

COMMISSIONE VIII

TRASPORTI - COMUNICAZIONI - MARINA MERCANTILE

LXIII.

SEDUTA DI VENERDÌ 16 NOVEMBRE 1951

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ANGELINI

INDICE

	PAG.		PAG.
Congedi:		MAZZA	633
PRESIDENTE	629	DUCCI	633, 635
Disegni di legge (Discussione e approvazione):		TAMBRONI, <i>Sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i>	634
Concessione di temporanea franchigia ad alcuni trasporti effettuati sulle ferrovie dello Stato dalla Commissione pontificia di assistenza. (<i>Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato</i>). (2155)	629	Votazione segreta:	
PRESIDENTE	629, 630	PRESIDENTE	636
JERVOLINO ANGELO RAFFAELE, <i>Relatore</i>	630		
LOMBARDI RICCARDO	630		
CARONITI	630		
Modifiche alla misura dell'indennità giornaliera di reggenza per gli incaricati marittimi e delegati di spiaggia. (2023)	631		
PRESIDENTE	631		
Modificazioni al regio decreto-legge 7 dicembre 1942, n. 1808, concernente provvedimenti relativi a perdite di navi mercantili ed al reimpiego delle corrispondenti indennità. (2133)	631		
PRESIDENTE	631, 632		
MONTICELLI, <i>Relatore</i>	631		
Proroga della legge 10 agosto 1950, n. 724, sui miglioramenti delle pensioni della gente di mare. (2134)	632		
PRESIDENTE	632, 633, 635		
FODERARO, <i>Relatore</i>	632, 634		
GIULIETTI	632, 635		
SIMONINI	633		
MONTICELLI	633		

La seduta comincia alle 9,50.

SEMERARO SANTO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente. (*È approvato*).

Congedi.

PRESIDENTE. Comunico che sono in congedo i deputati Bensi e Cara.

Discussione del disegno di legge: Concessione di temporanea franchigia ad alcuni trasporti effettuati sulle ferrovie dello Stato dalla Commissione pontificia di assistenza. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (2155).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Concessione di temporanea franchigia ad alcuni trasporti effettuati sulle ferrovie dello Stato dalla Commissione pontificia di assistenza ».

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

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 16 NOVEMBRE 1951

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE, *Relatore*. Con decreto legislativo 16 aprile 1948, n. 423, e con legge 21 dicembre 1950, n. 962, fu concessa alla Commissione pontificia di assistenza la gratuità dei trasporti ferroviari per gli anni 1948 e 1949.

La Commissione pontificia, in previsione dell'Anno Santo, chiese che detto beneficio fosse concesso anche per l'anno 1950. L'onere complessivo derivante dal provvedimento è di 35 milioni di lire, somma che dovrebbe essere prelevata dal fondo speciale di riserva per le spese imprevedute iscritto al capitolo 458 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1950-51.

Date le finalità che si propone la Commissione pontificia di assistenza e dato che si tratta di trasporti che si sono già effettuati (poiché riguarda trasporti avvenuti fra il 1° gennaio e il 31 dicembre 1950), invito la Commissione ad approvare questo disegno di legge.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

LOMBARDI RICCARDO. Non ho nulla da eccepire sul contenuto del provvedimento, per quanto sarebbe augurabile, come già fu espresso dalla nostra Commissione, una regolamentazione di carattere generale delle facilitazioni che lo Stato concede agli enti di assistenza, facilitazioni che dovrebbero essere concesse a tutti gli enti di tale tipo. Ripeto l'osservazione che ho fatto, credo, due anni fa, in occasione della discussione di un disegno di legge simile a questo. Il sistema seguito per la concessione di facilitazioni di viaggio provoca una complicazione. Sarebbe molto più logico, seguendo così una direttiva che la nostra Commissione ha indicato, che lo Stato facesse pagare integralmente il suo servizio e poi contribuisse con dei fondi a carattere specifico di assistenza o di contributo alle opere assistenziali, senza ricorrere a quello che può sembrare un sotterfugio e che complica il bilancio delle ferrovie.

CARONITI. Anch'io sono favorevole alla tesi dell'onorevole Lombardi. Sarebbe opportuno che la Commissione trasporti decidesse di non concedere queste riduzioni, perché il bilancio dei trasporti ha la fama di esser passivo in tutte le sue parti e gli stessi ferrovieri si risentono di questa passività. Questa situazione è continuamente oggetto di discussione in tutti i congressi e in tutte le riunioni. Si domanda sempre perché le ferrovie debbano trasportare gratuitamente la posta. È da quattro anni che si dibatte questo problema.

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

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE, *Relatore*. Non vi è alcuna gratuità. Ho detto che all'onere derivante dalla presente legge, di importo non superiore a 35 milioni, si farà fronte mediante riduzione del fondo di riserva per le spese imprevedute iscritto al capitolo 458 dello stato di previsione per la spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1950-51. Quindi, le ferrovie sono rimborsate al cento per cento. Per il trasporto della posta vi è un contratto a *forfait*; non è un trasporto gratuito. Le ferrovie potranno ricevere una somma inferiore alle spese effettive, ma non è esatto dire che l'amministrazione ferroviaria trasporta gratuitamente la posta.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli, che, se non vi sono osservazioni o emendamenti, porrò successivamente in votazione.

ART. 1.

Sono a carico dello Stato le spese per i trasporti ferroviari effettuati dal 1° gennaio 1950 al 31 dicembre 1950, per conto della Commissione Pontificia di assistenza relativamente alle sottoindicate merci provenienti dall'estero e destinate ad enti assistenziali o alle popolazioni bisognose:

a) viveri per le cucine economiche, i reattori e mense popolari (esclusi i ristoranti popolari già ammessi a provvidenze speciali statali) che funzioneranno in tutti i centri più importanti;

b) i generi alimentari ceduti gratuitamente alla popolazione bisognosa italiana;

c) viveri e materiali per le colonie diurne, continue, festive, case del fanciullo ed altre istituzioni analoghe;

d) viveri e materiali per le colonie estive 1950.

(È approvato).

ART. 2.

Le tasse dovute al Ministero dei trasporti — Amministrazione delle ferrovie dello Stato — per l'effettuazione dei trasporti sopra citati, computate a norma di tariffa, saranno rimborsate all'Amministrazione predetta dal Ministero del tesoro.

Per il recupero delle somme relative alle tasse di cui al comma precedente verrà provveduto dall'Amministrazione ferroviaria me-

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 16 NOVEMBRE 1951

dianche conti di debito intestati al Ministero del tesoro, da presentarsi alla Presidenza del Consiglio dei Ministri.

(È approvato).

ART. 3.

All'onere derivante dalla presente legge, in importo non superiore a trentacinque milioni, si farà fronte mediante riduzione del fondo di riserva per le spese imprevedute iscritto al capitolo 458 dello stato di previsione per la spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1950-51.

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

(È approvato).

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

Discussione del disegno di legge: Modifiche alla misura dell'indennità giornaliera di reggenza per gli incaricati marittimi e delegati di spiaggia. (2023).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Modifiche alla misura dell'indennità giornaliera di reggenza per gli incaricati marittimi e delegati di spiaggia.

In assenza del relatore, onorevole Viale, riferirò io stesso.

L'articolo 8 del regio decreto 25 novembre 1937, n. 2360, stabilisce: « In caso di brevi reggenze affidate a funzionari governativi di attribuzioni (di finanza, di dogana), in occasione di temporanee vacanze di titolari degli uffici marittimi e delle delegazioni di spiaggia, viene corrisposta ai funzionari medesimi una indennità giornaliera di lire 6, qualora si tratti della reggenza di un ufficio marittimo, e di lire 3, se di una delegazione di spiaggia ».

Con il presente disegno di legge si prevede ad elevare la misura di tale indennità giornaliera, rimasta sino ad ora invariata, rispettivamente da lire 6 e lire 3 a lire 150 e 80.

Il provvedimento, che è stato predisposto di concerto con il Ministero del tesoro, non comporta alcun nuovo onere finanziario; infatti, alla maggiore spesa, calcolata in lire un milione e cinquecento mila, sarà fatto fronte con i normali stanziamenti di bilancio. Ri-

tengo che la Commissione possa, senz'altro, approvare il disegno di legge sottoposto al nostro esame.

Dichiaro aperta la discussione generale. Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa. Passiamo all'esame degli articoli che, se non vi sono osservazioni o emendamenti, porrò successivamente in votazione:

ART. 1.

La misura delle indennità giornaliera previste dal primo comma dell'articolo 8 del regio decreto 25 novembre 1937, n. 2360, è elevata, a lire 150 per i reggenti di un Ufficio locale marittimo e a lire 80 per i reggenti di una delegazione di spiaggia.

(È approvato).

ART. 2.

La spesa di complessive lire 1.500.000 annue derivante dall'attuazione della presente legge viene fronteggiata, nell'esercizio finanziario 1950-51, a carico e nei limiti dello stanziamento del capitolo n. 39 dello stato di previsione del Ministero della marina mercantile per l'esercizio suddetto.

(È approvato).

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

Discussione del disegno di legge: Modificazioni al regio decreto-legge 7 dicembre 1942, n. 1808, concernente provvedimenti relativi a perdite di navi mercantili ed al reimpiego delle corrispondenti indennità. (2133).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Modificazioni al regio decreto-legge 7 dicembre 1942, n. 1808, concernente provvedimenti relativi a perdite di navi mercantili ed al reimpiego delle corrispondenti indennità.

Il relatore, onorevole Monticelli, ha facoltà di svolgere la sua relazione.

MONTICELLI, *Relatore*. Il regio decreto-legge 7 dicembre 1942, n. 1808, concerne provvedimenti relativi a perdite di navi mercantili e al reimpiego delle corrispondenti indennità. Queste norme stabilivano che le somme dovute per risarcimento venissero, nella misura di un quarto, vincolate a favore dello Stato. Il motivo era questo: poiché le somme corrispondenti dovevano essere reimpiegate

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 16 NOVEMBRE 1951

nell'acquisto di altrettanto naviglio da parte di quei proprietari che avessero navi superiori a mille tonnellate di stazza, si colpivano i proprietari, che non avessero ottemperato all'obbligo del reimpiego, con la trattenuta del quarto delle somme accreditate.

Bisogna tener presente che la legge è del 1942. Che cosa è successo da allora? Da informazioni assunte al Ministero del tesoro risulta che le somme corrisposte ammontano a lire 8.570.583.231 e sono state liberate a seguito di reimpiego, perché effettivamente il naviglio in grandissima parte è stato ricostruito, lire 8.329.879.199. È rimasto un piccolissimo residuo di lire 240.704.032.

Il provvedimento che ci è sottoposto mira a far sì che i singoli proprietari che non abbiano potuto adempiere al reimpiego per cause indipendenti dalla propria volontà, possano ottenere la liberazione della somma vincolata in Tesoreria senza alcuna detrazione di quota.

Data la clausola che soltanto per causa indipendente dalla propria volontà si può ottenere tale beneficio, propongo l'approvazione del disegno di legge.

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

Passiamo all'esame degli articoli, che, se non vi sono osservazioni o emendamenti, porrò successivamente in votazione:

ART. 1.

Il Ministero della marina mercantile, di concerto con quello del tesoro, è autorizzato a concedere a suo insindacabile giudizio lo svincolo integrale delle quote di indennità di cui alla lettera c) dell'articolo 2 del regio decreto-legge 7 dicembre 1942, n. 1808, ove gli interessati ne facciano domanda entro tre mesi dall'entrata in vigore della presente legge e dimostrino di non aver potuto adempiere all'obbligo del reimpiego nei termini previsti dall'articolo suindicato.

(È approvato).

ART. 2.

Il comma quinto dell'articolo 2 del regio decreto-legge 7 dicembre 1942, n. 1808, è abrogato.

(È approvato).

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

Discussione del disegno di legge: Proroga della legge 10 agosto 1950, n. 724, sui miglioramenti delle pensioni della gente di mare. (2134).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Proroga della legge 10 agosto 1950, n. 724, sui miglioramenti delle pensioni della gente di mare.

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

FODERARO, *Relatore*. Con legge 10 agosto 1950, n. 724, sui miglioramenti delle pensioni della gente di mare, era stato costituito un fondo di assegni a favore dei pensionati marittimi.

Secondo l'articolo 3 della legge predetta, gli armatori di navi mercantili erano tenuti a versare alla Cassa nazionale tali contributi fino al 31 dicembre 1950. Pertanto, in tale data la legge ha cessato di aver vigore. Nel frattempo è stato predisposto un altro disegno di legge per riordinare tutta la materia relativa alla previdenza marinara. Per cui, allo stato delle cose, i pensionati della previdenza marinara sono privi di ogni e qualsiasi sussidio. Sorge, pertanto, la necessità di prorogare la legge del 1950 con il presente disegno di legge che importa due sole modifiche: una maggiorazione dei contributi stabiliti dalla legge predetta, maggiorazione che è di 100 o di 1000 lire in più del contributo versato in passato a seconda delle varie categorie. Inoltre, il contributo non grava solo sugli armatori, ma anche sullo Stato, che dovrà versare una somma in favore della Cassa nazionale per la previdenza marinara.

In sostanza, quindi, si tratta di una maggiorazione dei contributi, resa necessaria dal fatto che questi si sono rivelati insufficienti e di un aiuto che lo Stato concede con un suo contributo, in aggiunta a quanto sono tenuti a versare gli armatori di navi mercantili alla Cassa nazionale della previdenza marinara.

Propongo l'approvazione del disegno di legge.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

GIULIETTI. Onorevoli colleghi, ritengo giusto quello che ha detto l'onorevole relatore. ma osservo che il contributo dello Stato non è sufficiente. Lo Stato, infatti, è chiamato direttamente in causa in quanto è in debito verso la Cassa della previdenza marinara e contribuendo, se ho ben capito, nella misura di un miliardo, corrisponde soltanto un terzo di quanto deve dare ogni anno alla Cassa stessa.

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 16 NOVEMBRE 1951

Da che cosa deriva questo debito? In base alle leggi vigenti, che sono tre — quella del 1919, quella del 1922, quella del 1943 — gli armatori e, per la parte che lo riguarda, lo Stato dovrebbero pagare per ogni marittimo 15.500 lire al mese pari al 22,50 per cento del trattamento globale.

Ora, la legge stabilisce che l'armatore deve dare il 22,50 per cento, tutto a suo carico, oltre ai contributi per la solidarietà sociale.

Gli armatori, sino al 1949, hanno pagato soltanto 14.000 lire, compresi i contributi per integrazione e per la solidarietà sociale, ma come contributo effettivo alla Cassa marinara hanno pagato soltanto due o trecento lire, come pagavano nel 1919, giacché le tabelle che dovrebbero essere rivedute e aggiornate, sono ancora le medesime. Ad integrazione interviene lo Stato.

Io presenterò un ordine del giorno per invitare il Ministro a presentare al Parlamento la legge sulla previdenza marinara, rispettando le leggi vigenti e applicando sul prezzo dei biglietti di viaggio una percentuale a favore della Cassa di previdenza marinara.

SIMONINI. Tutto ciò che ha detto l'onorevole Giulietti potrà essere tenuto presente quando sarà discusso il progetto generale. Qui si tratta soltanto di prorogare una legge che il Parlamento ha approvato lo scorso anno, con la quale si stabiliva l'obbligo del pagamento di certi contributi da parte degli armatori per poter far fronte alle esigenze derivanti dal fatto che la Cassa marinara si era impegnata a pagare delle pensioni triplicate.

L'onorevole Giulietti può presentare, per tutto ciò che ha detto, un ordine del giorno il quale lascerà il tempo che trova se non interverrà la buona volontà da parte di tutti di arrivare finalmente alla elaborazione definitiva del testo da presentare al Parlamento.

Credo che alla Commissione non rimanga che approvare il disegno di legge in esame che, in fondo, viene a codificare uno stato di fatto già esistente, perché da circa undici mesi le pensioni vengono pagate triplicate. Solo così la Cassa dei marittimi avrà la possibilità di esigere il pagamento dei contributi dovuti dagli armatori.

MONTICELLI. Il nostro compito è, oggi, quello di approvare questo disegno di legge che regolarizza uno stato di fatto esistente. Nello stesso tempo dobbiamo però preoccuparci del problema molto più vasto ed importante che è quello di riordinare tutte le norme che regolano la previdenza marinara

e, in particolare, quelle relative al trattamento economico dei pensionati marittimi. Io presenterò, in proposito, un ordine del giorno, nel quale rivolgerò invito al Ministro della marina mercantile perché questo progetto, che è già pronto, venga quanto prima presentato al Parlamento.

MAZZA. Mi dichiaro favorevole all'approvazione del disegno di legge e all'ordine del giorno dell'onorevole Monticelli. Ricordo che il Ministro della marina mercantile, in sede di discussione del bilancio del suo dicastero, ha accettato un analogo ordine del giorno, da me presentato, in cui si chiedeva semplicemente la presentazione del disegno di legge.

DUCCI. Quanto ha detto l'onorevole Monticelli risponde in un certo modo, obiettivamente, allo stato di fatto; ma noi ci preoccupiamo anche del fatto che il disegno di legge non tiene conto dei diritti già acquisiti in virtù delle leggi che sono elencate in un mio ordine del giorno che ho presentato alla Presidenza, di modo che queste leggi possono rappresentare il punto di partenza.

Da qui la differenza fra l'ordine del giorno, che presento insieme con l'onorevole Giulietti, e quello dell'onorevole Monticelli. Ed è, purtroppo, una preoccupazione che può trovare la sua base nella realtà delle cose. Perché se domani il Consiglio dei ministri approvasse un disegno di legge, il quale non tenesse conto di queste leggi che costituiscono già dei diritti e che dovrebbero e debbono essere il punto di partenza per nuove leggi che regolamentino tutta la materia, se ciò accadesse, la Commissione, nonostante la sua buona volontà, si troverebbe di fronte a grandi difficoltà.

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

Comunico che sono stati presentati tre ordini del giorno.

Il primo è quello degli onorevoli Ducci, Giulietti ed altri:

« L'VIII Commissione, nell'approvare il disegno di legge n. 2134, riguardante i miglioramenti delle pensioni della gente di mare, fa voti affinché da parte dell'onorevole Ministro della marina mercantile venga presentato al più presto il disegno di legge che deve regolare in maniera completa e definitiva le pensioni dei marittimi e fa voti perché tale materia venga regolata nel più assoluto rispetto e con aggiornamento delle leggi del 1919, del 1922 e del 1943, che già disciplinano le pensioni della gente di mare ».

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 16 NOVEMBRE 1951

Il secondo è quello dell'onorevole Monticelli:

« La VIII Commissione,

ritenuta la necessità di provvedere, in modo completo e definitivo, e con la massima sollecitudine possibile, al riordinamento di tutte le norme in merito alla previdenza marinara e in particolare di fissare le norme relative al trattamento economico ai pensionati marittimi;

approva il disegno di legge che proroga la legge 10 agosto 1950, n. 724, sui miglioramenti delle pensioni della gente di mare;

invita il Ministro della marina mercantile a presentare al Parlamento il relativo disegno di legge sulla previdenza marinara ».

Il terzo è quello dell'onorevole Giulietti:

« La VIII Commissione

esprime il voto che le leggi del 1919 e del 1922 sulla previdenza marinara siano rispettate e che, perciò, le tabelle delle competenze, annesse alla legge del 1919, siano aggiornate in modo da corrispondere al globale trattamento odierno del personale imbarcato ed applicate con giusta retroattività.

Riconosce, altresì, che per i fondi necessari, qualora i contributi aggiornati degli armatori e dello Stato — per la parte di loro competenza — non siano sufficienti, si debba — a beneficio della Cassa della previdenza marinara — applicare una percentuale sul prezzo dei biglietti passeggeri marittimi, sistema già adottato da altre Nazioni, ed anche una modesta percentuale sui noli ».

FODERARO, *Relatore*. Sono sostanzialmente d'accordo con i colleghi Simonini e Monticelli. Mi pare che i rilievi dell'onorevole Giulietti non siano pertinenti all'approvazione o meno di questo disegno di legge. Saranno eventualmente utili quando si discuterà del riordinamento generale della previdenza marinara. Questi rilievi dimostrano, appunto, la complessità della materia e spiegano perché dal 1° gennaio ad oggi non si è potuto portare all'esame del Parlamento il disegno di legge sull'ordinamento generale in materia di previdenza marinara. Questo, direi, giustifica, se ve ne fosse bisogno, il Governo, il quale nella relazione e nel testo dell'articolo 1 dice che le nuove norme di ordinamento generale sono in corso di preparazione e che verranno prossimamente presentate al Parlamento.

Allo stato delle cose, dato il ritardo che vi è stato, occorre approvare, nell'interesse della gente marinara, l'attuale disegno di legge.

È anche opportuno, data la delicatezza e la complessità della questione, che qualche orientamento da parte della Commissione sia dato al Governo nella formulazione di queste norme. Ciò non significa che possiamo vincolare il Governo con norme precise nella formulazione di questa legge. Non ritengo necessario che si dica che la Commissione ritiene necessario e indispensabile questo riordinamento della materia, quando il disegno di legge in esame, e nella relazione e nello stesso testo dell'articolo 1, proclama nella forma più chiara questa necessità e questa indispensabilità. Quello che si può dire al Governo è soltanto questo: che la Commissione, approvando il disegno di legge in esame e apprezzando i miglioramenti che ancora con questo provvedimento si fanno alla gente del mare anche col concorso diretto a carico dello Stato, fa presente l'urgenza della presentazione al Parlamento del nuovo disegno di legge di ordinamento generale.

TAMBRONI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Informo la Commissione che il disegno di legge sull'adeguamento e il miglioramento della previdenza nei confronti della gente di mare è già pronto: fra giorni esso sarà sottoposto all'approvazione del Consiglio dei ministri e, quindi, sarà presentato al Parlamento. L'onorevole Giulietti già lo conosce e ha avuto la possibilità di fare le sue osservazioni, come ne ha fatte l'altra organizzazione della gente di mare. Di tali osservazioni è stato tenuto il debito conto.

Il disegno di legge che il Governo presenterà è soddisfacentissimo. Come elemento di giudizio immediato, posso subito dire che esso prevede per un comandante di nave una pensione mensile di 70 mila lire. Ora, se si pensa che il trattamento di pensione nel 1950 era di poco più di seimila lire mensili, c'è da convenire che il Governo ha avuto più che l'intenzione di andare incontro alla situazione nella quale si trova la gente di mare. Di conseguenza, mi pare prematura la discussione che s'è fatta in questa sede. Sono d'accordo nel ritenere che la Commissione abbia il diritto di dare dei suggerimenti: peraltro, il Governo ha la sua libertà di iniziativa nel presentare una legge al Parlamento: in sede opportuna, il Parlamento deciderà se approvarla o meno.

Dopo quanto ho dichiarato, è evidente che non posso accettare l'ordine del giorno Giulietti, nè quello Ducci-Giulietti, poiché viene fatto in essi un riferimento specifico, per il regolamento del nuovo trattamento, alla legge

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 16 NOVEMBRE 1951

del 1919 ed a quelle che si sono susseguite. Dichiaro che noi abbiamo posto, come base, appunto quelle leggi, perché, evidentemente, non potevamo porne altre. L'onorevole Giulietti, però, ha dato un'interpretazione del tutto soggettiva alla legge del 1919: il Parlamento, quando ne sarà investito, potrà giudicare quale delle interpretazioni sia quella esatta. Per questa ragione io non posso accettare il suo ordine del giorno.

Accetto l'ordine del giorno Monticelli, che mi sembra possa essere approvato all'unanimità dalla Commissione, in quanto esprime il concetto che bisogna provvedere in modo sollecito e definitivo.

DUCCI. Nonostante le osservazioni del relatore che non possiamo assolutamente accettare, prendo atto delle parole dell'onorevole Sottosegretario, che ci ha indicato chiaramente che il nuovo disegno di legge tiene conto in maniera esplicita delle leggi che sono menzionate nell'ordine del giorno da noi presentato. Dichiaro, pertanto, di ritirare l'ordine del giorno stesso, perché ritengo che l'onorevole Sottosegretario abbia posto in chiara luce l'indirizzo che il Governo ha seguito.

GIULIETTI. L'onorevole Sottosegretario ha assicurato che le leggi sono state tenute presenti: ma c'è modo e modo di tenerle presenti! Egli stesso ha detto che su questo punto si potrebbe accendere una discussione. Allora, è bene che resti agli atti la nostra interpretazione: io non insisto perché si ponga in votazione il mio ordine del giorno, ma spero che esso verrà considerato come una raccomandazione, come un'espressione della volontà dei marittimi.

PRESIDENTE. Pongo allora, in votazione l'ordine del giorno Monticelli, di cui già è stata data lettura.

(È approvato).

Passiamo all'esame degli articoli che, se non vi sono osservazioni o emendamenti, porrò successivamente in votazione.

ART. 1.

In attesa che sia stabilito in via definitiva il trattamento economico dei titolari di pensione a carico della Gestione marittimi e della Gestione speciale della cassa nazionale per la previdenza marinara, nonché dei titolari di pensione del Fondo Adria, continuerà ad essere corrisposto il particolare assegno previsto dall'articolo 1 della legge 10 agosto 1950, n. 724.

(È approvato).

ART. 2.

Il contributo di cui al primo comma dell'articolo 3 della legge 10 agosto 1950, n. 724, è stabilito a decorrere dal 1° gennaio 1954, nelle misure indicate all'annessa tabella A.

Con la stessa decorrenza viene elevato a lire 2500 mensili il contributo previsto dal secondo comma del predetto articolo.

(È approvato).

ART. 3.

I contributi di cui all'articolo precedente sono anche dovuti:

a) per le speciali forme previdenziali in atto con contribuzione riferita a tre quinti di anno;

b) per il raggiungimento dei requisiti di assicurazione e di età del personale amministrativo già iscritto e che ha cessato di prestare servizio;

c) per il riscatto dei periodi di navigazione compiuti su navi battenti bandiera estera;

d) per i cuochi e domestici borghesi imbarcati su navi militari.

(È approvato).

ART. 4.

Il contributo di cui all'articolo 5 della legge 10 agosto 1950, n. 724, continuerà ad essere versato posteriormente al 30 settembre 1951 per tanti mesi quanto saranno quelli successivi al 1° gennaio 1951 durante i quali sarà corrisposto l'assegno previsto dall'articolo 1.

(È approvato).

ART. 5.

Alla copertura della maggiore spesa derivante dall'articolo 3, lettera d), sarà fatto fronte, nell'esercizio finanziario 1951-52, mediante una corrispondente riduzione degli stanziamenti iscritti nel capitolo 222 dello stato di previsione della spesa del Ministero della difesa per l'anzidetto esercizio.

Il Ministro per il tesoro è autorizzato a provvedere, con propri decreti, alle occorrenti variazioni di bilancio.

(È approvato).

ART. 6.

Resta immutata l'efficacia degli articoli 2, 5, 6 e 7 della legge 10 agosto 1950, n. 724.

(È approvato).

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 16 NOVEMBRE 1951

Pongo in votazione l'allegata tabella A:

A R M A T O R I

Navi di stazza lorda	Contributo mensile supplementare per ogni marittimo imbarcato
Superiore a 2000 tonn. . . .	L. 6.000
Da 1000 a 2000 tonn. . . .	» 3.500
Da 301 a 999 tonn. . . .	» 1.000

(È approvata).

Il disegno di legge sarà subito votato a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge oggi esaminati.

(Segue la votazione).

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

« Modifiche alla misura dell'indennità giornaliera di reggenza per gli incaricati marittimi e delegati di spiaggia » (2023):

Presenti e votanti	33
Maggioranza	17
Voti favorevoli	33
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

« Modificazioni al regio decreto-legge 7 dicembre 1942, n. 1808, concernente provvedimenti relativi a perdite di navi mercantili ed al reimpiego delle corrispondenti indennità » (2133):

Presenti e votanti	33
Maggioranza	17
Voti favorevoli	25
Voti contrari	8

(La Commissione approva).

« Proroga della legge 10 agosto 1950, n. 724, sui miglioramenti delle pensioni della gente di mare » (2134):

Presenti e votanti	33
Maggioranza	17
Voti favorevoli	33
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

« Concessione di temporanea franchigia ad alcuni trasporti effettuati sulle ferrovie dello Stato dalla Commissione pontificia di assistenza » (2155):

Presenti e votanti	33
Maggioranza	17
Voti favorevoli	25
Voti contrari	8

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Angelini, Babbi, Baldassari, Capacchione, Caroniti, Cotani, De Caro Gerardo, De Martino Alberto, De Palma, Ducci, Farinet, Federaro, Giannini Olga, Giavi, Giulietti, Imperiale, Jervolino Angelo Raffaele, Lombardi Riccardo, Maniera, Mazza, Monterisi, Monticelli, Nicotra Maria, Petrucci, Sala, Salvatore, Semeraro Santo, Sica, Simonini, Spoleti, Suraci, Terranova Raffaele, Tomba.

Sono in congedo:

Bensi e Cara.

La seduta termina alle 10,30.