cabotaggio nonché alla qualifica di scrivano. ( <i>Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato</i> ). (1608) . . . . .	521
PRESIDENTE . . . . .	521, 522
JACOPONI, <i>Relatore</i> . . . . .	521, 522
TAMBRONI, <i>Sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i> . . . . .	522
GIULIETTI . . . . .	522
<b>Disegno di legge (Rinvio della discussione):</b>	
Norme generali per le modificazioni alle condizioni e tariffe per il trasporto delle persone e delle cose sulle Ferrovie dello Stato. (844). . . . .	523
PRESIDENTE . . . . .	523
<b>Votazione segreta:</b>	
PRESIDENTE . . . . .	523

**La seduta comincia alle 9,40.**

SEMERARO SANTO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(*È approvato*).

**Discussione del disegno di legge: Autorizzazione di spesa per costruzioni edili per il collocamento degli impianti di revisione e controllo degli autoveicoli mediante apparecchiature di fornitura E. R. P. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (1567).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Autorizzazione di spesa per costruzioni edili per il collocamento degli impianti di revisione e controllo degli autoveicoli mediante apparecchiature di fornitura E.R.P. », già approvato dalla competente Commissione permanente del Senato.

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

CARONITI, *Relatore*. Il disegno di legge in esame è già stato approvato dal Senato. Si tratta di una comune spesa che occorre per costruzioni edili relative al collocamento di apparecchiature che l'amministrazione ha già ordinato e che deve installare per eseguire il collaudo di macchine, affidato al controllo di vari strumenti di misura, per quanto riguarda sia la velocità che la costruzione dei singoli automezzi da collaudare, e per segnalazioni.

Invito perciò gli onorevoli colleghi ad approvare il disegno di legge così come ci è pervenuto dal Senato.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale. Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa. Passiamo all'esame degli articoli che, non essendovi emendamenti e nessuno chiedendo di parlare, porrò successivamente in votazione.

## ART. 1.

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

(*È approvato*).

## ART. 2.

« Alla spesa di cui all'articolo 1 verrà fatto fronte con lo stanziamento già iscritto al capitolo 61 dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1950-51. »

(*È approvato*).

Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto alla fine della seduta.

**Discussione del disegno di legge: Modificazione degli stipendi dell'interprete di 3<sup>a</sup> classe, grado IX, del personale delle stazioni dell'amministrazione delle Ferrovie dello Stato. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (1569).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modificazione degli stipendi dell'interprete di terza classe, grado IX, del personale delle stazioni dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato », già approvato dalla VII Commissione del Senato.

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

IMPERIALE, *Relatore*. Con la legge 8 luglio 1949, n. 439, venne istituita, nei ruoli organici dell'Amministrazione ferroviaria, la categoria dell'interprete. Poiché il personale iscritto in quella categoria deve prestare servizio nelle stazioni, si ritenne opportuno di inserire tale categoria nei ruoli del personale esecutivo delle stazioni.

Il grado iniziale che si ritenne opportuno di attribuire a questo nuovo personale, fu quello di capo stazione di terza classe, ossia il grado IX della gerarchia ferroviaria. Era

## OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 10 NOVEMBRE 1950

naturale che a quello stesso personale venisse anche assegnato uno stipendio pari a quello del capo stazione di terza classe. Infatti, con l'approvazione della predetta legge 8 luglio 1949, n. 439, l'interprete di terza classe veniva a beneficiare di uno stipendio minimo di lire 164.000 con un massimo di lire 185.000 come stabilito dalle tabelle di cui all'allegato VI del decreto legislativo 5 agosto 1947, n. 778.

Senonché, mentre era in corso di approvazione la già citata legge n. 439, venne pubblicata la legge 12 aprile 1949, n. 149, la quale modificava gli stipendi con effetto retroattivo dal 1° novembre 1948: cosicché, mentre l'interprete di terza classe veniva parificato nel grado e negli assegni al capo stazione di terza classe, praticamente egli viene attualmente a percepire un emolumento inferiore a quello che comporta il grado IX del personale esecutivo delle stazioni a cui appartiene.

È quindi necessario che si provveda alla rettifica della falsa posizione in cui, per circostanze che ho cercato di chiarire, si è venuto a trovare un interprete di terza classe. A tale esigenza risponde la presentazione da parte del Ministro dei trasporti di questo disegno di legge che raccomando all'approvazione dei colleghi.

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

Passiamo all'esame degli articoli che, non essendovi emendamenti e nessuno chiedendo di parlare, porrò successivamente in votazione.

## ART. 1.

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

(È approvato).

## ART. 2.

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

(È approvato).

Pongo in votazione la tabella richiamata dall'articolo 1:

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

GRADO	QUALIFICA	STIPENDI						Anni richiesti per gli aumenti periodici	
		iniziale	al 1° aumento	al 2° aumento	al 3° aumento	al 4° aumento	al 5° aumento		al 6° aumento
9°	Interprete di 3ª classe	201.000	205.000	210.000	215.000	219.000	223.000	226.000	2.2.3.3.3.

(È approvata).

Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto alla fine della seduta.

**Discussione del disegno di legge: Completamento della costruzione delle ferrovie Alcantara-Randazzo e Camigliatello-San Giovanni in Fiore, del raddoppio della ferrovia Roma-Nord dall'origine al bivio « La Celsa » con la diramazione a doppio binario per il nuovo cimitero di Roma, e del prolungamento della ferrovia Roma-Lido lungo la spiaggia di Castel Fusano. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (1588).**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Completamento della costruzione delle ferrovie Al-

cantara-Randazzo e Camigliatello-San Giovanni in Fiore, del raddoppio della ferrovia Roma-Nord dall'origine al bivio « La Celsa » con la diramazione a doppio binario per il nuovo cimitero di Roma; e del prolungamento della ferrovia Roma-Lido lungo la spiaggia di Castel Fusano. La Commissione finanze e tesoro ha espresso parere favorevole su questo provvedimento.

L'onorevole De Palma, relatore, ha facoltà di riferire.

**DE PALMA, Relatore.** La ferrovia Alcantara-Randazzo si sviluppa per 35 chilometri ed è destinata a smaltire il traffico che si svol-

## OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 10 NOVEMBRE 1950

ge nella ricca zona alle pendici dell'Etna. Questa ferrovia fu iniziata e quasi completata prima del 1935; senonché alla ditta vennero a mancare i fondi ed i lavori dovettero essere sospesi. La guerra, poi, ha arrecato molti danni agli impianti. Sulla necessità e l'importanza di tale ferrovia si è espressa anche la commissione per il piano regolatore delle ferrovie, presso il Consiglio superiore dei lavori pubblici, fin dal 1948.

La Camigliatello-San Giovanni in Fiore appartiene alla rete delle ferrovie calabro-lucane. Essa è a scartamento ridotto e il suo sviluppo si aggira su chilometri 25,500. Questa ferrovia serve l'altopiano silano e viene quindi a contribuire alla realizzazione del piano di bonifica agraria in corso nella zona. Poiché costituisce il proseguimento della Cosenza Camigliatello, essa congiungerà San Giovanni in Fiore a Cosenza.

Il raddoppio della ferrovia Roma-Nord-La Celsa che si sviluppa per una lunghezza di chilometri 12,600, agevolerà le comunicazioni di quella zona periferica con Roma e, nello stesso tempo, metterà in comunicazione Roma con il nuovo cimitero che si sta costruendo in quella zona.

Il prolungamento della ferrovia Roma-Lido lungo la spiaggia di Castel Fusano è un tratto brevissimo che congiungerà direttamente la capitale con quella zona molto popolata.

Queste ferrovie hanno già beneficiato di contributi da parte dello Stato, ma essi si sono appalesati insufficienti.

Oggi, con il disegno di legge sottoposto alla nostra approvazione, il quale prevede una spesa complessiva di ben 5 miliardi e 100 milioni (somma da ripartirsi in tre esercizi), si dà la possibilità di completare la costruzione delle ferrovie a cui ho accennato.

Le spese sono state così ripartite: per la ferrovia Alcantara-Randazzo, 2 miliardi; per la ferrovia Camigliatello-San Giovanni in Fiore, 1 miliardo e 400 milioni; per la ferrovia Roma-Nord, 1 miliardo e 300 milioni; per la ferrovia Roma-Lido, 400 milioni; totale: 5 miliardi e 100 milioni. Questa somma, come ho già detto, viene ripartita in tre esercizi: 1950-51, 1951-52, 1952-53, e viene assegnata nella seguente misura: alla ferrovia Alcantara-Randazzo: lire 800 milioni per il 1950-51, lire 600 milioni per il 1951-52 e lire 600 milioni per il 1952-53; alla ferrovia Camigliatello-San Giovanni in Fiore: lire 600 milioni per il 1950-51, lire 600 milioni per il 1951-52 e lire 200 milioni per il 1952-53; alla ferrovia Roma-Nord: lire 450 milioni per il 1950-51, lire 450 milioni per il 1951-52 e lire 400 milioni per il

1952-53; alla ferrovia Roma-Lido: lire 150 milioni per il 1950-51, lire 150 milioni per il 1951-52 e lire 100 milioni per il 1952-53.

È da tener presente, inoltre, che un'eventuale interruzione dei lavori comporterebbe maggiori oneri per l'amministrazione ferroviaria, specialmente per quanto riguarda le spese generali di manutenzione.

Il disegno di legge consta di tre articoli: il primo riguarda lo stanziamento, specificato per le ferrovie singole; il secondo contiene la ripartizione delle spese previste nei tre bilanci, pure in riferimento alle singole linee; il terzo, infine, provvede, a norma dell'articolo 81 della Costituzione, alla indicazione della fonte dello stanziamento.

Per i motivi suddetti, propongo quindi l'approvazione del disegno di legge.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

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

« A seguito dell'approvazione del disegno di legge n. 1588, l'VIII Commissione permanente (Trasporti) raccomanda al Governo di adoperarsi perché, in occasione dell'esecuzione dei lavori di cui al disegno di legge in oggetto, siano tenuti presenti gli agenti non di ruolo delle ferrovie dello Stato, che per soppressione di posti sono stati recentemente licenziati, nonché i lavoratori appartenenti a ditte appaltatrici incaricate di lavori ferroviari, ora dimesse dagli appalti ».

Prego l'onorevole Baldassari di volere illustrare il suo ordine del giorno.

BALDASSARI. Onorevoli colleghi, il mio ordine del giorno trova la sua giustificazione nel fatto che recentemente molto personale non di ruolo dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è stato licenziato, e che molte ditte non hanno più avuto dalla stessa Amministrazione lavori in appalto. Esso chiede che il Governo, in occasione dei lavori previsti nel disegno di legge n. 1588, tenga presente questi disoccupati onde alleviare il loro stato di disagio. Vorrei, inoltre, chiedere che questi disoccupati venissero almeno preferiti nelle assunzioni.

PRESIDENTE. Per quanto riguarda il personale qualificato, ella sa benissimo che le ditte appaltatrici dei lavori possono assumerlo indipendentemente dagli uffici del lavoro.

BALDASSARI. Io mi riferisco agli operai non specializzati.

PRESIDENTE. Per gli operai comuni la questione è diversa; questi ultimi devono essere assunti tramite l'ufficio di collocamento.

## OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 10 NOVEMBRE 1950

BALDASSARI. Le ferrovie dello Stato potrebbero benissimo addivenire ad una specie di accordo con gli uffici di collocamento. Ad esempio, i datori di lavoro, quando richiedono un certo numero di operai, spesso si riservano una percentuale che è loro consentita anche se non si tratta di operai specializzati.

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Vorrei fare osservare all'onorevole Baldassari che questi lavori non sono svolti direttamente dalle ferrovie, ma bensì da un altro settore del Ministero dei trasporti. Non saprei indicare davvero quale organo potrebbe dar vita a quest'accordo, al fine di preferire nelle assunzioni tali operai. Ricordo che l'ispettorato per la motorizzazione dà sempre in appalto questi lavori perché non può assolutamente farli in economia.

Comunque, posso accettare l'ordine del giorno come raccomandazione.

BALDASSARI. Insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Pongo ai voti l'ordine del giorno dell'onorevole Baldassari che ho testé letto.

(È approvato).

Nessun altro chiedendo di parlare dichiaro chiusa la discussione generale.

Non essendovi emendamenti, porrò successivamente in votazione i tre articoli del disegno di legge:

## ART. 1.

Per provvedere, mediante concessione di sola costruzione, al completamento delle ferrovie Alcantara-Randazzo e Camigliatello-San Giovanni in Fiore, nonché al completamento del raddoppio della ferrovia Roma-Nord dall'origine al bivio « La Celsa » con la diramazione a doppio binario per il nuovo cimitero di Roma ed al completamento del prolungamento della ferrovia Roma-Lido lungo la spiaggia di Castel Fusano, è autorizzata la spesa di lire 5.100 milioni (cinque miliardi e cento milioni), ripartita come appresso:

	Milioni di lire
Ferrovia Alcantara-Randazzo . . . . .	2.000
Ferrovia Camigliatello-San Giovanni in Fiore . . . . .	1.400
Ferrovia Roma-Nord . . . . .	1.300
Ferrovia Roma Lido . . . . .	400
Totale . . . . .	5.100

(È approvato).

## ART. 2.

La spesa di cui all'articolo precedente sarà ripartita in ragione di:

lire 2 miliardi nell'esercizio 1950-51;  
lire 1.800 milioni nell'esercizio 1951-52;  
lire 1 miliardo e 300 milioni nell'esercizio  
1952-53;

ed assegnata come appresso:

Ferrovia Alcantara-Randazzo: lire 800 milioni nel 1950-51, lire 600 milioni nel 1951-52 e lire 600 milioni nel 1952-53;

Ferrovia Camigliatello-San Giovanni in Fiore: lire 600 milioni nel 1950-51, lire 600 milioni nel 1951-52 e lire 200 milioni nel 1952-53;

Ferrovia Roma-Nord: lire 450 milioni nel 1950-51, lire 450 milioni nel 1951-52 e lire 400 milioni nel 1952-53;

Ferrovia Roma-Lido: lire 150 milioni nel 1950-51, lire 150 milioni nel 1951-52 e lire 100 milioni nel 1952-53.

(È approvato).

## ART. 3.

Alla spesa di lire 2 miliardi per l'esercizio 1950-51 si farà fronte con la corrispondente somma già stanziata nel capitolo 57 dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti dello stesso esercizio.

(È approvato).

Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto al termine della seduta.

**Discussione del disegno di legge: Autorizzazione di spesa per l'acquisto di automezzi da concedersi in uso alla polizia stradale per i servizi di interesse del Ministero dei trasporti. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (1568).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Autorizzazione di spesa per l'acquisto di automezzi da concedersi in uso alla polizia stradale per servizi di interesse del Ministero dei trasporti », approvato dalla VII Commissione permanente del Senato.

Invito il relatore onorevole Cara a riferire. CARA, *Relatore*. Onorevoli colleghi, ben sappiamo come il Ministero dei trasporti, dopo il caos seguito alla guerra, abbia indirizzato tutta la sua attività al fine di ottenere una rapida riorganizzazione dei servizi pubblici terrestri e della navigazione interna.

## OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 10 NOVEMBRE 1950

Purtroppo, però, in questi ultimi tempi tale riorganizzazione si è resa difficile, e così il Ministero dei trasporti è venuto nella determinazione di chiedere la cooperazione delle forze della pubblica sicurezza, e precisamente della polizia stradale. Infatti, per accordi intercorsi tra le due amministrazioni, le forze di polizia stradale presteranno la loro opera anche nell'interesse dell'A.N.A.S.; a tal fine sono stati costituiti 16 comandi compartimentali i quali dovranno provvedere per gli autoveicoli necessari.

Così è stato predisposto, d'accordo con il Ministero del tesoro, il disegno di legge in esame con il quale si autorizza la spesa di 40 milioni, spesa già stanziata nel capitolo 62 dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1950-51.

Invito la Commissione ad approvare il disegno di legge.

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

Passiamo all'esame degli articoli, che non essendovi emendamenti e nessuno chiedendo di parlare, porrò successivamente in votazione.

**ART. 1.**

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

*(È approvato).*

**ART. 2.**

Alla spesa di cui all'articolo precedente si farà fronte con la corrispondente somma già stanziata nel capitolo 62 dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1950-51.

*(È approvato).*

Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto alla fine della seduta.

**Discussione del disegno di legge: Modificazioni ed aggiunte al decreto legislativo luogotenenziale 8 giugno 1945, n. 915, recante norme per le pensioni del personale destituito delle ferrovie dello Stato. (1537).**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Modificazioni ed aggiunte al decreto legislativo luogotenenziale 8 giugno 1945, n. 915, recante norme per le pensioni del personale destituito delle ferrovie dello Stato.

8 giugno 1945, n. 915, recante norme per le pensioni del personale destituito delle ferrovie dello Stato.

L'onorevole De Martino Alberto, relatore, ha facoltà di riferire.

**DE MARTINO ALBERTO, Relatore.** Con decreto legislativo luogotenenziale 8 giugno 1945, n. 915, fu modificato l'articolo 16 del testo unico approvato con regio decreto 22 aprile 1909, n. 229, sulle pensioni del personale ferroviario, nel senso di estendere a detto personale le provvidenze già stabilite per tutti gli impiegati dello Stato, civili e militari, dal regio decreto-legge 3 giugno 1938, n. 1032.

Fu stabilito, con l'articolo 1 del decreto legislativo n. 915, che gli agenti delle ferrovie dello Stato, destituiti in forza di un provvedimento che non contenga espressamente la clausola della perdita del diritto alla pensione, hanno diritto ai  $\frac{3}{4}$  della pensione che sarebbe loro spettata ove fossero stati collocati a riposo. Alla famiglia dell'agente destituito con perdita del diritto alla pensione, spetta il trattamento di reversibilità analogo a quello concesso alla vedova ed ai figli minori degli agenti in base alle norme contenute nel testo unico del 1909; cioè il predetto trattamento di reversibilità viene effettuato sulla base della pensione diretta che sarebbe stata attribuita all'agente, ove questi fosse stato esonerato dal servizio ai termini del regolamento del personale.

È da osservare che, per la risoluzione dei casi singoli, è stato necessario riferirsi ai principi generali sanciti dal testo unico sulle pensioni ferroviarie: cosicché, nel caso di agenti che abbiano perduto il diritto alla pensione in seguito a destituzione, alla famiglia viene liquidato il trattamento di reversibilità sulla base della intera pensione diretta che sarebbe spettata all'agente, trattamento che rimane inalterato dopo la morte del destituito, mentre, ove trattasi di agenti destituiti senza perdita del diritto a pensione, e come tali fruanti di una pensione pari a  $\frac{3}{4}$  del trattamento diretto integrale, in caso di morte compete alla famiglia la pensione di reversibilità liquidata sul trattamento effettivamente goduto dall'agente il giorno della sua morte.

Ne deriva che la pensione della vedova e degli orfani del destituito con perdita del diritto a pensione sarebbe più favorevole di quella spettante alla vedova e agli orfani del destituito senza perdita al diritto medesimo, essendo quest'ultima liquidata sulla base della pensione diretta ridotta di un quarto; si avrebbe in tal caso una sperequazione che non è ammissibile.

## OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 10 NOVEMBRE 1950

Il disegno di legge nello stesso tempo contempla la figura dell'agente revocato, rimandando ai criteri che sono stabiliti con il decreto-legge luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393, modificato col decreto legislativo del Capo dello Stato 13 agosto 1947, n. 833, così come è avvenuto per le altre amministrazioni dello Stato, e il caso degli agenti che avevano perduto il diritto alla pensione e che, in base a riabilitazione, acquistano nuovamente questo diritto.

Mi pare che il progetto, così come è stato presentato, non sia molto chiaro, specialmente norma espressa ha costretto, nei confronti dell'Amministrazione delle ferrovie; ad ogni modo io propongo la sua approvazione.

**PRESIDENTE.** Dichiaro aperta la discussione generale.

**BALDASSARI.** Con questo disegno di legge si vuole eliminare una sperequazione esistente ai danni di coloro che non sono stati puniti o che lo sono stati in misura minore. Ora, ritengo che sarebbe più opportuno portare tutti sullo stesso piano, cioè fare avere a tutti gli stessi vantaggi; altrimenti la sperequazione rimane nel senso che coloro che erano stati dimessi senza diritto a pensione avranno un maggior beneficio, senza che gli altri ne godano.

**DE MARTINO ALBERTO, Relatore.** Il disegno di legge vuole adeguare la situazione esistente nelle ferrovie a quanto già avviene nelle altre Amministrazioni dello Stato.

**MATTARELLA, Sottosegretario di Stato per i trasporti.** Debbo chiarire che la legge da riformare non prevedeva già un trattamento più ridotto per le vedove e gli orfani degli agenti destituiti senza perdita del diritto a pensione; il fatto è che la mancanza di una norma espressa ha costretto, nei confronti delle vedove e degli orfani degli agenti destituiti con perdita del diritto alla pensione, a far ricorso ad un principio generale: l'anomalia non era cioè determinata da una precisa disposizione di legge, ma dal fatto che la norma espressa riguardava soltanto il diritto di liquidazione alle vedove e agli orfani degli agenti puniti con il mantenimento della pensione ridotta a 3/4.

Oggi non modifichiamo la legge *in pejus* nei confronti delle vedove e degli orfani degli agenti che erano stati destituiti con perdita del diritto a pensione, ma finiamo col colmare una lacuna che vi era nella legge, uniformandoci alla legislazione vigente.

Certamente le vedove e gli orfani degli agenti non hanno nessuna colpa; peraltro la

distinzione che si è fatta tra vedove ed orfani di agenti che non hanno subito alcuna punizione e che liquidano normalmente la pensione, e gli altri familiari di agenti che, essendo stati destituiti, hanno perduto il diritto alla pensione o l'hanno mantenuta ridotta a 3/4, è un criterio di carattere morale che serve a rafforzare il principio disciplinare.

**CARONITI.** L'articolo 1, secondo comma, dice: « La decadenza dal diritto a pensione dell'agente dimissionario induce la perdita di ogni diritto per la famiglia ». Potrebbe verificarsi il caso di un impiegato che, per una ragione qualsiasi, si dimettesse; cosicché la famiglia non avrebbe diritto al trattamento di reversibilità. Mi pare una eventualità preoccupante.

**DE MARTINO ALBERTO, Relatore.** Ai familiari dell'agente dimissionario competerà il diritto alla pensione di reversibilità, qualora quest'ultimo abbia già maturato questo diritto.

**CARONITI.** A mio avviso, tuttavia, dovrebbe tenersi presente il caso dell'agente dimissionario, il quale abbandona l'ufficio per rovinare la famiglia.

**PRESIDENTE.** Onorevole Caroniti, questi sono casi « limite » che non possono essere previsti in una disposizione di legge.

**MATTARELLA, Sottosegretario di Stato per i trasporti.** Se si dovesse tener conto dell'ipotesi avanzata dall'onorevole Caroniti arriveremmo all'assurdo che l'agente dimissionario, il quale magari si dimette dall'amministrazione per andare ad occupare un altro impiego, verrebbe ad essere trattato meglio dell'agente che viene destituito dall'ufficio e che ha maturato il diritto a pensione.

**VERONESI.** Se ho ben capito, con questo disegno di legge si verrebbe a diminuire la pensione corrisposta ad alcune categorie di aventi diritto. Io sarei del parere di aggiungere al riguardo una disposizione transitoria.

**MATTARELLA, Sottosegretario di Stato per i trasporti.** Tutta la materia dovrà essere riesaminata al momento della generale perequazione delle pensioni.

**LOMBARDI RICCARDO.** Riconosco perfettamente che il disegno di legge sottoposto al nostro esame tende ad uniformare il regime delle pensioni del personale ferroviario a quello delle pensioni statali; tuttavia non posso fare a meno di constatare che il progetto non è sufficiente a disciplinare tutta la materia. Inoltre, vi è l'importante questione che riguarda il trattamento di pensione dell'agente destituito dall'Amministrazione, il

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 10 NOVEMBRE 1950

quale perde del tutto il diritto alla pensione, sebbene fino al momento della destituzione e magari per lunghi anni, abbia prestato servizio. Il principio mi sembra iniquo, ed io spero che in sede di riforma previdenziale possa essere eliminato.

DE MARTINO ALBERTO, *Relatore*. Si potrebbe trovare una soluzione attraverso un assegno *ad personam* e salvare così il principio.

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il progetto di legge sottoposto al nostro esame non tende solo a risolvere o ad eliminare la sperequazione esistente fra le varie Amministrazioni per quanto riguarda il diritto a pensione, ma anche ad eliminare diversità di trattamento nell'interno della stessa Amministrazione ferroviaria, e precisamente fra l'agente che è stato destituito con la perdita del diritto a pensione, quindi per fatti gravissimi, e l'agente che è stato destituito, ma che ha conservato il diritto a pensione.

PRESIDENTE. Poiché nessun altro chiede di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo all'esame degli articoli.

Do lettura dell'articolo 1:

« Il terzo comma dell'articolo 1 del decreto legislativo luogotenenziale 8 giugno 1945, n. 915, è sostituito dai due commi seguenti:

« La decadenza dal diritto a pensione dell'agente dimissionario induce la perdita di ogni diritto per la famiglia.

« Alla moglie ed ai figli minori dell'agente che abbia perduto il diritto alla pensione a seguito della destituzione compete un trattamento di quiescenza analogo a quello stabilito dalle disposizioni in vigore per la vedova e gli orfani minorenni degli agenti, da liquidarsi sulla base della pensione diretta prevista dal secondo comma ».

Lo pongo in votazione.

(Non è approvato).

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Ai sensi dell'articolo 40 del Regolamento, chiedo che questo disegno di legge venga rimesso all'Assemblea.

PRESIDENTE. Poiché il rappresentante del Governo, a norma dell'articolo 40 del Regolamento, ha chiesto che questo disegno di legge venga rimesso all'Assemblea, passiamo all'esame degli altri disegni di legge all'ordine del giorno.

**Discussione del disegno di legge: Provvedimenti a favore dei diplomati aspiranti al comando di navi mercantili. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (1607).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Provvedimenti a favore dei diplomati aspiranti al comando di navi mercantili », approvato dalla VII Commissione permanente del Senato.

Invito il relatore, onorevole Semeraro Santo, a riferire.

SEMERARO SANTO, *Relatore*. A causa della guerra, per la quasi totalità dei diplomati nautici aspiranti al comando delle navi mercantili, era venuta meno la possibilità di compiere entro i primi quattro anni di navigazione il particolare tirocinio di un anno di navigazione oceanica richiesto per ottenere il conseguimento della patente di capitano di lungo corso.

Con la legge 16 febbraio 1942, n. 185, fu pertanto concesso ai diplomati degli istituti nautici di poter conseguire la patente per il comando anche in mancanza del tirocinio richiesto dalla legge, purché essi avessero compiuto il quadriennio di navigazione entro sei mesi dalla cessazione dello stato di guerra, e cioè dal 15 aprile 1946 in base al decreto legislativo luogotenenziale 8 febbraio 1946, n. 49, che stabilisce che la decorrenza dei sei mesi si deve interpretare non in relazione alla data di cessazione delle ostilità, ma a quella della fine dello stato di guerra.

Col 16 ottobre 1946, cioè dopo lo scadere dei sei mesi concessi dalla legge 16 febbraio 1942, n. 185, per i giovani diplomati che non abbiano a tale data raggiunto i quattro anni di navigazione in servizio di coperta, e non abbiano effettuato la navigazione oceanica, è venuta meno la possibilità di far valere, sia pure in parte, come navigazione oceanica, quella effettuata nel periodo bellico entro i mari interni fra gli stretti di Suez e Gibilterra.

Stando così le cose, può accadere che di due marittimi, muniti ambedue dei diplomi di capitano di lungo corso, uno riesce a completare i quattro anni di navigazione entro il 16 ottobre 1946, e l'altro invece, per qualche giorno soltanto, non raggiunge nello stesso termine i quattro anni richiesti.

In questo caso al primo non verrebbe richiesto alcun tirocinio fuori del Mediterraneo, rientrando il suo caso nell'applicazione della legge n. 185, mentre il secondo dovrebbe assoggettarsi a compiere l'intero periodo di un



## OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 10 NOVEMBRE 1950

anno di navigazione fuori gli stretti per poter conseguire la patente di capitano di lungo corso.

Per riparare ad un così palesemente ingiusto trattamento è stato proposto il disegno di legge 1607 sul quale siamo chiamati a deliberare.

Il disegno di legge, mentre richiede il minimo di un anno di navigazione entro il periodo 10 giugno 1940-8 maggio 1945, concede ai diplomati capitani di lungo corso aspiranti al comando di navi mercantili, licenziati dagli Istituti nautici negli anni scolastici dal 1936-37 al 1943-44, di far valere in computo della navigazione fuori del Mediterraneo, metà di quella effettuata nel periodo bellico. È bene tener presente che l'articolo della legge non menoma per nulla le garanzie richieste per il conseguimento della patente di capitano di lungo corso, in quanto la navigazione compiuta in tempo di guerra presenta tali e tante difficoltà e richiede tali accorgimenti da poter essere — sotto molti aspetti — computata in parte come navigazione oceanica nei riguardi della categoria di cui trattasi.

È stato ritenuto opportuno indicare gli anni durante i quali gli interessati debbono aver conseguito il diploma, ed al riguardo è sembrato giusto partire dall'anno scolastico 1936-37 essendosi tenuto presente che anche i licenziati in quell'epoca dagli Istituti nautici, avrebbero potuto compiere il tirocinio di un anno di navigazione oceanica in un periodo sufficientemente lungo, e precisamente quello che va dal conseguimento del diploma al sopraggiungere degli eventi bellici.

Inoltre, il provvedimento di legge non è stato esteso ai diplomati degli anni scolastici successivi al 1943-44, perché tale anno scolastico fu l'ultimo del periodo bellico.

È bene portare a conoscenza degli onorevoli colleghi che oltre alla legge del 16 febbraio 1942, n. 185, questa legge, composta di un solo articolo, trova un precedente nel regio decreto-legge 2 ottobre 1919, n. 1849, che fu emanato appunto per ovviare alle ingiustizie che sorsero in conseguenza del periodo bellico 1915-18.

Vi invito dunque ad approvare il progetto di legge in discussione, già approvato dalla VII Commissione del Senato; ciò facendo, compirete un atto di giustizia nei confronti di valorosi ufficiali della marina mercantile che, durante il secondo conflitto mondiale, sopportando disagi e sovrumani sacrifici, con il continuo rischio della vita, dimostrarono le loro capacità marinare e di comando, attraversando i mari del bacino mediterraneo,

acquistandosi stima e ammirazione anche da parte della marina avversaria. Essi attendono da voi questo atto riparatore, ed io sono sicuro che non deluderete la loro attesa.

**PRESIDENTE.** Dichiaro aperta la discussione generale.

**CARONITI.** Domando al relatore se la legge che ha citato relativa al dopoguerra del 1918, è identica a questa.

**SEMERARO SANTO, Relatore.** Non è identica, ma a quel tempo vi erano altre condizioni di fatto.

**CARONITI.** Desidero sapere se si poteva far valere la metà della navigazione effettuata nel periodo bellico oppure se essa veniva considerata per intero.

**SEMERARO SANTO.** A me risulta che si poteva far valere la metà della navigazione effettuata.

**TAMBRONI, Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.** Si tratta di un atto di giustizia ritardato, poiché tutte le amministrazioni dello Stato hanno provveduto nel senso di quanto è stabilito nell'articolo unico. Era mancata, per coloro i quali, durante la guerra, richiamati in servizio, non avevano potuto effettuare, ai termini del codice della navigazione, il prescritto tirocinio su navi mercantili e fuori del Mediterraneo, la possibilità di presentare i documenti richiesti per aspirare alla patente di capitano di lungo corso.

Si tratta perciò di considerare questo periodo di servizio militare, agli effetti di detto tirocinio, come metà della navigazione che avrebbero dovuto effettuare. Devo anche ricordare che il disegno di legge adegua la situazione della marina mercantile a ciò che gli altri Ministeri hanno fatto per il loro personale.

**CARONITI.** Vi è un precedente, per la guerra 1915-18, analogo a questo. Però a me pare che, anziché considerare la metà del servizio, il servizio medesimo venisse considerato per intero come oceanico. A maggior ragione mi pare che ciò si debba stabilire per l'ultima guerra dove i pericoli furono maggiori.

**TAMBRONI, Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.** Per raggiungere lo scopo che il relatore ha spiegato, è sufficiente questo disegno di legge.

**GIULETTI.** Sul contenuto del disegno di legge in esame non ho nulla da dire: desidero solo far presente qualche improprietà della dizione dell'articolo unico. In esso, per esempio, si parla di « diplomati aspiranti al comando di navi mercantili ». Che cosa si

## OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 10 NOVEMBRE 1950

vuol dire con questa espressione? Non esiste nella marina mercantile una simile terminologia. Sia il codice in vigore, sia quello passato parlano di « aspiranti alle patenti di capitano » o di « allievi capitani ».

Così quando un giovane è diplomato presso un istituto nautico assume la qualità di allievo; e, allorché ha effettuato un determinato periodo di navigazione, si presenta agli esami quale aspirante alla patente di capitano. Come volete che gli allievi aspirino al comando di una nave, quando non hanno ancora esercitato il grado di terzo o quarto ufficiale? La dizione usata all'inizio dell'articolo è dunque impropria e bisogna invece dire: « I diplomati aspiranti alla patente di capitano » o « gli allievi capitani licenziati ».

TAMBRONI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Io non ho l'esperienza dell'onorevole Giulietti, ma so che vi sono delle piccole navi sulle quali qualcuno di questi diplomati può andare ad assumere il comando. Quindi, quando si è detto « i diplomati aspiranti al comando », lo si è detto come mèta finalistica, non come mèta iniziale.

GIULIETTI. Desidero fare un chiarimento. L'articolo dice: « i diplomati aspiranti al comando di navi mercantili, licenziati dagli istituti tecnici nautici ». Ora, i padroni-marittimi non frequentano gli istituti nautici e appena hanno l'abilitazione vanno a comandare un burchiello. Quelli che escono dagli istituti nautici non possono aspirare, attraverso un esame di pratica, al comando di una nave. L'articolo non è molto chiaro. Leggiamo nell'ultima parte: « i qualientino almeno un anno di navigazione, ecc., e manchino in tutto o in parte del prescritto tirocinio di navigazione fuori del Mediterraneo per il conseguimento della patente di capitano di lungo corso, possono far valere, ecc. ». È chiaro però che deve rimanere salvo il principio dei quattro anni complessivi di navigazione.

TAMBRONI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Ciò è detto chiaramente nel disegno di legge n. 1608 pure all'ordine del giorno della odierna seduta.

GIULIETTI. Allora aggiungiamo: « purché dispongano di una navigazione complessiva di quattro anni ».

Io non ho la stoffa del giurista e parlo da uomo pratico; però vi dico che l'articolo è veramente confuso.

PRESIDENTE. La invito, onorevole Giulietti, a presentare gli emendamenti che ritiene opportuni.

TAMBRONI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Mi sembra che sia stata fatta un po' di confusione. Si tratta di due provvedimenti completamente diversi.

Il disegno di legge n. 1608, che avrebbe dovuto precedere questo, tiene conto dei provvedimenti a favore degli aspiranti alle patenti di capitano di lungo corso. È a questo che si richiamava l'onorevole Giulietti poiché esso tiene conto dell'articolo 62 del codice per la marina mercantile e dell'articolo 1328 del codice della navigazione, ai fini del conseguimento delle patenti di capitano di lungo corso, oppure di gran cabotaggio, riducendo il periodo di navigazione a 18 mesi.

DUCCI. A me pare che l'onorevole Sottosegretario si sia giustamente richiamato all'articolo 62 del codice per la marina mercantile. L'onorevole Giulietti, però, fa una questione di proprietà di termini. Indubbiamente l'articolo 62 del codice per la marina mercantile parla di conseguimento delle patenti di capitano o di padrone, ma non di patenti per il comando di navi mercantili.

TAMBRONI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Non ritengo necessaria la modifica dei termini e mi dichiaro perciò contrario alla proposta dell'onorevole Giulietti.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale. Passiamo all'articolo unico del disegno di legge:

« I diplomati aspiranti al comando di navi mercantili, licenziati dagli Istituti tecnici nautici negli anni scolastici dal 1936-37 al 1943-44, i quali contino almeno un anno di navigazione in servizio di coperta, su navi battenti bandiera italiana, durante il periodo dal 10 giugno 1940 all'8 maggio 1945, e manchino in tutto o in parte del prescritto tirocinio di navigazione fuori del Mediterraneo per il conseguimento della patente di capitano di lungo corso, possono far valere, in computo di tale tirocinio, la metà della navigazione effettuata nel detto periodo bellico ».

L'onorevole Giulietti ha proposto il seguente emendamento:

« *Alle parole*: i diplomati aspiranti al comando di navi mercantili, *sostituire la dizione*: i diplomati aspiranti alle patenti di capitano ».

Su questo emendamento l'onorevole rappresentante del Governo si è pronunciato in senso contrario. Prego l'onorevole relatore di voler esprimere il suo pensiero al riguardo.

SEMERARO SANTO, *Relatore*. Mi dichiaro anch'io contrario all'emendamento, per-

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 10 NOVEMBRE 1950

ché è evidente che questi diplomati possono aspirare al comando delle navi attraverso la patente di capitano.

PRESIDENTE. Pongo, allora, in votazione l'emendamento Giulietti di cui ho testé dato lettura.

(Non è approvato).

L'onorevole Giulietti propone un emendamento aggiuntivo; *dopo la parola: bellico, aggiungere le seguenti parole: purché dispongano di una navigazione complessiva di quattro anni* ».

GIULIETTI. Vorrei richiamare la vostra attenzione sul fatto che il mio emendamento non ha un carattere soltanto formale, ma sostanziale, perché l'articolo del disegno di legge dice che i diplomati aspiranti al comando di navi mercantili, i quali abbiano potuto compiere l'anno di navigazione fuori degli Stretti prescritto dal codice della navigazione per conseguire la patente di capitano di lungo corso, possono far valere, in computo del tirocinio richiesto, la metà della navigazione che hanno compiuto nel Mediterraneo. Ora, il periodo di navigazione prescritto deve essere sufficiente, perché bisogna tener presente che il codice della marina mercantile stabilisce « che dei quattro anni di navigazione richiesti, uno sia compiuto fuori degli Stretti ». Durante la guerra non tutte le navi mercantili sono andate al di là degli Stretti, ed è perciò necessario tener conto di questo fatto. A me pare che la dizione dell'articolo non sia chiara, e che il periodo di navigazione dovrebbe essere stabilito con maggiore precisione. Dobbiamo congegnare la disposizione di legge in modo che l'aspirante che si presenta alla capitaneria di porto, per sostenere gli esami a capitano di lungo corso, sia in grado di documentare che dei quattro anni richiesti dal codice di navigazione, tre li ha trascorsi nel Mediterraneo e uno fuori degli Stretti.

SEMERARO SANTO, *Relatore*. Sono contrario all'emendamento Giulietti, perché ritengo che la dizione dell'articolo sia sufficientemente chiara.

TAMBRONI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Anch'io mi dichiaro contrario all'emendamento Giulietti.

GIULIETTI. Insisto sul mio emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento dell'onorevole Giulietti, di cui ho già dato lettura.

(Non è approvato).

Non essendo proposti altri emendamenti all'articolo unico il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto alla fine della seduta.

**Discussione del disegno di legge: Provvedimenti a favore degli aspiranti alle patenti di capitano di lungo corso e di gran cabotaggio nonché alla qualifica di scrivano. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (1608).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Provvedimenti a favore degli aspiranti alle patenti di capitano di lungo corso e di gran cabotaggio nonché alla qualifica di scrivano.

Il disegno di legge è già stato approvato dalla VII Commissione permanente del Senato.

Invito il relatore, onorevole Jacoponi, a svolgere la sua relazione.

JACOPONI, *Relatore*. L'articolo 62 del codice della marina mercantile prescrive che per conseguire le patenti di capitano di lungo corso o di gran cabotaggio, i diplomati dagli istituti nautici, o allievi capitani, debbano avere quattro anni di navigazione, eseguita almeno per metà su navi nazionali.

L'articolo 1 del disegno di legge, considerando che molti giovani diplomati, in conseguenza della crisi della nostra marina, derivata dalla guerra, sono stati costretti ad imbarcarsi su navi estere per fare la pratica e per lavorare, stabilisce che coloro che hanno compiuto due anni e mezzo di navigazione su navi estere e un anno e mezzo su quelle nazionali, possono presentarsi egualmente agli esami per conseguire la patente di capitano. L'articolo 2 del disegno di legge riguarda la qualifica di scrivano, per conseguire la quale, l'articolo 67 del codice della marina mercantile stabilisce che i diplomati dagli istituti nautici, o allievi capitani, devono avere almeno 30 mesi di navigazione, di cui 15 su navi nazionali. Per i motivi già esposti, l'articolo 2 dispone che di questi 30 mesi 18 possono essere stati fatti su navi estere e 12 su navi nazionali. Le lievi modifiche apportate alle vecchie disposizioni del codice della marina mercantile sono eque e opportune e ritengo che possano essere approvate senz'altro dalla nostra Commissione.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale. Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa. Passiamo all'esame degli articoli.

## OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 10 NOVEMBRE 1950

L'articolo 1 dice:

« Il periodo minimo di ventiquattro mesi di navigazione in servizio di coperta su navi nazionali, richiesto dall'articolo 62 del codice per la Marina mercantile, tuttora in vigore in base all'articolo 1328 del Codice della navigazione, ai fini del conseguimento delle patenti di capitano di lungo corso oppure di gran cabotaggio, è ridotto a diciotto mesi nei confronti dei diplomati aspiranti al comando di navi mercantili che abbiano compiuto su navi di bandiera estera, in servizio di coperta, un tirocinio di navigazione non inferiore a trenta mesi, dei quali almeno sei effettuati posteriormente all'8 maggio 1945 ed al conseguimento del diploma nautico ».

L'onorevole Giulietti ha presentato a questo articolo un emendamento per sostituire alla parola « diplomati », le parole « allievi capitani ».

TAMBRONI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Mi dichiaro contrario all'emendamento.

JACOPONI, *Relatore*. A mio avviso, la dizione dell'articolo può rimanere quella governativa.

GIULIETTI. Insisto sul mio emendamento. Anche se non sarà approvato, la relativa discussione sarà servita a far risaltare dal resoconto quanto ha affermato il Sottosegretario in occasione dell'esame del precedente disegno di legge e di questo: cioè che rimangono fermi i quattro anni di navigazione stabiliti dal codice; così, nel caso che sorgessero dubbi presso le capitanerie di porto sull'interpretazione di queste disposizioni di legge, si potrà ricorrere ai verbali della discussione.

PRESIDENTE. Pongo, allora, in votazione l'articolo 1 fino alla parola « confronti »:

« Il periodo minimo di ventiquattro mesi di navigazione in servizio di coperta su navi nazionali, richiesto dall'articolo 62 del codice per la marina mercantile, tuttora in vigore in base all'articolo 1328 del codice della navigazione, ai fini del conseguimento delle patenti di capitano di lungo corso oppure di gran cabotaggio, è ridotto a diciotto mesi nei confronti... ».

(È approvato).

Pongo, ora, in votazione l'emendamento presentato dall'onorevole Giulietti:

« Alle parole: dei diplomati, sostituire le parole: degli allievi capitani ».

(Non è approvato).

Pongo, allora, in votazione la restante parte dell'articolo, nel testo originario:

« dei diplomati aspiranti al comando di navi mercantili che abbiano compiuto su navi di bandiera estera, in servizio di coperta, un tirocinio di navigazione non inferiore ai 30 mesi, dei quali almeno sei effettuati posteriormente all'8 maggio 1945 ed al conseguimento del diploma nautico ».

(È approvato).

Passiamo all'articolo 2:

« Il periodo minimo di quindici mesi di navigazione in servizio di coperta su navi nazionali, richiesto dall'articolo 67 del codice per la Marina mercantile, tuttora in vigore in base all'articolo 1328 del Codice della navigazione, ai fini del conseguimento della qualifica di scrivano, è ridotto a dodici mesi nei confronti dei diplomati aspiranti al comando di navi mercantili, i quali abbiano compiuto su navi di bandiera estera, in servizio di coperta, un tirocinio di navigazione non inferiore a diciotto mesi, dei quali almeno tre effettuati posteriormente all'8 maggio 1945 ed al conseguimento del diploma nautico ».

A questo articolo l'onorevole Giulietti ha presentato un emendamento sostitutivo analogo a quello proposto per l'articolo 1:

« Sostituire alla parola: diplomati, le parole: allievi capitani ».

Pongo in votazione l'articolo 2 fino alla parola « confronti ».

« Il periodo minimo di quindici mesi di navigazione in servizio di coperta su navi nazionali, richiesto dall'articolo 67 del codice per la marina mercantile, tutt'ora in vigore in base all'articolo 1328 del codice della navigazione, ai fini del conseguimento della qualifica di scrivano è ridotto a 12 mesi nei confronti... ».

(È approvato).

Pongo, ora, in votazione l'emendamento dell'onorevole Giulietti:

« Alla parola: diplomati, sostituire le parole: allievi capitani ».

(Non è approvato).

Pongo in votazione la restante parte dell'articolo 2:

« dei diplomati aspiranti al comando di navi mercantili, i quali abbiano compiuto su

## OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 10 NOVEMBRE 1950

navi di bandiera estera, in servizio di coperta, un tirocinio di navigazione, non inferiore ai diciotto mesi, dei quali almeno tre effettuati posteriormente all'8 maggio 1945 ed al conseguimento del diploma nautico ».

(E approvato).

Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto alla fine della seduta.

**Rinvio della discussione del disegno di legge:  
Norme generali per le modificazioni alle  
condizioni e tariffe per il trasporto delle  
persone e delle cose sulle Ferrovie dello  
Stato. (844).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: Norme generali per le modificazioni alle condizioni e tariffe per il trasporto delle persone e delle cose sulle ferrovie dello Stato.

Ricordo che si tratta di una questione abbastanza complessa perché abbiamo già riconosciuto, in una precedente seduta, che non riteniamo che il disegno di legge risponda al voto espresso dalla Camera in un ordine del giorno.

Mi si fa anche osservare che sarebbe opportuno che la discussione si svolgesse in un'unica seduta, e che si ponga il problema della connessione di questo disegno di legge con l'analoga proposta di legge Bettinotti.

Se non vi sono obiezioni, può rimanere stabilito, a tal fine, il rinvio della discussione.

(Così rimane stabilito).

**Votazione segreta.**

PRESIDENTE. Indico la votazione segreta dei disegni di legge esaminati oggi.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione segreta dei seguenti disegni di legge:

« Autorizzazione di spesa per costruzioni edili per il collocamento degli impianti di revisione e controllo degli autoveicoli mediante apparecchiature di forniture E.R.P. » (1567):

Presenti e votanti . . . . .	30
Maggioranza . . . . .	16
Voti favorevoli . . . . .	29
Voti contrari . . . . .	1

(La Commissione approva).

« Provvedimenti a favore dei diplomati aspiranti al comando di navi mercantili » (1607):

Presenti e votanti . . . . .	30
Maggioranza . . . . .	16
Voti favorevoli . . . . .	28
Voti contrari . . . . .	2

(La Commissione approva).

« Provvedimenti a favore degli aspiranti alle patenti di capitano di lungo corso e di gran cabotaggio, nonché alla qualifica di scrivano » (1608):

Presenti e votanti . . . . .	30
Maggioranza . . . . .	16
Voti favorevoli . . . . .	29
Voti contrari . . . . .	1

(La Commissione approva).

« Autorizzazione di spesa per l'acquisto di automezzi da concedersi in uso alla Polizia stradale per servizi di interesse del Ministero dei trasporti » (1568):

Presenti e votanti . . . . .	30
Maggioranza . . . . .	16
Voti favorevoli . . . . .	29
Voti contrari . . . . .	1

(La Commissione approva).

« Modificazione degli stipendi dell'interprete di III classe, grado IX, del personale delle stazioni dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato » (1569):

Presenti e votanti . . . . .	30
Maggioranza . . . . .	16
Voti favorevoli . . . . .	29
Voti contrari . . . . .	1

(La Commissione approva).

« Completamento della costruzione delle ferrovie Alcantara-Randazzo e Camigliatello-San Giovanni in Fiore, del raddoppio della ferrovia Roma-Nord, dall'origine al bivio « La Celsa » con la diramazione a doppio binario per il nuovo cimitero di Roma, e del

## OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 10 NOVEMBRE 1950

prolungamento della ferrovia Roma-Lido lungo la spiaggia di Castel Fusano » (1588):

Presenti e votanti . . . .	30
Maggioranza . . . . .	16
Voti favorevoli . . . . .	29
Voti contrari . . . . .	1

*(La Commissione approva).*

*Hanno preso parte alla votazione:*

Angelini, Baldassari, Cara, Caroniti, Cotani, De Martino Alberto, De Palma, Ducci,

Farinet, Farini, Giavi, Girolami, Giulietti, Imperiale, Jacoponi, Jervolino Angelo Raffaele, Lombardi Riccardo, Maniera, Momoli, Monticelli, Monterisi, Nicotra Maria, Pertusio, Sala, Salerno, Salvatore, Semeraro Santo, Spoleti, Tomba e Veronesi.

**La seduta termina alle 11,40.**