

COMMISSIONE VIII

TRASPORTI - COMUNICAZIONI - MARINA MERCANTILE

LXXIII.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 8 MAGGIO 1952

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ANGELINI

INDICE

	PAG.		PAG.
Congedi:		Disegno di legge (Discussione e approvazione):	
PRESIDENTE	721	Norme speciali per la ricostruzione del naviglio di cabotaggio. (2608)	729
Disegno di legge (Discussione e approvazione):		PRESIDENTE	729, 731, 732
Modifiche al testo unico delle norme per la tutela delle strade e per la circolazione, approvato con regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740, relativamente ai requisiti fisici e morali di cui devono essere in possesso gli aspiranti al conseguimento delle patenti di guida e i titolari delle stesse, in sede di revisione. (1921)	721	MONTICELLI, <i>Relatore</i>	729, 731, 732
PRESIDENTE	721, 722, 723, 724, 725, 726	TAMBRONI, <i>Sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i>	729
PETRUCCI, <i>Relatore</i>	722, 724, 725, 726	Votazione segreta:	
MATTARELLA, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	722, 723, 724, 725, 726	PRESIDENTE	733
SPOLETI	723, 724		
NICOTRA MARIA	724	La seduta comincia alle 9,15.	
GIAVI	724	SEMERARO SANTO, <i>Segretario</i> , legge il processo verbale della seduta precedente. (È approvato).	
Disegno di legge (Seguito della discussione e approvazione):		Congedi.	
Modifica al comma 5° dell'articolo 5 della legge 14 febbraio 1949, n. 40, contenente provvedimenti a favore degli assuntori delle ferrovie dello Stato. (2512)	726	PRESIDENTE. Comunico che sono in congedo i deputati Borsellino e Cara.	
PRESIDENTE	726, 728	Discussione del disegno di legge: Modifiche al testo unico delle norme per la tutela delle strade e per la circolazione, approvato con regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740, relativamente ai requisiti fisici e morali di cui devono essere in possesso gli aspiranti al conseguimento delle patenti di guida e i titolari delle stesse, in sede di revisione. (1921).	
JERVOLINO ANGELO RAFFAELE, <i>Relatore</i>	726, 727	PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Modifiche al testo unico delle norme per la tutela delle	
SURACI	727		
MATTARELLA, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	728		
JACOPONI	728		

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DELL'8 MAGGIO 1952

strade e per la circolazione, approvato con regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740, relativamente ai requisiti fisici e morali di cui devono essere in possesso gli aspiranti al conseguimento delle patenti di guida e i titolari delle stesse, in sede di revisione.

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

PETRUCCI, *Relatore*. Il disegno di legge, che è oggi al nostro esame, concerne alcune modifiche al testo unico delle norme per la tutela delle strade e per la circolazione. Esse si riferiscono, in particolare, ai requisiti fisici e morali di cui deve essere in possesso l'aspirante al conseguimento della patente di guida. Nell'intitolazione del disegno di legge si specifica che tali requisiti debbono essere posseduti in sede di revisione, ma si è approfittato di questo disegno di legge per introdurre anche alcune modifiche a carattere permanente. Alcune di esse riguardano il *visus* che deve avere il conducente munito della patente di terzo grado. Altre tendono a rendere più agevole la riconferma della patente in sede di revisione.

Per quanto riguarda la concessione della patente di primo grado, non era richiesto, fino ad oggi, un certificato medico, ma ora si è deciso di richiederlo, perché è giusto che anche l'aspirante alla patente di primo grado dimostri di essere in possesso dei requisiti fisici necessari per non compromettere la sicurezza della circolazione. Per quanto riguarda i conducenti titolari delle patenti di terzo grado per la guida di autoveicoli in servizio pubblico di piazza, sono previste delle facilitazioni in sede di revisione, in considerazione del fatto che l'esercizio continuato garantisce che essi possono guidare anche se non sono in possesso di certi requisiti che erano precedentemente richiesti.

Anche per quanto riguarda l'idoneità morale vi sono state delle modifiche. Per esempio, la disposizione, che non consentiva il rilascio della patente a coloro i quali avevano riportato condanne con pene restrittive della libertà personale superiori a un mese, è stata modificata nel senso che si deve trattare di condanne superiori a tre mesi. Vi sono anche delle modifiche per quanto riguarda il ritiro della patente ai responsabili di incidenti che causano danni alle persone e alle cose.

È stato, infine, ritenuto necessario disporre la revisione delle patenti dei mutilati, invalidi e minorati ogni quattro anni, in quanto può darsi che dopo tale periodo queste persone non siano più in condizione di poter assicurare la sicurezza della circolazione.

Mi riservo di proporre alcuni emendamenti in sede di esame degli articoli. In conclusione, propongo l'approvazione del disegno di legge, in quanto tutte le modifiche che si vogliono apportare tendono a rendere le vigenti disposizioni più aderenti alla realtà.

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

Passiamo all'esame degli articoli.

Il relatore ha presentato il seguente articolo aggiuntivo che deve precedere quelli del testo governativo:

« Al testo unico delle norme per la tutela delle strade e per la circolazione, approvato con regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740, sono apportate le modificazioni di cui agli articoli seguenti ».

Con ciò si evita di richiamare in ogni articolo il testo unico del 1933.

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo lo accetta.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo aggiuntivo proposto dal relatore.

(È approvato).

L'articolo ora approvato prenderà il n. 1.

Passiamo all'articolo 1 del testo ministeriale, che diventa articolo 2:

« Il secondo comma dell'articolo 83 del testo unico di norme per la tutela delle strade e per la circolazione, approvato con regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740, è sostituito dal seguente:

« La domanda deve essere corredata da un certificato medico, di data non anteriore a tre mesi, rilasciato da un Ispettore sanitario delle ferrovie dello Stato o da un medico militare in attività di servizio (con firma legalizzata dal comando del Corpo al quale appartiene l'ufficiale medico), o da un medico provinciale o da un ufficiale sanitario con firma legalizzata nei modi di legge.

« Nel caso in cui si richieda il rilascio del certificato di idoneità per la patente di abilitazione di secondo grado, la domanda dovrà essere corredata anche dal certificato generale del casellario giudiziario in data non anteriore a tre mesi ».

Per coordinamento con l'articolo 1, debbono sopprimersi le parole: « del testo unico di norme per la tutela delle strade e per la circolazione, approvato con regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740 ».

Uguale modifica sarà apportata anche negli articoli successivi.

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DELL'8 MAGGIO 1952

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Propongo che siano soppresse anche le parole « o da un medico provinciale ». Inoltre, anziché dire « dal comando del Corpo », si deve dire « dal comandante del Corpo ».

PRESIDENTE. L'articolo 2 (ex 1), con l'emendamento proposto dal Sottosegretario, risulta del seguente tenore:

« Il secondo comma dell'articolo 83 è sostituito dal seguente:

« La domanda deve essere corredata da un certificato medico, di data non anteriore a tre mesi, rilasciato da un Ispettore sanitario delle ferrovie dello Stato o da un medico militare in attività di servizio (con firma legalizzata dal comandante del Corpo al quale appartiene l'ufficiale medico), o da un ufficiale sanitario con firma legalizzata nei modi di legge.

« Nel caso in cui si richieda il rilascio del certificato di idoneità per la patente di abilitazione di secondo grado, la domanda dovrà essere corredata anche dal certificato generale del casellario giudiziario in data non anteriore a tre mesi ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 2, ora 3:

« Il terzo comma dell'articolo 86 è abrogato ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Il relatore ha presentato il seguente articolo aggiuntivo:

« Nel terzo comma, lettera c), dell'articolo 83 e nel terzo comma dell'articolo 91, il nome « Snellen » è sostituito dal seguente « Monoyer ».

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Si tratta di questo: nel codice della strada, agli articoli 83 e 91, è previsto il grado di *visus* del candidato alla patente. Si parla di decimi di *visus* in riferimento alla tavola « Snellen », mentre questa tavola è determinata in sesti. Ora, poiché si vuol mantenere il criterio dei decimi, occorre fare riferimento alla tavola « Monoyer ».

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo aggiuntivo proposto dal relatore, che prenderà il numero 4.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 3, divenuto articolo 5:

« L'ultimo comma dell'articolo 85 delle norme per la tutela delle strade e per la circolazione approvate con regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740, è sostituito dal seguente:

« Non possono essere ammessi all'esame di idoneità per il conseguimento della patente di 3° grado coloro che abbiano riportato condanna a pena restrittiva della libertà personale superiore a tre mesi per delitto contro la persona o contro il patrimonio ovvero a pena superiore a sei mesi se si tratti di altro delitto ».

L'onorevole Nicotra Maria propone di sostituirlo con il seguente:

« L'articolo 84 è sostituito dal seguente:

« Non possono essere ammessi all'esame di idoneità di cui agli articoli 86 e 87:

1°) coloro che risultano dichiarati delinquenti abituali, professionali o per tendenza o comunque si trovino sottoposti a misure amministrative di sicurezza personali;

2°) coloro che sono stati condannati almeno due volte a pena restrittiva della libertà personale di durata non inferiore a due anni per delitto colposo.

L'indegnità cessa con la revoca delle misure amministrative di sicurezza personali o con la riabilitazione ».

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Aderisco all'emendamento dell'onorevole Nicotra, che costituisce un innovamento radicale. Esso conduce ad una semplificazione e ad una unificazione delle attuali disposizioni. Si escludono soltanto i delinquenti abituali, in quanto elementi di pericolosità sociale. È opportuno, anche, che siano esclusi i recidivi per delitti colposi, perché anche in questo caso siamo di fronte ad una pericolosità specifica che può riflettersi nella guida degli autoveicoli.

SPOLETI. Concordo con l'onorevole Nicotra circa il suo emendamento all'articolo 3. Però, mi sembra che il criterio di esclusione sia troppo largo. Pertanto, mi permetto di sottoporre alla Commissione un emendamento all'emendamento. Propongo di aggiungere: « Coloro che sono stati condannati per delitto contro il patrimonio punibile con pena restrittiva della libertà personale non inferiore nel minimo a tre anni di reclusione ».

Si tratta dei condannati per estorsione, rapina, sequestro di persona e ricatto: tutti, delitti che spesso vengono perpetrati a mezzo dell'automobile.

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DELL'8 MAGGIO 1952

PRESIDENTE. L'emendamento Spoleti può essere inserito al punto 1° del testo proposto dall'onorevole Nicotra.

NICOTRA MARIA. Accetto l'aggiunta dell'onorevole Spoleti al mio testo dell'articolo.

MATTARELLA. *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Accolgo anche l'emendamento dell'onorevole Spoleti. È imminente la riforma generale del codice della strada e il problema sarà affrontato allora in modo definitivo.

PETRUCCI, *Relatore*. All'articolo 84 si diceva: « Coloro che hanno riportato condanne per delitti a pene restrittive della libertà personale per una durata superiore a tre anni ». Mi sembra che convenga lasciare questa formula.

SPOLETI. No, perché nel mio emendamento si fa riferimento soltanto ai delitti contro il patrimonio. Io voglio escluse specificatamente quelle quattro forme di delinquenza, le quali non solo sono minacciosissime, ma, di solito, sono messe in atto servendosi dell'automobile.

GIAVI. Chiedo che sia messa a verbale questa dichiarazione dell'onorevole Spoleti, che si tratta cioè, di delitti contro il patrimonio.

PRESIDENTE. Senz'altro. Comunque, risulta chiaramente dal testo dell'emendamento. Il testo dell'articolo 3, ora 5, proposto dall'onorevole Nicotra Maria, risulta, con l'emendamento dell'onorevole Spoleti, del seguente tenore:

« L'articolo 84 è sostituito dal seguente:

« Non possono essere ammessi all'esame di idoneità di cui agli articoli 86 e 87:

1°) coloro che sono stati condannati per delitto contro il patrimonio punibile con pena restrittiva della libertà personale non inferiore nel minimo a tre anni di reclusione o che risultano dichiarati delinquenti abituali, professionali o per tendenza o comunque si trovino sottoposti a misure amministrative di sicurezza personali;

2°) coloro che sono stati condannati almeno due volte a pena restrittiva della libertà personale di durata non inferiore a due anni per delitto colposo.

L'indegnità cessa con la revoca delle misure amministrative di sicurezza personali o con la riabilitazione ».

Lo pongo in votazione

(È approvato).

L'onorevole Nicotra Maria ha presentato il seguente articolo aggiuntivo: « L'ultimo comma dell'articolo 85 è abrogato ».

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Lo accetto. L'articolo 85 prevede ulteriori casi di esclusione per la patente di terzo grado. Poiché, con l'articolo ora approvato, abbiamo unificato le disposizioni, l'ultimo comma dell'articolo 85 è diventato superfluo.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo aggiuntivo proposto dall'onorevole Nicotra Maria, testè letto e che prenderà il numero 6.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 4, ora 7:

« Il punto 1° dell'articolo 95 delle norme per la tutela delle strade e per la circolazione approvate con regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740, è sostituito dal seguente

« 1°) Quando il conducente venga a trovarsi nelle condizioni di indegnità previste dall'ultimo comma dell'articolo 85 ».

L'onorevole Nicotra Maria propone di sostituirlo con il seguente:

« Il punto 1° dell'articolo 95 è abrogato ».

Tale modifica è conseguente alla approvazione del precedente articolo.

Pongo in votazione l'articolo 4, ora 7, nel testo proposto dall'onorevole Nicotra Maria.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 5, diventato articolo 8:

« All'articolo 111 delle norme per la tutela delle strade e per la circolazione approvate con regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740, è aggiunto il seguente comma:

« Le patenti di abilitazione alla guida rilasciate a seguito di autorizzazione accordata ai sensi dei numeri 1° e 3° della seconda parte del presente articolo hanno validità per l'anno di emissione e per i quattro anni successivi, salvo rinnovo con le stesse norme di cui al presente articolo ».

Le patenti già rilasciate alla data di entrata in vigore della presente legge cesseranno di aver validità il 31 dicembre 1952 ».

Si propone, da parte del relatore, d'accordo con il Governo, di sostituire questo articolo con il seguente:

« All'articolo 111 è aggiunto il seguente comma:

« Le patenti di abilitazione alla guida rilasciate a seguito di autorizzazione accordata

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DELL'8 MAGGIO 1952

ai sensi dei numeri 1° e 3° della seconda parte del presente articolo hanno validità per l'anno di emissione e per i quattro anni successivi, salvo rinnovo con le stesse norme di cui al presente articolo ».

La precedente disposizione si applica anche per le patenti già rilasciate anteriormente alla data di entrata in vigore della presente legge ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 6, ora 9:

« Ai fini della revisione generale delle patenti di abilitazione alla guida di automobili per l'anno 1949, tuttora in corso, disposta dal Ministero per i trasporti di concerto con quello per l'interno, ai sensi dell'articolo 91 delle norme per la tutela delle strade e per la circolazione approvate con regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740, è ammesso, in deroga a quanto stabilito dal predetto articolo 91, che:

a) i conducenti muniti di patente di abilitazione di 1° grado percepiscano la voce di conversazione a metri otto complessivamente e a non meno di metri due per l'orecchio che sente di meno;

b) i conducenti muniti di patente di 2° grado percepiscano la voce di conversazione a metri otto da ciascun orecchio;

c) i conducenti muniti di patente di abilitazione di 3° grado in servizio pubblico di piazza e di noleggio da rimessa con autovetture a non più di nove posti compreso il conducente, in luogo dei requisiti di cui al terzo comma dell'articolo 91 del regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740, presentino i requisiti di cui al punto c) del terzo comma dell'articolo 83 del regio decreto succitato ».

Il relatore, d'accordo con il Governo, propone il seguente testo modificato:

« Ai fini della revisione delle patenti di abilitazione alla guida di automobili, ai sensi dell'articolo 91, è ammesso, in deroga a quanto stabilito dal predetto articolo 91, che:

a) i conducenti muniti di patente di abilitazione di 1° grado percepiscano la voce di conversazione a metri otto complessivamente e a non meno di metri due per l'orecchio che sente di meno;

b) i conducenti muniti di patente di 2° grado percepiscano la voce di conversazione a metri otto da ciascun orecchio;

c) i conducenti muniti di patente di abilitazione di 3° grado, in luogo dei requisiti di cui al terzo comma dell'articolo 91, presentino i requisiti di cui al punto c) del terzo comma dell'articolo 83. Detti conducenti non possono però guidare autobus in servizio di noleggio da rimessa o di linea e treni automobili con freno continuo, e ciò va annotato nella patente di abilitazione ».

PETRUCCI, *Relatore*. La modifica del testo unico è giustificata dalla considerazione che vi sono casi in cui l'udito non è perfettamente uguale da entrambi gli orecchi di una persona. E allora si stabilisce, in sede di revisione delle patenti di 1° grado, che l'orecchio che sente di meno deve udire almeno a due metri di distanza.

Per i conducenti muniti di patente di secondo grado, dai quali si deve richiedere una maggiore sicurezza, la capacità uditiva deve essere a non meno di otto metri di distanza da ciascun orecchio.

Per coloro che sono muniti di patente di terzo grado, si attenuano le restrizioni per quanto riguarda la capacità visiva, escludendo, però, da questa facilitazione i conducenti che debbono guidare autotreni in servizio di autobus.

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Debbo aggiungere, a quanto ha detto il relatore, che la patente di terzo grado è necessaria, sia per la guida di macchine in servizio altrui, sia per la guida di autobus. La formulazione attuale finiva per equiparare gli autisti addetti all'una e all'altra guida. Con la nuova dizione si pongono sullo stesso piano le patenti di secondo e di terzo grado, ma con una limitazione per coloro che sono destinati alla guida di autotreni e autobus.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 6, ora 9, nel testo proposto dal relatore.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 7, diventato articolo 10:

« Le norme di cui ai precedenti articoli 3 e 4 si applicano anche alla revisione generale delle patenti di abilitazione alla guida di automobili per l'anno 1949, tuttora in corso, disposta dal Ministero per i trasporti di concerto con quello per l'interno, ai sensi dell'articolo 91 delle norme per la tutela delle strade e per la circolazione approvate con regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740 ».

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DELL'8 MAGGIO 1952

L'onorevole relatore propone, d'accordo con il Governo, di modificarlo nel modo seguente:

« Le norme di cui ai precedenti articoli 5 e 9 si applicano anche alla revisione generale delle patenti di abilitazione alla guida di automobili disposta per l'anno 1949. »

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Chiarisco questa modifica. Poiché la revisione nel 1949 è stata operata in base alla legislazione allora vigente, se non applicassimo queste norme più larghe, che la Commissione ha oggi approvato, anche alla revisione del 1949, molti guidatori, che hanno avuto ritirata la patente nel 1949, non potrebbero riaverla se non facendone una nuova. Pertanto, la modifica è pienamente giustificata.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 7, ora 10, nel testo proposto dal relatore.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 8, diventato articolo 11:

« Con decreti del Presidente della Repubblica, da emanare non oltre cinque anni dalla entrata in vigore della presente legge, possono essere stabiliti o modificati i requisiti fisici da richiedere per il rilascio del certificato di idoneità per patenti di abilitazione a condurre automobili, di ogni grado, nonché i requisiti fisici da richiedere ai fini della revisione delle patenti stesse.

L'emanazione di tali decreti deve aver luogo con riguardo ai risultati della scienza medica nel campo acustico e visivo ».

Il relatore, d'accordo con il Governo, propone di modificarlo nel modo seguente:

« Con decreti del Presidente della Repubblica, da emanare non oltre cinque anni dalla entrata in vigore della presente legge, possono essere stabiliti o modificati i requisiti fisici da richiedere ai fini della revisione delle patenti stesse.

L'emanazione di tali decreti deve aver luogo con riguardo ai risultati della scienza medica nel campo acustico e visivo ».

PETRUCCI, *Relatore*. Attualmente ci troviamo in condizione di dovere ricorrere, di volta in volta, ad una legge per modificare le disposizioni del testo unico. Pertanto, è opportuno concedere questa delega, che non costituisce alcuna menomazione del Par-

lamento, dato che si tratta di materia puramente regolamentare.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 8, ora 11, nel testo proposto dal relatore.

(È approvato).

Il relatore propone il seguente articolo aggiuntivo, che prenderà il numero 12:

« La presente legge entra in vigore il giorno successivo alla sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica.

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

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

Seguito della discussione del disegno di legge: Modifica al comma 5° dell'articolo 5 della legge 14 febbraio 1949, n. 40, contenente provvedimenti a favore degli assuntori delle ferrovie dello Stato. (2512).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: Modifica al comma 5° dell'articolo 5 della legge 14 febbraio 1949, n. 40, contenente provvedimenti a favore degli assuntori delle ferrovie dello Stato.

Come gli onorevoli colleghi ricorderanno, l'esame di questo disegno di legge fu sospeso, in una precedente seduta, per dare modo al relatore, onorevole Jervolino Angelo Raffaele, di chiarire alcuni dubbi che erano sorti.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE, *Relatore*. Allorché iniziammo l'esame di questo disegno di legge, sorse il dubbio che, approvando la modifica al comma quinto dell'articolo 5 della legge 14 febbraio 1949, n. 40, così come è proposta nel disegno di legge, si danneggiassero determinate categorie di personale.

Come dissi l'altra volta, si tratta di correggere un errore materiale di riferimento che è nella legge n. 40 del 1949.

Per maggiore chiarezza, riassumo i termini della questione. Con decreto legislativo 21 settembre 1947, n. 957, si stabilì che il compenso mensile da corrispondere al manovale donna doveva essere uguale al compenso mensile che veniva corrisposto al manovale uomo. Successivamente, appunto con la legge 14 febbraio 1949, n. 40, veniva disposto che agli assuntori di impianti di gruppo C doveva essere corrisposto lo stipendio mensile che si dà

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DELL'8 MAGGIO 1952

al manovale donna, dimenticando che, precedentemente, vi era stata una equiparazione del compenso mensile dei manovali donne a quello dei manovali uomini.

Naturalmente, nell'amministrazione è sorto il dubbio che gli assuntori di impianti del gruppo *C*, accortisi dell'errore che, in sostanza, consisteva in una retrodatazione della loro equiparazione, potessero reclamare tutti gli arretrati.

Posso, quindi, tranquillizzare gli onorevoli commissari che la categoria non viene a subire alcun danno economico. Attualmente, il compenso mensile di un assuntore scapolo, concessionario di un impianto classificato nel gruppo *B*, prima categoria, in applicazione dell'articolo 4 della legge 14 febbraio 1949, n. 40, è così determinato: retribuzione mensile, 11.917; carovita, 11.840; caropane, 780; assegno perequativo, 500. Totale: 25.037.

Invece, il compenso mensile iniziale di un assuntore scapolo, concessionario di un impianto del gruppo *C*, prima categoria, sempre in virtù dell'articolo 4 della legge 14 febbraio 1949, n. 40, è così determinato: retribuzione mensile, 9.534 (vi è una decurtazione del venti per cento, come è precisato nell'articolo unico sottoposto alla nostra approvazione); carovita, 11.840; caropane, 780; assegno perequativo, 500. Totale: 22.654.

Di conseguenza, l'applicazione del provvedimento in esame non provoca alcun danno al compenso mensile degli assuntori di impianti che sono classificati nel gruppo *C*; tanto è vero che per correggere questo errore di riferimento, commesso con la legge 14 febbraio 1949, n. 40, noi ci dobbiamo riportare al 1° aprile 1949, cioè dobbiamo sanare, con un provvedimento di legge, un errore di fatto in cui si è incorsi.

Chiarito ogni dubbio, propongo l'approvazione del disegno di legge in esame.

SURACI. I chiarimenti datici dal relatore non mi hanno interamente convinto. A me sembra che la nuova disposizione torni a danno degli assuntori. Infatti, il disegno di legge in esame propone sostanzialmente una riduzione del trattamento economico degli assuntori, concessionari di impianti classificati nel gruppo *C*, da lire 11.917 (retribuzione minima) e 13.567 (retribuzione massima, che compete a chi abbia almeno 16 anni di servizio) rispettivamente a lire 9.534 e 10.854. Aggiungendo 12.400 lire di indennità, la retribuzione complessiva mensile di tali assuntori va attualmente da un minimo lordo di lire 24.300 ad un massimo di 25.960. Queste cifre, già così basse, dovrebbero essere ridotte

ancora di 2.380 o 2.715 lire mensili. Questo disegno di legge tende ad annullare, per questi agenti, i benefici dei miglioramenti economici approvati recentemente dal Parlamento.

Non possiamo, perciò, essere d'accordo sulla proposta governativa, tanto più se si tiene presente che questi assuntori, come tutti gli altri assuntori dei quali l'amministrazione può sbarazzarsi quando voglia, oltre ad essere retribuiti nel modo anzidetto, sono privati della pensione per invalidità e vecchiaia e di qualsiasi compenso di buonuscita.

Questo trattamento è così ingiusto che, a seguito delle pressioni sindacali, lo stesso consiglio d'amministrazione delle ferrovie dello Stato ha adottato, qualche mese fa, la decisione di massima di proporre a loro favore l'assicurazione per invalidità e vecchiaia ed una indennità di buonuscita. Benché siano già trascorsi diversi mesi, non risulta che il disegno di legge, che dovrebbe concretare tale deliberazione, sia stato approvato.

Se una modifica s'impone è dunque questa: sistemare in ruolo gli assuntori e, nel frattempo, concedere loro pensione, buonuscita e assistenza mutualistica.

Per questi motivi, noi voteremo contro il disegno di legge che, invece di migliorare, aggrava le condizioni degli assuntori.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE, *Relatore*. Queste stesse obiezioni furono mosse dall'onorevole Amendola Pietro, nella precedente seduta. Ho controllato personalmente presso la amministrazione delle ferrovie come non si affatto vero che si intenda creare una condizione di sfavore per gli assuntori di impianti classificati nel gruppo *C*.

Ho già citato la cifra del compenso mensile percepito attualmente dagli assuntori di gruppo *C*. Essi ricevono una retribuzione di 9.534 lire, che rappresenta proprio il compenso, decurtato del 20 per cento, che percepiscono gli assuntori di gruppo *B*.

Pertanto, non è assolutamente vero che si voglia apportare una rettifica a danno degli assuntori. Si tratta, invece, di evitare un equivoco in cui è caduto il legislatore quando ha fatto riferimento ad una categoria di personale che non esisteva più. Infatti, nel 1947, come ho già detto, la differenza fra il trattamento economico del manovale uomo e quello del manovale donna fu abolita. Nel 1949, ripeto, il legislatore, dimenticando che la distinzione era stata soppressa, ha fatto riferimento al manovale donna.

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DELL'8 MAGGIO 1952

In questa sede, noi non facciamo altro che confermare, con un riferimento più esatto, la situazione quale essa è. Se gli assuntori di impianti classificati nel gruppo C hanno da avanzare delle richieste, potranno farlo in altra sede. Debbo, però, protestare contro il tentativo di influenzare la Commissione, facendo credere che si voglia danneggiare questa categoria. Non mi sarei mai prestato ad una cosa del genere, né avrei sorpreso la buona fede dei colleghi della Commissione nell'associarmi ad una simile cattiva azione!

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il problema sollevato dall'onorevole Suraci è molto più vasto, e su di esso gli orientamenti possono essere diversi tanto che, forse, sarà opportuno ritornarci. È vero che l'amministrazione ne ha fatto oggetto di esame e che i provvedimenti legislativi sono in corso; ma il problema non può essere affrontato in questa sede, perché ci stiamo occupando soltanto della correzione di un testo erroneamente compilato e perché questa correzione riguarda una sola categoria di assuntori, mentre l'onorevole Suraci pone il problema per gli assuntori di tutti e tre i gruppi (A, B, C).

Se gli assuntori sono stati divisi in tre categorie, è logico che la retribuzione non sia uguale per tutte e tre, anche perché ogni categoria ha una differente mole di lavoro e di responsabilità.

Quando, nella precedente seduta, l'onorevole Amendola sollevò quei dubbi, tanto io che l'onorevole relatore chiedemmo il rinvio, preoccupati che il pericolo da lui denunciato potesse realmente sussistere. Oggi, non ho che da confermare quanto ha già detto l'onorevole Jervolino.

Attualmente gli assuntori di gruppo C (celibi, all'inizio della loro attività) percepiscono lire 22.654 mensili. Con il nuovo riferimento che si stabilisce, continueranno a percepire la stessa somma, perché la riduzione del 20 per cento opera soltanto sullo stipendio base; non opera sul carovita, né sul caropane, né sull'assegno perequativo.

Come ha detto l'onorevole relatore, la ragione del provvedimento sta nella necessità di regolarizzare un riferimento fatto ad una categoria di personale che non c'è più nell'amministrazione. La situazione degli assuntori rimane invariata. Se c'è un problema di fondo, esso andrà affrontato in un secondo momento, ma allora bisognerà affrontarlo per gli assuntori di tutti e tre i gruppi.

JACOPONI. Non mettiamo in dubbio la serietà di intenti del collega Jervolino e del-

l'onorevole Sottosegretario. Tuttavia, la categoria interessata, con un esposto particolareggiato, ha addotto le considerazioni che sono state riprese dal collega Suraci. Ci troviamo di fronte a questo dilemma: sostenere una tesi che sembra mettere in dubbio la sincerità delle dichiarazioni dell'onorevole relatore e del Sottosegretario; o trascurare le richieste della categoria la quale in, seguito all'approvazione di questa legge, si vedrebbe decurtate ancora le sue già magre retribuzioni.

Per un esame più approfondito della materia, desidereremmo che la discussione di questo disegno di legge fosse rinviata di qualche settimana.

PRESIDENTE. Onorevole Jacoponi, queste stesse osservazioni sono state già fatte, in una precedente seduta, dall'onorevole Amendola Pietro, per cui sorse la preoccupazione che i rilievi della categoria interessata potessero avere un preciso fondamento e che si potesse incorrere — in caso di non approfondito esame da parte della Commissione — in un errore involontario, perché la volontà della legge è di non modificare il trattamento economico che la categoria gode in questo momento. Allora, per maggiore tranquillità della nostra coscienza, rinviavamo la discussione del disegno di legge.

Bisogna vedere se l'esposto in possesso dell'onorevole Suraci risale all'epoca in cui l'onorevole Amendola Pietro fece le sue riserve, oppure se è successivo. Ora, poiché le osservazioni fatte dall'onorevole Suraci sono identiche a quelle esposte tempo fa dall'onorevole Amendola, e poiché vi è stata una indagine svolta con estrema cura dal relatore e dal Sottosegretario di Stato, noi, oggi, possiamo in tutta coscienza affermare che quei pericoli avvertiti, prima dall'onorevole Amendola e poi dall'onorevole Suraci, non esistono.

Nessun altro chiedendo di parlare, dichiarato chiusa la discussione generale.

Do lettura dell'articolo unico:

« Il comma quinto dell'articolo 5 della legge 14 febbraio 1949, n. 40, è sostituito dal seguente, con effetto dal 1° aprile 1949:

« La retribuzione da corrispondersi ai concessionari delle assuntorie di cui all'articolo 4, classificate nella 1ª categoria del gruppo C, è stabilita in misura pari allo stipendio, ridotto del venti per cento, degli agenti ferroviari di grado 14° del personale della linea con la qualifica di cantoniere, aventi uguale numero di anni di servizio ».

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DELL'8 MAGGIO 1952

Poiché non vi sono osservazioni od emendamenti, il disegno di legge, che consta di un articolo unico, sarà votato direttamente a scrutinio segreto in fine seduta.

Discussione del disegno di legge: Norme speciali per la ricostruzione del naviglio di cabotaggio. (2608).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Norme speciali per la ricostruzione del naviglio di cabotaggio.

Comunico che la IV Commissione (Finanze e Tesoro) ha espresso parere favorevole.

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

MONTICELLI, Relatore. Uno dei problemi che più interessano la marina mercantile è indubbiamente quello della ricostruzione del naviglio minore.

La crisi di questo naviglio è in relazione con la seconda guerra mondiale. All'inizio di questa, il naviglio di cabotaggio era rappresentato da navi antiquate, che soltanto da pochi anni erano passate dalla vela al motore. Alla fine della guerra, il naviglio era ridotto a circa il 10 per cento e lo stato delle navi superstiti, preoccupante. Nell'immediato dopoguerra, negli anni 1945-46, sia perché il recupero del naviglio di cabotaggio fu rapido e sollecito, al contrario del naviglio di grande stazza, sia perché vi erano alcune navi in costruzione, che poterono essere terminate in quel periodo, si ebbe una fase piuttosto favorevole, in quanto il naviglio di cabotaggio poté facilmente sostituirsi agli altri mezzi di trasporto e incassare noli remunerativi.

Però, quando ebbe inizio la ricostruzione del naviglio da carico, quando cominciarono ad entrare in funzione le navi acquistate all'estero, la crisi del piccolo naviglio ricominciò e si andò continuamente aggravando, perché gli armatori non furono in grado di affrontare il rinnovamento da soli e non vi era nessuna provvidenza legislativa in favore del naviglio di cabotaggio.

Il problema non ha che una soluzione: l'intervento dello Stato.

Noi abbiamo un naviglio da demolire che è rappresentato da navi in legno da 30 a 300 tonnellate di stazza lorda e di età superiore ai 13 anni. (Il limite dei 13 anni è determinato dal fatto che molte di queste navi sono state costruite nel 1938, con la legge di quell'anno n. 330 del 10 marzo, e che dal 1938 ad oggi sono passati 13 anni).

Il naviglio da costruire, secondo i suggerimenti della tecnica, è rappresentato da navi in acciaio, di 500 e di 1000 tonnellate di stazza lorda. Ora, poiché noi sappiamo che il costo si aggira intorno alle 300 mila lire per tonnellata di stazza, il problema è di saldare la differenza che esiste fra il maggior costo dei cantieri italiani e quello dei cantieri esteri, differenza che corrisponde a circa il 43 per cento del costo nazionale, e, cioè, a circa lire 130 mila per tonnellata di stazza.

Solo con questo contributo si potranno incoraggiare gli armatori a ricostruire il proprio naviglio.

Con queste provvidenze, vi è la possibilità di ricostruire 7 mila tonnellate di stazza, con un contributo globale di 900 milioni. I fondi sono disponibili, perché nella legge n. 902 del 1951, successiva alla legge Saragat, fu accantonata questa somma.

Le esigenze dei cantieri minori, che costruiscono navi con scafi metallici di un tonnellaggio non superiore alle 2 mila tonnellate, sono state prese in considerazione anche dalla legge per l'incremento dell'occupazione, che attualmente si sta discutendo in Assemblea. Quella legge prevede la possibilità, fino al limite di 600 milioni, di dare lo stesso contributo a chi costruisce *ex novo*.

Mi riservo di presentare alcuni emendamenti che ho concordato con il Ministero.

Concludendo, invito la Commissione ad approvare il disegno di legge in esame.

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

TAMBRONI, Sottosegretario di Stato per la marina mercantile. Mi associo all'invito che il relatore ha rivolto alla Commissione per l'approvazione di questo disegno di legge, con quelle modifiche che il relatore proporrà e che hanno il consenso del Governo.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli.

Do lettura dell'articolo 1:

« I proprietari di navi mercantili nazionali da carico secco a scafo di legno di stazza lorda non inferiore a 30 e non superiore a 300 tonnellate, e di età non inferiore ad anni tredici, che intendano demolire le navi stesse e ricostruire navi dello stesso tipo a scafo metallico, purché di stazza lorda non inferiore a 500 tonnellate, possono essere ammessi ad un contributo a fondo perduto nella misura indicata nell'articolo 3.

Il tipo delle navi da demolire e la loro destinazione al trasporto di carichi secchi

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DELL'8 MAGGIO 1952

devono risultare anteriori alla entrata in vigore della presente legge.

La stazza delle navi deve risultare da certificati in corso di validità, e, in mancanza, da appositi accertamenti del Registro Italiano Navale. ».

Su questo articolo, il relatore ha presentato il seguente emendamento al primo comma, aggiuntivo, dopo le parole « I proprietari », delle altre « da almeno tre anni dall'entrata in vigore della presente legge » e, dopo le parole « anni tredici » delle altre « o comunque varate prima del 1° gennaio 1939 ».

Il criterio al quale si ispira l'emendamento dell'onorevole Monticelli è giustissimo: evitare che su queste navi di legno si facciano speculazioni, comprando con poche lire i diritti di coloro che posseggono queste navi, per avere i benefici previsti dalla legge.

Pongo in votazione l'emendamento dell'onorevole Monticelli.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 1 nel suo complesso, che risulta del seguente tenore:

« I proprietari, da almeno tre anni dall'entrata in vigore della presente legge, di navi mercantili nazionali da carico secco a scafo di legno di stazza lorda non inferiore a 30 e non superiore a 300 tonnellate, e di età non inferiore ad anni tredici, o comunque varate prima del 1° gennaio 1939, che intendano demolire le navi stesse e ricostruire navi dello stesso tipo a scafo metallico, purché di stazza lorda non inferiore a 500 tonnellate, possono essere ammessi ad un contributo a fondo perduto nella misura indicata nell'articolo 3.

Il tipo delle navi da demolire e la loro destinazione al trasporto di carichi secchi devono risultare anteriori alla entrata in vigore della presente legge.

La stazza delle navi deve risultare da certificati in corso di validità, e, in mancanza, da appositi accertamenti del Registro Italiano Navale ».

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 2:

« Il tonnellaggio ammissibile al contributo di cui all'articolo 1 corrisponderà, per ogni singola ammissione, alla metà del tonnellaggio demolito.

Il tonnellaggio complessivo da ricostruire non potrà superare le 7.000 tonnellate di stazza lorda.

Le navi da ricostruire saranno di due tipi, e cioè: da 500 e da 1000 tonnellate di stazza lorda, con una velocità non inferiore rispettivamente a 9 e 10 miglia orarie alle prove ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 3:

« Il contributo di cui all'articolo 1 è di lire 130.000 a tonnellata di stazza lorda delle navi di nuova costruzione.

Salvo il disposto dell'articolo 9, il contributo può essere corrisposto in cinque rate, delle quali quattro — dell'importo del 20 per cento dell'ammontare complessivo del contributo come indicato nell'ultimo comma del presente articolo — quando la costruzione avrà raggiunto il 20, il 40, il 60, e l'80 per cento dello stato di avanzamento accertato a termini dell'articolo 20 del regolamento approvato con regio decreto 13 aprile 1939, n. 1101.

La rata a saldo del contributo sarà pagata dopo l'entrata in effettivo esercizio della nave.

Il contributo globale spettante a ciascuna nave non può superare l'ammontare indicato nel provvedimento di ammissione ai benefici della presente legge ».

A questo articolo l'onorevole Sottosegretario di Stato propone il seguente emendamento: al secondo comma, invece di dire: « dello stato di avanzamento », dire: « secondo lo stato di avanzamento ».

Pongo in votazione questo emendamento.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 3 così modificato.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 4:

« Ove i singoli proprietari non raggiungano colla demolizione almeno 1000 tonnellate di stazza lorda, devono raggrupparsi a pena di decadenza nei termini che saranno stabiliti dal Ministro della marina mercantile, per poter ottenere i benefici per la costruzione di almeno una nave da 500 tonnellate di stazza lorda ».

A questo articolo l'onorevole relatore ha proposto i seguenti commi aggiuntivi:

« Il raggruppamento deve assumere la forma della comproprietà a termini degli articoli 258 e seguenti del Codice della navi-

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DELL'8 MAGGIO 1952

gazione, non appena sia stata iniziata la costruzione della nave.

La costituzione in comproprietà nella ipotesi prevista dal comma precedente è esente da qualsiasi taxa di trasferimento e di registro.

Il trasferimento di quote di comproprietà delle navi ammesse ai benefici della presente legge è subordinata alla autorizzazione del Ministro della marina mercantile, entro il periodo di quattro anni dalla entrata in vigore della presente legge ».

MONTICELLI, *Relatore*. La spiegazione di questi comma aggiuntivi è molto semplice. I raggruppamenti, secondo il codice della navigazione, possono assumere varie specie. Noi troviamo che è più idoneo il raggruppamento sotto la forma della comproprietà. Richiamandoci agli articoli 258 e seguenti del codice della navigazione, diciamo che il raggruppamento deve assumere soltanto la forma della comproprietà, nel momento in cui si inizia la costruzione della nave, e, come conseguenza, stabiliamo che questa costituzione in comproprietà non è sottoposta al pagamento della taxa di registro. Conseguentemente, subordiniamo il trasferimento delle quote di proprietà ad un controllo da parte del Ministro della marina mercantile, che deve autorizzare il trasferimento stesso, e diamo al Ministro un termine di 4 anni, per questo compito, dalla entrata in vigore della presente legge.

PRESIDENTE. Pongo in votazione i commi aggiuntivi proposti dall'onorevole Monticelli.

(Sono approvati).

Pongo in votazione l'articolo 4 che risulta ora del seguente tenore:

« Ove i singoli proprietari non raggiungano colla demolizione almeno 1000 tonnellate di stazza lorda, devono raggrupparsi a pena di decadenza nei termini che saranno stabiliti dal Ministro per la marina mercantile, per poter ottenere i benefici per la costruzione di almeno una nave da 500 tonnellate di stazza lorda.

« Il raggruppamento deve assumere la forma della comproprietà a termini degli articoli 258 e seguenti del Codice della navigazione, non appena sia stata iniziata la costruzione della nave:

La costituzione in comproprietà nella ipotesi prevista dal comma precedente è esente da qualsiasi taxa di trasferimento e di registro.

Il trasferimento di quote di comproprietà delle navi ammesse ai benefici della presente legge è subordinata alla autorizzazione del Ministro della marina mercantile entro il periodo di quattro anni dall'entrata in vigore della presente legge ».

(È approvato).

Passiamo all'articolo 5:

« Qualora la velocità alle prove risulti inferiore al minimo stabilito nell'articolo 2, e non fosse provveduto in conseguenza prima dell'entrata in esercizio della nave, il proprietario perde i benefici indicati nell'articolo 9 della legge 8 marzo 1949, n. 75, esteso alle nuove costruzioni di cui alla presente legge, dal successivo articolo 6 ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 6:

« Alle costruzioni previste dalla presente legge sono applicabili le disposizioni di cui agli articoli 7, lettera a), 8, 9, 10, 11, 12, 28, 32 e 33 della legge 8 marzo 1949, n. 75.

Sono altresì applicabili le norme di cui al capo IV della legge medesima, nonché le disposizioni che fossero successivamente emanate per agevolare il finanziamento delle nuove costruzioni navali.

Alle navi che siano demolite in base alla presente legge si applicano le disposizioni di cui al primo comma dell'articolo 1 della legge 19 maggio 1939, n. 762, e relative norme regolamentari ».

Come i colleghi vedono, si richiamano le norme della legge Saragat e si estendono a queste nuove costruzioni, senza alcuna innovazione.

Pongo in votazione l'articolo 6.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 7:

« Coloro che intendano demolire le navi di cui all'articolo 1 e procedere alla ricostruzione a norma della presente legge dovranno farne domanda al Ministero della marina mercantile corredata degli estratti matricolari delle navi da demolire e dei relativi certificati di stazza, nonché del progetto definitivo e dei piani e delle specifiche della nave da costruire ».

Il relatore, onorevole Monticelli, ha presentato il seguente articolo sostitutivo:

« Coloro che intendano demolire le navi di cui all'articolo 1 e procedere alla ricostruzione

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DELL'8 MAGGIO 1952

a norma della presente legge dovranno farne domanda, entro 30 giorni dall'entrata in vigore della legge stessa, al Ministero della marina mercantile corredata degli estratti matricolari delle navi da demolire e dei relativi certificati di stazza.

Qualora sia concessa l'ammissione ai benefici della presente legge, gli interessati debbono, entro 45 giorni dalla data del provvedimento di ammissione, presentare al Ministero predetto il progetto definitivo, i piani e la specifica della nave da costruire ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 8:

« Le domande dei singoli o dei raggruppamenti costituiti per i fini indicati all'articolo 4 saranno prese in esame secondo l'ordine cronologico della loro presentazione al Ministero della marina mercantile, purché documentate a norma dell'articolo precedente.

L'ammissione ai benefici previsti dalla presente legge è concessa dal Ministro della marina mercantile, entro i limiti di tonnellaggio e di spesa di cui agli articoli 2 e 12 della presente legge.

Raggiunti tali limiti, le domande ammissibili di data posteriore potranno essere prese in esame soltanto in caso di rinuncia o di decadenza a termini dell'articolo 9 degli ammessi ai benefici ».

MONTICELLI, *Relatore*. Debbo far presente che la IV Commissione, nel dare il parere favorevole, aveva raccomandato di esaminare la possibilità di sostituire al criterio, secondo cui le domande debbono essere esaminate secondo l'ordine cronologico della loro presentazione, quello del ricorso alla pubblica gara.

Osservo che questo non è possibile, per il fine che si propone il disegno di legge, poiché il ricorso alla pubblica gara comporterebbe un notevole ritardo nell'applicazione della legge.

Invito, perciò, la Commissione ad approvare l'articolo 8 nel testo ora letto.

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni od emendamenti, pongo in votazione l'articolo 8.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 9:

« Entro sei mesi dalla data del provvedimento di ammissione, i proprietari dovranno, a pena di decadenza dai benefici, esibire al

Ministero della marina mercantile i documenti comprovanti l'avvenuta demolizione delle navi da demolire e l'avvenuto inizio della nuova costruzione.

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

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

Le domande e i documenti per la liquidazione e il pagamento del saldo del contributo devono essere presentati, a pena di decadenza, entro sei mesi dall'entrata in esercizio delle navi ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 10:

« Possono essere ammesse ai benefici della presente legge le persone o società indicate nell'articolo 1 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 28 novembre 1947, n. 1547 ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Il relatore propone il seguente articolo aggiuntivo:

« Qualora in base alle domande ammesse per la costruzione di nuove navi con i benefici della presente legge, o in conseguenza di rinuncie o decadenze non venisse utilizzato integralmente lo stanziamento di cui all'articolo 11, il residuo potrà essere utilizzato per la concessione del contributo, nella misura di cui al primo comma dell'articolo 3, per la costruzione di navi del tipo indicato nel terzo comma dell'articolo 2, e di rimorchiatori, indipendentemente dalla demolizione di navi del tipo indicato nell'articolo 1, in accoglimento sia di domande presentate nei termini stabiliti dal primo comma dell'articolo 2 della legge 8 marzo 1949, n. 75, sia di nuove domande presentate entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge ».

Non essendovi osservazioni od emendamenti, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Questo articolo prenderà il numero 11. Pertanto in sede di coordinamento, si provvederà a correggere il riferimento all'articolo 11 del testo ministeriale.

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DELL'8 MAGGIO 1952

Do lettura dell'articolo 11, diventato articolo 12:

« Per far fronte agli oneri derivanti dalla applicazione della presente legge saranno utilizzati, per un ammontare non superiore a 900 milioni, gli stanziamenti previsti dalla legge 5 settembre 1951, n. 902.

Per gli adempimenti di cui all'articolo 11 della legge 8 marzo 1949, n. 75, richiamato dall'articolo 6 della presente legge, saranno utilizzati 25 milioni dei fondi stanziati con l'articolo 35 della citata legge n. 75 ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Il disegno di legge sarà subito votato a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge esaminati nella seduta odierna.

(Segue la votazione).

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

« Modifiche al testo unico delle norme per la tutela delle strade e per la circolazione, approvato con regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740, relativamente ai requisiti fisici e morali di cui devono essere in possesso gli aspiranti al conseguimento delle patenti di guida e i titolari delle stesse, in sede di revisione ». (1921).

Presenti e votanti 31

Maggioranza 16

Voti favorevoli 29

Voti contrari 2

(La Commissione approva).

« Modifica al comma 5° dell'articolo 5 della legge 14 febbraio 1949, n. 40, contenente provvedimenti a favore degli assuntori delle ferrovie dello Stato ». (2512).

Presenti e votanti 31

Maggioranza 16

Voti favorevoli 27

Voti contrari 4

(La Commissione approva).

« Norme speciali per la ricostruzione del naviglio di cabotaggio ». (2608).

Presenti e votanti 31

Maggioranza 16

Voti favorevoli 30

Voti contrari 1

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Angelini, Babbi, Caroniti, Colasanto, Cotani, De Caro Gerardo, De Martino Alberto, De Palma, Ducci, Farinet, Farini, Giannini Olga, Giavi, Jacoponi, Jervolino Angelo Raffaele, Momoli, Monterisi, Monticelli, Nicotra Maria, Olivero, Petrucci, Sala, Salerno, Salvatore, Semeraro Santo, Sica, Simonini, Spoliti, Suraci, Tomba, Viale.

Sono in congedo:

Borsellino e Cara.

La seduta termina alle 10,50.