

COMMISSIONE VIII

TRASPORTI - COMUNICAZIONI - MARINA MERCANTILE

LXXV.

SEDUTA DI VENERDÌ 18 LUGLIO 1952

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **ANGELINI**

INDICE

	PAG.
Disegno di legge (Discussione e approvazione):	
Potenziamento della ferrovia Trento-Malé e completamento delle ferrovie Motta - Schettino - Regalbuto e Alcamo diramazione Trapani. (<i>Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato</i>). (2825)	741
PRESIDENTE	741, 743, 744
GIAVI	742
VERONESI	742, 743
NICOTRA MARIA, <i>Relatore</i>	742, 743, 744
MATTARELLA, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	743
PETRUCCI	743
AMENDOLA PIETRO	744
Sistemazione della previdenza marinara. (<i>Approvato dal Senato</i>). (2831)	744
PRESIDENTE	744, 746, 748
SALERNO	745
MAZZA	745
GIULIETTI	746, 747, 758
DUCCI	746
PETRUCCI	746
JACOPONI	746
SIMONINI	747
CAPPA, <i>Ministro della marina mercantile</i>	747
PALENZONA	748
Votazione segreta:	
PRESIDENTE	758

La seduta comincia alle 9,10.

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

(*E approvato*).

Discussione del disegno di legge: Potenziamento della ferrovia Trento-Malé e completamento delle ferrovie Motta-Schettino-Regalbuto e Alcamo diramazione Trapani. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (2825).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Potenziamento della ferrovia Trento-Malé e completamento delle ferrovie Motta-Schettino-Regalbuto e Alcamo diramazione Trapani », già approvato dalla VII Commissione permanente del Senato.

Come i colleghi sanno, una delegazione della Regione Trentino-Alto Adige ha chiesto di essere ascoltata in relazione al disegno di legge che siamo chiamati ad esaminare ed è stata ricevuta da un Comitato delegato dalla nostra Commissione e da me presieduto.

Debbo ora riferire ciò che i rappresentanti della Regione hanno illustrato perché venisse a conoscenza della nostra Commissione.

Tempo addietro l'Assemblea regionale votò, a stragrande maggioranza, un ordine del giorno tradotto successivamente in un prov-

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 18 LUGLIO 1952

vedimento di legge in ordine al potenziamento della ferrovia Trento-Malè che, secondo gli intendimenti delle autorità regionali e secondo il disposto del disegno di legge summenzionato, dovrebbe essere costruita non a scartamento ridotto, ma a scartamento normale. Per ottenere ciò la Regione, in sede di riordinamento ferroviario del Trentino, avrebbe abbandonato delle concessioni di carattere idroelettrico. I rappresentanti della Regione dicono anche che la spesa per la ferrovia a scartamento normale, sarebbe anche minore di quella prevista dal progetto di legge attuale. Di conseguenza essi chiedono che la Commissione, prima di pronunciarsi sopra l'aumento di spesa, tenga presente che questo aumento è richiesto per le esigenze della esecuzione della ferrovia Trento-Malè a scartamento ridotto, così come è stata approvata dal Consiglio superiore dei lavori pubblici. Alla nostra eccezione che questi 400 milioni rappresentano un beneficio che la Regione viene ad avere, i rappresentanti della Regione rispondono che se si trattasse di un accantonamento puro e semplice, potrebbe essere non leso il diritto della Regione, ma siccome la maggiore spesa è stanziata per l'esecuzione di un progetto, essi chiedono che sia rinviata la discussione del provvedimento per poter esporre al Governo, attraverso i loro organi, le loro ragioni, rilevando inoltre che si potrebbe raggiungere lo stesso fine attraverso un minor percorso di 34 chilometri, sui 52, tenendo presenti altre ragioni di carattere tecnico e di carattere economico che intendono prospettare.

Ora noi ci troviamo, indipendentemente dal dover o meno assolvere a voti di altre assemblee, che debbono peraltro esser tenuti presenti, di fronte ad un insieme di elementi su cui non siamo sufficientemente informati e che possono creare dei dubbi in noi che dobbiamo deliberare; può essere perciò conveniente che la Commissione approfondisca lo studio della questione prima di deliberare. Ora siccome ci si chiede un semplice rinvio (in un primo momento era stato chiesto di inserire nella legge un certo emendamento che comporterebbe lo spostamento della competenza dal Governo all'Assemblea: il che non è possibile, perché la legge istitutiva demanda agli organi di Governo di deliberare) fino alla ripresa dei lavori parlamentari, per dar modo agli organi regionali di intervenire presso il Governo esponendo le loro ragioni, condivise a quanto pare dalla totalità della popolazione (nell'Assemblea regionale c'è stato un solo voto contrario, oltre a 13 astenuti,

in Consiglio provinciale c'è stata l'unanimità), considerando tutta la serietà con cui la nostra Commissione ha sempre deliberato e la opportunità che ulteriori indagini si compiano, penso che potremmo rinviare alla ripresa dei lavori parlamentari la discussione del disegno di legge in esame.

GIACCI. Io credo, signor Presidente, che sia opportuno rinviare la discussione di questa parte del disegno di legge, anche perché — confesso — se si dovesse venire ad un voto e non fosse stato chiarito se la ferrovia si ricostruisce a scartamento ridotto o meno, dovrei votare contro, pur con tutto il desiderio di vedere potenziata quella ferrovia.

È da tener presente che quella ferrovia è adibita quasi esclusivamente, per l'80 per cento, a trasporto di frutta. Immaginate che cosa significhi un trasbordo per una merce così facilmente deteriorabile!

Si potrebbe, dunque, stralciare la parte relativa alla ferrovia Trento-Malè e rinviarne l'esame; e procedere, invece, alla discussione ed approvazione della seconda parte del disegno di legge, relativo alle ferrovie Motta-Schettino-Regalbuto e Alcamo diramazione Trapani. Si verrebbe così ad evitare un ritardo nell'approvazione di questa parte del provvedimento per cui non vi sono difficoltà. Faccio in tal senso proposta formale.

VERONESI. Lo stralcio fatto oggi non migliorerebbe la situazione della seconda parte del disegno di legge perché il provvedimento deve ugualmente ritornare al Senato. Tanto vale aspettare ad esaminare l'intero disegno di legge. Lo stralcio non favorirebbe in alcun modo le ferrovie della Sicilia. Faccio, pertanto, formale proposta di rinvio per l'intero provvedimento.

NICOTRA MARIA, *Relatore*. Io non comprendo la necessità di un rinvio della discussione del disegno di legge proprio perché mi sembra che, poiché la legge istitutiva non diceva chiaramente in quale forma si sarebbe dovuto procedere alla trasformazione della ferrovia del Trentino e questo non è che un aumento dello stanziamento, si potrebbe approvare la legge in esame, senza compromettere la soluzione che si adotterà nell'eseguire i lavori. Però, poiché è stata presentata una relazione tecnica che impegnerebbe nel senso di costruire la ferrovia a scartamento ridotto, il Governo ci potrebbe assicurare che il finanziamento che andremmo a votare non è legato alla esecuzione di quanto è stato espresso in quella relazione.

In subordinata sono favorevole allo stralcio del primo articolo, ed all'approvazione del-

la parte del provvedimento relativo alla ferrovia Motta-Schettino-Regalbuto e Alcamo di ramazione Trapani.

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. In effetti l'approvazione della legge che amplia lo stanziamento non comporta impegno né verso una soluzione, né verso l'altra; ma, naturalmente, lo stanziamento è fatto in funzione di una determinata direttiva, che, lealmente, debbo riconoscere e che sorge dal voto del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Tale voto non è impegnativo per il Ministero ed esso infatti non ha ancora deciso nulla, né se adottare lo scartamento ordinario, né se adottare lo scartamento ridotto: L'impegno che chiede l'onorevole Nicotra, non saprei in che forma prenderlo. Potrei assumerlo nel senso che il Ministero soprassedie alla sua determinazione. Ma fino a quando? E in attesa di che cosa? Questo è il punto che dovremmo chiarire.

Quanto alla richiesta di rinvio, non posso che rimettermi alla Commissione, pur ribadendo la urgenza del provvedimento, che, rinviato, andrebbe oramai a dopo le ferie.

Per lo stralcio, mi rimetto alla Commissione, riguardando i due articoli argomenti e finanziamenti completamente diversi e distinti.

VERONESI. Io faccio presente che sono stati affacciati dei dubbi legittimi. Nessuno di noi ha sposato né lo scartamento ordinario, né lo scartamento ridotto. Ognuno di noi si preoccupa di come vengono spesi i soldi dello Stato. Una volta chiariti i dubbi, si potrebbe approvare il disegno di legge così come è.

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Quello che ho detto non significa che non sia disposto ad assumere l'impegno di soprassedere. Mi sono posto l'interrogativo: Fino a quando? E in attesa di che cosa?

VERONESI. Di chiarire i punti dubbi.

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Ma quando questi dubbi saranno chiariti sarà sempre il Ministero a dover decidere. L'impegno di questa attesa e con questa precisazione lo posso assumere e lo assumo, sperando che esso valga ad evitare il rinvio.

PETRUCCI. Se io fossi di quelle zone, mi batterei perché fosse approvato questo stanziamento, che aumenta quello esistente. Si tratta poi di una competenza tecnica del Ministero dei trasporti, dire, esaminando il progetto, se si deve adottare lo scartamento ridotto o lo scartamento ordinario.

Ecco perché non comprendo questo rinvio della legge *sine die* invece di procedere alla approvazione di questo maggiore stanziamento.

Pertanto, insisto per l'approvazione di questo disegno di legge così come è.

PRESIDENTE. Vi è una proposta concreta dell'onorevole Giavi di rinviare, stralciandola, la parte relativa alla Trento-Malè ed esaminare la parte rimanente.

Vi è una proposta formale dell'onorevole Veronesi di rinviare tutto il disegno di legge.

Pongo prima in votazione la proposta dell'onorevole Veronesi, di rinvio della discussione dell'intero disegno di legge.

(Non è approvata).

Passiamo alla proposta dell'onorevole Giavi nel senso di stralciare e rinviare l'esame dell'articolo 1 e portare il nostro esame e la nostra deliberazione sui restanti due articoli riguardanti le altre ferrovie.

Ricordo alla Commissione che l'articolo 1 è così concepito:

« Il limite massimo di lire 2.300 milioni stabilito dall'articolo 2 della legge 2 aprile 1951, n. 294, per il corrispettivo di concessione relativo alle opere di trasformazione della sede e degli impianti della ferrovia Trento-Malè è elevato a lire 2.754.600.000.

È autorizzata la maggiore spesa di lire 454.600.000.

È data facoltà ai Ministri per i trasporti e per il tesoro, una volta determinato con proprio decreto il definitivo corrispettivo da assentire, di effettuare pagamenti per opere effettivamente eseguite, anche in pendenza della stipula dell'atto previsto dall'articolo 2 della legge 2 aprile 1951, n. 294.

Detti pagamenti potranno essere fatti a misura della esecuzione dei relativi lavori in rapporto all'ammontare totale della spesa ritenuta ammissibile, in base a certificati di avanzamento da rilasciarsi per importi non inferiori ad un cinquantesimo della somma anzidetta e con la trattenuta di un decimo da liquidarsi dopo il collaudo e la presentazione del conto di liquidazione totale dei lavori medesimi ».

Pongo in votazione la proposta di stralcio dell'articolo 1.

(È approvata).

Do la parola al relatore perché riferisca sulla seconda parte del disegno di legge.

NICOTRA MARIA, *Relatore*. Per la ferrovia Motta-Schettino-Regalbuto si vuole au-

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 18 LUGLIO 1952

torizzare la spesa di 150 milioni in aggiunta ai 551 che sono stati già impiegati per la stessa ferrovia.

In sostanza, si tratta di questo: durante i lavori di costruzione sono intervenute le alluvioni del 1951, che hanno prodotto gravi danni. Le alluvioni sono da considerarsi come una specie di violento collaudo per i lavori stessi. Cosicché, sia per la riparazione dei danni prodotti, sia per le opere di rafforzamento, si è creduto opportuno disporre un aumento dello stanziamento nella misura di 150 milioni.

Per quanto riguarda la ferrovia Alcamo diramazione Trapani si tratta di impianti per la illuminazione elettrica delle stazioni di quella ferrovia che, a causa di una vertenza giudiziaria con la ditta costruttrice, non fu possibile completare in quella parte dei lavori. Risolta la vertenza, è opportuno oggi, data l'importanza turistica di questa ferrovia, che si provveda anche alla illuminazione del piazzale. A tal uopo sono stati richiesti 150 milioni.

Le somme occorrenti per le opere indicate verranno prelevate sul capitolo 51 del bilancio di previsione in corso.

La Commissione finanze e tesoro ha espresso parere favorevole.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

AMENDOLA PIETRO. Domando all'onorevole relatore se queste ferrovie sono statali o in concessione privata.

NICOTRA MARIA, Relatore. Sono tutte e due statali.

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

Passiamo all'esame degli articoli.

Do lettura dell'articolo 2 del disegno di legge che diverrà, naturalmente, l'articolo 1:

« È autorizzata la spesa di lire 150 milioni in aggiunta a quella di 200 milioni autorizzata con la legge 2 febbraio 1952, n. 76, per il completamento della ferrovia Motta Santa Anastasia-Regalbuto.

È autorizzata la spesa di lire 50 milioni per il completamento degli impianti per la illuminazione elettrica delle stazioni della ferrovia Alcamo diramazione Trapani ».

Non essendovi emendamenti e nessuno chiedendo di parlare, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 3, che diviene articolo 2:

« Le somme di cui ai precedenti articoli 1 e 2 saranno stanziare nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1951-52 rispettivamente per lire 454.600.000 sul capitolo 57-bis e per lire 200 milioni sul capitolo 53.

Alla copertura della spesa complessiva di lire 654.600.000 sarà provveduto mediante corrispondente riduzione dello stanziamento sul capitolo 51 del predetto stato di previsione.

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

A seguito dell'avvenuto stralcio, occorre modificare il presente articolo.

Lo pongo ai voti nella seguente formulazione:

« Le somme di cui al precedente articolo saranno stanziare nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per lo esercizio finanziario 1951-52 sul capitolo 53.

Alla copertura della spesa sarà provveduto mediante corrispondente riduzione dello stanziamento sul capitolo 51 del predetto stato di previsione.

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

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

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

Discussione del disegno di legge: Sistemazione della previdenza marinara. (Approvato dal Senato). (2831).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Sistemazione della previdenza marinara », già approvato dal Senato e di cui io stesso sono relatore.

Ritengo che i colleghi non abbiano bisogno di molte informazioni per rifare la storia di quello che è stato l'evolversi dei provvedimenti sulla previdenza marinara, perché la nostra Commissione ha avuto modo in questi anni di approvare già vari provvedimenti di legge che hanno successivamente portato delle modifiche, sia pure lievi, a quello che era il trattamento di previdenza dei marittimi.

La Commissione sa perfettamente quali sono le aspirazioni legittime di questa categoria e conosce lo stato di disagio in cui essa

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 18 LUGLIO 1952

si è trovata fino ad oggi, giacché, oltre ad aver prestato un'opera pari a quella di tutti gli altri lavoratori, questa benemerita categoria ha svolto un'attività particolarmente rischiosa, con continuo pericolo della propria vita e con la funzione di conservare un patrimonio nazionale di notevole importanza.

Io penso quindi che la nostra Commissione, come in passato, debba avere un senso di profonda simpatia e solidarietà verso tutta la gente del mare, la quale è giusto che veda, sia pure attraverso una gradualità, assestato il suo trattamento economico, che fino al 1919 rappresentava veramente un trattamento di quiescenza, giacché il marittimo che andava in pensione prima della prima guerra mondiale, vi andava in una situazione di tranquillità tale da vedersi assicurata una vecchiaia serena.

Ora, la Commissione è perfettamente informata di tutte le richieste della categoria e di tutti gli sforzi fatti dal Governo per venire ad essa incontro e per vincere tutte le resistenze.

Si sono portati successivi aumenti e miglioramenti al trattamento di pensione dei marittimi. Oggi ci troviamo di fronte a un disegno di legge nel quale il trattamento dei pensionati della previdenza marinara, fermo quello goduto in applicazione della legge 10 agosto 1950, viene determinato tenendo conto della durata della navigazione compiuta e del grado ricoperto a bordo. Ciò per eliminare le sperequazioni esistenti, per cui una non apprezzabile differenza esisteva, ad esempio, fra il trattamento di un comandante e di un semplice marinaio, oppure di due marittimi che, avendo presso a poco la stessa età, andavano in pensione rispettivamente col minimo e col massimo di navigazione.

Oggi, con questo disegno di legge, si fa un notevole passo avanti. Basta che gli onorevoli colleghi esaminino le tabelle che sono allegate al disegno di legge per vedere che in realtà qualche cosa di sostanziale si è fatto. Debbo dire che il Governo — e specialmente il Ministro della marina mercantile — si è battuto moltissimo per ottenere dal tesoro uno stanziamento di maggiori fondi; purtroppo non ha potuto ottenere tutto quanto desiderava.

Con questo non significa che la questione si chiuda: il Governo — e posso farmi eco anche della volontà dei colleghi stessi della Commissione che in questo senso si sono espressi — non auspica che una stabilizzazione generale in questo settore.

Debbo aggiungere che la nostra Commissione di finanze e tesoro ha dato parere favorevole al provvedimento che esamineremo e che il Senato della Repubblica, in assemblea plenaria, lo ha approvato all'unanimità. Tutti i settori del Senato, dall'estrema sinistra alla destra, sono stati favorevoli, senza eccezione, a questo disegno di legge, pur facendo voti che si giunga a miglioramenti ulteriori.

Io ho ritenuto mio dovere, anche su richiesta del Ministro della marina mercantile, non appena il Senato ha trasmesso questo disegno di legge, onde rendere più rapida la sua approvazione, chiedere che esso venisse deferito alla nostra Commissione in sede legislativa.

Non mi dilungo a citare ed illustrare il testo dei vari articoli che del resto i colleghi della Commissione ben conoscono.

Dichiaro aperta la discussione generale.

SALERNO. Avrei preferito, data l'importanza di questo provvedimento, che esso avesse potuto essere discusso in Assemblea, ma poiché tutti sappiamo quale sia la fervida attesa della categoria per una stabilizzazione di quei miglioramenti che erano stati in parte concessi, mi dichiaro favorevole al disegno di legge e a tutti gli articoli di esso nella forma trasmessaci dal Senato.

Bisogna dare atto al Ministro della tenacia con cui ha sostenuto la nobilissima causa della previdenza marinara. Bisogna anche dare atto dello spirito di comprensione che l'armamento ha dimostrato. Debbo dire però che non posso ugualmente dare atto del comportamento del Tesoro, il quale continua ad avere ancora una concezione tutt'altro che marittimistica dei problemi italiani, per cui, purtroppo, le maggiori difficoltà le incontriamo sempre da quegli uffici.

Osservazioni sul testo del provvedimento di legge ce ne sarebbero da fare; ma non è il caso di ritardarne l'approvazione, onorevoli colleghi. Propongo quindi che la Camera mostri quello stesso senso di unanimità con cui il Senato ha votato questa legge ponendo in tal modo la benemerita categoria dei marittimi nella condizione di poter percepire, quanto più presto possibile, gli importi relativi a questi miglioramenti.

MAZZA. Non posso che votare anch'io a favore di questa legge, per motivi che non ripeterò e che sono quelli illustrati così bene dal Presidente e dal collega Salerno. Voterò a favore perché non potrei tornare nella mia città marinara se a quei vecchi pensionati noi negassimo anche solo per due mesi il trattamento di pensione.

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 18 LUGLIO 1952

GIULIETTI. Mi pare che il desiderio di tutti sia di fare non presto, ma prestissimo. Io non farò quindi un discorso: farò in modo, se possibile, di accontentare tutti. Confusioni, tuttavia, non se ne possono fare; siamo tutti d'accordo, compreso il Senato, compreso il Ministro, compresa la Commissione, che questo progetto che diventerà ora legge ha un carattere di provvisorietà.

Tutti riconoscono infatti che i marittimi non hanno ottenuto le pensioni alle quali avrebbero diritto. Siccome però le parole volano e gli scritti restano, bisogna documentare questa provvisorietà. Leggo quindi un ordine del giorno che ho presentato a questo proposito, perché i colleghi possano aggiornarsi sulla differenza che esiste fra ciò che il disegno di legge concede e quelli che sono i diritti della gente del mare:

« Circa il disegno di legge in discussione sulle pensioni marinare, considerato: che tali pensioni sono meno della metà di quelle spettanti ai marittimi perché, secondo il regolamento del 6 luglio 1922, n. 1447, alla legge n. 1996, del 26 ottobre 1919, devono essere pari al loro trattamento di bordo; che i contributi a carico dei marittimi sono troppo elevati e di moltissimo superiori a quelli prescritti dalla legge Rubinacci sulla previdenza sociale; che in relazione agli accordi sindacali del luglio 1949 sul noto miglioramento del 200 per cento, applicato come acconto sulle pensioni da stabilirsi, queste nuove pensioni dovrebbero avere effetto da tale data, mentre invece non hanno alcuna retroattività; che la parte normativa è assai inferiore a quella della legge Rubinacci sulle pensioni degli iscritti alla previdenza sociale; che le gestioni speciali riguardanti gli stati maggiori delle società di navigazione di P.I.N. sono gravemente colpite fino ad essere ridotte a zero per i gradi più alti; che le pensioni per gli equipaggi dei velieri e motopescherecci sono estremamente misere; che il trattamento dei pensionati deve essere uguale a quello dei pensionandi; che l'ammontare annuo delle pensioni alquanto aggiornate è di 8 miliardi e lo Stato deve contribuire per un quarto come Stato armatore — come risulta dalla stessa relazione del Ministro Cappa — e per un altro quarto come Stato non armatore, secondo la legge Rubinacci che pone a carico dello Stato il 25 per cento dell'ammontare di tutte le pensioni degli iscritti alla previdenza sociale, mentre invece lo Stato come armatore contribuisce soltanto per 800 milioni e come non armatore non contribuisce per nulla, e a ciò deve la gravissima insufficienza del provvedimento in

esame; la VIII Commissione della Camera, riunita in sede legislativa, impegna il Ministro della marina mercantile e il Governo, dopo che l'attuale progetto sarà diventato legge, a presentare un nuovo disegno di legge che realizzi i « considerando » e i rilievi del presente ordine del giorno ».

Quest'ordine del giorno, onorevoli colleghi, documenta l'enorme differenza tra questo provvedimento e il diritto dei pensionati marittimi, ed io pertanto, mentre sono per la approvazione del disegno di legge, oso sperare che anche l'ordine del giorno sarà approvato in modo da porre le premesse per una completa giustizia alla classe dei marittimi.

DUCCI. Dichiaro anch'io che voterò a favore del disegno di legge, non perché esso renda giustizia, anche parziale, alle aspirazioni della categoria interessata, ma perché non si può più oltre tollerare che la categoria stessa, tanto benemerita, come ha detto l'onorevole Presidente, sia lasciata nella più assoluta indigenza. Presenterò a mia volta un ordine del giorno col quale richiedo un nuovo disegno di legge per la sistemazione definitiva della materia. E in questa speranza, che do il mio voto favorevole alla legge.

Desidero, infine, dare atto all'onorevole Ministro di aver fatto quanto era nelle sue possibilità per risolvere anche più adeguatamente il problema: infatti l'articolo 22 da lui in un primo tempo redatto contemplava una più ampia partecipazione dello Stato. Spero che il terreno che non si è potuto percorrere in questa occasione non sia del tutto abbandonato, ma si continui a procedere per una sistemazione equa della previdenza marinara.

PETRUCCI. Anch'io mi associo alle dichiarazioni favorevoli su questo disegno di legge. Io ho vissuto un po' il dramma dei marittimi nei miei frequenti viaggi via mare da Napoli a Palermo ed ho anche qualche volta subito gli scioperi della categoria. Sono pertanto lieto che si faccia qualche cosa per venire incontro ad essa. A mia volta, do atto al Ministro della tenacia con la quale ha combattuto questa buona battaglia.

JACOPONI. Mi dichiaro favorevole all'ordine del giorno Giuliotti, che rispecchia una situazione di fatto realmente esistente la cui correzione non richiede nemmeno gravi sacrifici per gli armatori e per lo Stato. Pertanto mi auguro che tutti i colleghi vorranno approvare l'ordine del giorno Giuliotti.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale. Sono stati presentati tre or-

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 18 LUGLIO 1952

dini del giorno. Il primo, dell'onorevole Borsellino è del seguente tenore:

« La VIII Commissione (Trasporti) della Camera dei deputati, nell'approvare il disegno di legge n. 2831, fa voti affinché analoghe provvidenze vengano poste allo studio a favore della classe più disagiata della gente del mare, i pescatori ».

Lo metto in votazione.

(È approvato).

Il secondo ordine del giorno, dell'onorevole Giulietti, è del seguente tenore:

« Circa il disegno di legge in discussione sulle pensioni marinare; considerato: che tali pensioni sono meno della metà di quelle spettanti ai marittimi perché, secondo il regolamento del 6 luglio 1922, n. 1447, alla legge n. 1996, del 26 ottobre 1919, devono essere pari al loro trattamento di bordo; che i contributi a carico dei marittimi sono troppo elevati e di moltissimo superiori a quelli prescritti dalla legge Rubinacci sulla previdenza sociale; che in relazione agli accordi sindacali del luglio 1949 sul noto miglioramento del 200 per cento applicato come acconto sulle pensioni da stabilirsi, queste nuove pensioni dovrebbero avere effetto da tale data, mentre invece non hanno alcuna retroattività; che la parte normativa è assai inferiore a quella della legge Rubinacci sulle pensioni degli iscritti alla previdenza sociale; che le gestioni speciali riguardanti gli stati maggiori delle società di navigazione di P.I.N. sono gravemente colpite fino ad essere ridotte a zero per i gradi più alti; che le pensioni per gli equipaggi dei velieri e motopescherecci sono estremamente misere; che il trattamento dei pensionati deve essere uguale a quello dei pensionandi; che l'ammontare annuo delle pensioni alquanto aggiornate, è di 8 miliardi e lo Stato deve contribuirvi per un quarto come Stato armatore — come risulta dalla stessa relazione del Ministro Cappa — e per un altro quarto come Stato non armatore, secondo la legge Rubinacci che pone a carico dello Stato il 25 per cento dell'ammontare di tutte le pensioni degli iscritti alla previdenza sociale mentre invece, lo Stato come armatore contribuisce soltanto per 800 milioni e come non armatore non contribuisce per nulla, e a ciò deve la gravissima insufficienza del provvedimento in esame; la VIII Commissione della Camera, riunita in sede legislativa impegna il Ministro della marina mercantile ed il Governo, dopo che l'attuale progetto sarà diventato leg-

ge, a presentare un nuovo disegno di legge che realizzi i « considerando » e i rilievi di questo ordine del giorno ».

SIMONINI. Dichiaro che non voterò l'ordine del giorno Giulietti, che, a mio parere, non deve neanche prendersi in considerazione. Questa legge, come i colleghi sanno, giunge alla nostra approvazione dopo 5 o 6 anni di faticosa elaborazione e coloro che si sono interessati al problema sanno quanto essa è costata. Io penso che se l'ordine del giorno Giulietti, anziché dilungarsi su tutte le questioni tecniche che elenca e che comporterebbero un esame profondo da parte della Commissione, si fosse limitato a prendere atto con soddisfazione delle realizzazioni ottenute e a prospettare l'esigenza di perfezionare il sistema, esso potrebbe anche essere accettato e votato; ma nella forma di requisitoria in cui si presenta, ritengo non possa essere preso neanche in considerazione.

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*. Sono lieto della conclusione cui la Commissione pare sia giunta e da parte mia non intendo illustrare oltre i miglioramenti che sono stati introdotti dal disegno di legge e gli ulteriori perfezionamenti che al sistema della previdenza marinara sono stati introdotti dal Senato con l'adesione del Governo. Non siamo riusciti forse a fare una cosa perfetta, ma abbiamo ottenuto tutto quello che era possibile nella situazione attuale.

Io ho trattato con le categorie interessate il problema, anche alla luce degli studi che erano stati compiuti dai miei predecessori i quali avevano già esteso uno schema di disegno di legge, e posso dire che la stessa categoria dei pensionati marittimi si considera soddisfatta.

GIULIETTI. Non è vero, non lo è.

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*. Io ho ricevuto infinite pressioni da parte degli interessati a portare in porto questo disegno di legge. Evidentemente, onorevole Giulietti, tutti i problemi vanno affrontati per gradi e non si può pretendere che un disegno di legge risolva tutta una situazione. Bisogna inoltre tener presente che la categoria dei marittimi è la categoria di lavoratori che viene trattata meglio, e indubbiamente lo merita, per la vita di rischio e di sacrificio che conduce; però occorre tener presente che vi sono anche altri problemi che debbono attirare l'attenzione del Governo e gli stanziamenti del Tesoro. Certo sarebbe bello potere accettare tutto quello che l'onorevole Giulietti richiede, anche se è presumibile che egli, pure in questo caso, continuerebbe a lamentare l'insufficienza delle disposizioni.

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 18 LUGLIO 1952

Questa legge rappresenta un passo avanti, ed io sono convinto che la Commissione vorrà approvarla.

Non posso quindi assolutamente accettare l'ordine del giorno Giulietti, perché, dopo tutto quello che si è fatto per arrivare a questo già considerevole risultato, non è giusto che si cominci proprio a presentarlo alla opinione pubblica svalutandolo.

PALENZONA. Farò una breve dichiarazione di voto. Voterò contro l'ordine del giorno Giulietti per evitare che le provvidenze tanto attese dai marittimi rischino di subire un'altra dilazione. Certamente l'onorevole Giulietti non vorrebbe avere la responsabilità di far rimandare nel tempo queste provvidenze. Io credo che lo stesso onorevole Giulietti, in coscienza, debba considerare, come nobilmente ha detto l'onorevole Simonini, che questa è una notevole realizzazione, e il mondo sociale è fatto di realizzazioni graduali.

Desidero intanto compiacermi con l'onorevole Simonini per la sua parte di merito nella elaborazione di questo provvedimento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'ordine del giorno Giulietti, non accettato dal Governo.

(Non è approvato).

Vi è poi un ordine del giorno presentato dall'onorevole Ducci:

« La VIII Commissione della Camera dei deputati, constatato che le disposizioni che regolamentano il trattamento economico e normativo della previdenza marinara non soddisfano interamente le legittime istanze della gente di mare; approva il disegno di legge e raccomanda al Governo di studiare ulteriori provvedimenti che completino i miglioramenti con la presente legge introdotti nell'ordinamento della previdenza marinara ».

Il Governo dichiara di poterlo accettare come raccomandazione. Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo agli articoli e alle tabelle annesse al disegno di legge che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò successivamente in votazione:

ART. 1.

Agli effetti della determinazione della misura dei contributi e della pensione, le competenze degli iscritti alla Cassa nazionale per la previdenza marinara si intendono stabilite

secondo la tabella delle competenze medie allegata alla presente legge, in relazione al grado e alla qualifica dell'iscritto e al genere della nave e della navigazione.

(È approvato).

ART. 2.

L'ultimo comma dell'articolo 8 del regio decreto-legge 2 novembre 1933, n. 1594, è modificato come segue:

« Le tabelle delle competenze medie sono soggette a revisione annuale e possono essere modificate, sentite le organizzazioni sindacali interessate, mediante decreto del Presidente della Repubblica su proposta dei Ministri per la marina mercantile e per il lavoro e la previdenza sociale ».

(È approvato).

ART. 3.

I contributi previsti dall'articolo 16 del regio decreto-legge 26 ottobre 1919, n. 1996, modificati con l'articolo 4 del decreto legislativo luogotenenziale 22 marzo 1946, n. 391, sono stabiliti nella seguente misura:

1º) Navi di stazza lorda fino a 300 tonnellate:

a) a carico dell'armatore: per lo stato maggiore 16 per cento e per la bassa forza 17 per cento delle competenze medie;

b) a carico del marittimo: per lo stato maggiore 4 per cento e per la bassa forza 3 per cento delle competenze medie.

2º) Navi di stazza lorda superiore a 300 tonnellate:

a) a carico dell'armatore: per lo stato maggiore 27,50 per cento e per la bassa forza 30 per cento delle competenze medie;

b) a carico del marittimo: per lo stato maggiore 8,50 per cento e per la bassa forza 6 per cento delle competenze medie.

Per le persone indicate nel secondo comma dell'articolo 4 del decreto legislativo luogotenenziale 22 marzo 1946, n. 391, il contributo è stabilito nella misura del 21 per cento delle competenze medie.

Entro due anni dalla data dell'entrata in vigore della presente legge le percentuali dei contributi di cui al presente articolo potranno essere modificate, sentite le organizzazioni sindacali interessate, mediante decreto del Presidente della Repubblica su proposta dei Ministri per la marina mercantile e per il lavoro e la previdenza sociale.

(È approvato).

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 18 LUGLIO 1952

ART. 4.

I contributi dovuti dagli armatori a sensi dell'articolo 9 della legge 7 aprile 1941 n. 266, e dell'articolo 6 della legge 11 aprile 1941, numero 267, continuano ad essere determinati in base alle competenze medie approvate con regio decreto-legge 18 febbraio 1937, n. 319.

(È approvato).

ART. 5.

L'articolo 21 del regio decreto-legge 26 ottobre 1919, n. 1996, modificato dall'articolo 1 della legge 9 aprile 1931, n. 456, e dall'articolo 8 del regio decreto-legge 19 agosto 1938, n. 1560, è abrogato.

Hanno diritto a pensione a carico della Gestione marittimi della Cassa nazionale per la previdenza marinara:

a) le persone che abbiano compiuto almeno 20 anni di navigazione e 60 anni di età, se uomini, e 55, se donne;

se siano stati compiuti 20 anni di navigazione al servizio di macchina o di stazione radiotelegrafica di bordo, la pensione può essere liquidata a 50 anni. Se siano stati compiuti 20 anni di navigazione di cui 10 al servizio di macchina o di stazione radiotelegrafica di bordo la pensione può essere liquidata a 55 anni;

b) le persone che abbiano compiuto 15 anni di navigazione, di cui uno nel decennio anteriore alla data di presentazione della domanda di pensione, e 60 anni di età, se uomini, e 55, se donne;

c) le persone che siano riconosciute permanentemente inabili alla navigazione, per qualsiasi causa, qualunque sia la loro età, purché abbiano compiuto almeno 20 anni di navigazione oppure almeno 10 a condizione che, in questo caso, abbiano compiuto almeno un anno di navigazione nell'ultimo decennio anteriore alla data di presentazione della domanda di pensione o di dichiarazione di invalidità da parte delle commissioni mediche di cui al regio decreto-legge 14 dicembre 1933, n. 1773;

d) le persone rimaste permanentemente inabili alla navigazione in conseguenza di infortunio occorso mentre erano imbarcate o per causa di servizio o per malattia contratta per causa di servizio mentre erano imbarcate.

(È approvato).

ART. 6.

L'articolo 22 del regio decreto-legge 26 ottobre 1919, n. 1996, modificato con l'articolo 1 della legge 9 aprile 1931, n. 456, e con l'articolo 14 del regio decreto-legge 2 novembre

1933, n. 1594, convertito nella legge 22 gennaio 1934, n. 345, e l'articolo 1 del decreto legislativo luogotenenziale 22 marzo 1946, n. 391, sono abrogati.

La misura della pensione è stabilita in base alla media delle competenze più elevate sulle quali l'iscritto ha contribuito alla Cassa nazionale per la previdenza marinara in tre anni di navigazione ed è costituita dalla somma di tanti trentesimi della competenza media suddetta quanti sono gli anni interi di navigazione compiuta in qualsiasi tempo, considerando come un anno intero la frazione di anno uguale o superiore a sei mesi.

Per le pensioni da liquidarsi posteriormente alla data di entrata in vigore della presente legge, si considera una navigazione di trenta anni quando quella effettivamente compiuta, con esclusione delle maggiorazioni di cui all'articolo 46 del regio decreto-legge 26 ottobre 1919, n. 1996, articolo 13 del regio decreto-legge 2 novembre 1933, n. 1594, articolo 15 del regio decreto-legge 19 agosto 1938, n. 1560, e articoli 11 e 12 del decreto legislativo luogotenenziale 22 marzo 1946, n. 391, sia di almeno 25 anni.

In nessun caso la pensione dell'iscritto può superare la competenza media, né, se la liquidazione avvenga a seguito di infortunio o di malattia in navigazione, a norma del precedente articolo 5, ultimo comma, essere inferiore alla metà della competenza media suddetta.

Ferme restando le disposizioni del precedente comma, agli assicurati marittimi che inoltrino la domanda di pensione di vecchiaia dopo trascorso almeno un anno dalla data del raggiungimento del diritto alla liquidazione della pensione, la pensione medesima viene maggiorata di un trentesimo della competenza media per ogni anno intero di navigazione sino al 65° anno di età, se uomini, e 60°, se donne.

Il differimento della liquidazione della pensione oltre i limiti dell'età pensionabile comporta l'obbligo delle normali contribuzioni globali di cui all'articolo 3.

Ferme restando le disposizioni di cui al quarto comma del presente articolo, la pensione è aumentata di un decimo del suo ammontare per ogni figlio a carico del pensionato, di età non superiore ai 18 anni o anche di età superiore purché inabile al lavoro.

Le pensioni di cui sopra sono maggiorate di una aliquota pari a un dodicesimo del loro ammontare annuo da corrispondersi in occasione della festività natalizia.

(È approvato).

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 18 LUGLIO 1952

ART. 7.

Per la determinazione della misura delle pensioni, ai sensi del precedente articolo, le competenze sulle quali l'iscritto ha contribuito anteriormente alla data di entrata in vigore della presente legge, vanno moltiplicate per 70 quelle di importo non superiore a lire 350 mensili, per 65 quelle di importo corrispondente a 400 lire mensili e per 60 quelle di importo di 450 lire mensili e superiori.

Con lo stesso procedimento saranno riliquidate le pensioni in atto alla data di entrata in vigore della presente legge.

Le pensioni in atto al 31 dicembre 1919 e quelle liquidate dopo tale data, ma in base a competenza media formata esclusivamente o con il concorso delle competenze di cui alla tabella *B* allegata alla legge 26 ottobre 1919, n. 1936, saranno riliquidate considerando la navigazione compiuta anteriormente al 1° gennaio 1920 come se compiuta a decorrere da detta data.

In nessun caso la pensione potrà essere inferiore a lire 96.000 annue, se diretta, e a lire 72.000 annue, se di reversibilità.

La disposizione del precedente comma non si applica ai titolari di più pensioni a carico dell'assicurazione obbligatoria per la invalidità, la vecchiaia e i superstiti e dei fondi e trattamenti sostitutivi dell'assicurazione stessa, qualora, per effetto del cumulo, il pensionato fruisca di un beneficio mensile superiore al minimo garantito.

Qualora la pensione riliquidata, ai sensi del precedente e del presente articolo, risulti inferiore al trattamento complessivo goduto dal pensionato alla data di entrata in vigore della presente legge, nessuna variazione sarà apportata alla misura di detto trattamento. A tale fine la pensione predetta sarà considerata unitamente alle altre pensioni ed assegni di cui il pensionato fosse eventualmente titolare a carico dell'assicurazione obbligatoria per la invalidità, la vecchiaia e i superstiti e dei fondi e trattamenti sostitutivi dell'assicurazione stessa.

La pensione di invalidità decorre o dal giorno in cui l'invalidità stessa viene riconosciuta su domanda dell'interessato, o dalla data in cui l'iscritto viene dichiarato permanentemente non idoneo all'esercizio della navigazione da parte delle Commissioni mediche previste dagli articoli 4 e 5 del regio decreto-legge 14 dicembre 1933, n. 1773, convertito nella legge 22 gennaio 1934, n. 244.

La pensione per il coniuge, gli orfani, i genitori ed i collaterali decorre dalla data

del decesso dell'iscritto o del pensionato, sempreché da parte degli aventi diritto sia presentata regolare domanda entro un anno dal decesso dell'iscritto o del pensionato stesso. In caso diverso la pensione decorre dalla data della domanda.

(È approvato).

ART. 8.

L'iscritto, che, al compimento del sessantesimo anno di età, se uomo, o del cinquantacinquesimo, se donna, possa far valere almeno dieci anni di navigazione con contribuzione alla Cassa, di cui uno compiuto nell'ultimo decennio, e non abbia titolo alla liquidazione di una pensione di invalidità, può chiedere di continuare a proprio carico il versamento dei contributi comprensivi della quota dell'armatore fino al raggiungimento delle condizioni richieste per il conseguimento della pensione di invalidità o vecchiaia.

Ai fini della determinazione della misura del contributo, si considera la media delle competenze sulle quali l'iscritto ha contribuito nell'ultimo anno di navigazione riferite, se si tratta di navigazione compiuta anteriormente alla data di entrata in vigore della presente legge, a quelle corrispondenti della tabella di cui al precedente articolo 1 in relazione al grado e alla qualifica dell'iscritto e al genere della nave e della navigazione.

La domanda deve essere presentata entro sei mesi dal compimento dell'età.

Per gli iscritti che alla data di pubblicazione della presente legge avessero compiuta l'età di 60 anni, se uomini, o di 55, se donne, il termine di sei mesi decorre da tale data.

(È approvato).

ART. 9.

L'articolo 32 del regio decreto-legge 26 ottobre 1919, n. 1996, modificato con l'articolo 14 della legge 19 agosto 1938, n. 1560, convertito nella legge 5 gennaio 1939, n. 163, è abrogato.

Se l'iscritto compie il sessantesimo anno di età, se uomo, e il cinquantacinquesimo, se donna e non si avvalga della facoltà di cui al precedente articolo 8 e anche prima, se sia accertata la inabilità al lavoro senza che si siano verificate le condizioni stabilite dall'articolo 5 per il conseguimento di una pensione a carico della Cassa nazionale per la previdenza marinara, i periodi di navigazione

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 18^o LUGLIO 1952

compiuti dopo il 1^o luglio 1920 con contribuzione alla Cassa sono considerati utili agli effetti del conseguimento di una pensione secondo le norme della assicurazione obbligatoria per la invalidità, la vecchiaia e i superstiti di cui al regio decreto-legge 14 aprile 1939, n. 636 e successive modificazioni o integrazioni e ciò anche quando l'iscritto non abbia mai contribuito al fondo della predetta assicurazione.

In tal caso si considerano versati nell'assicurazione generale obbligatoria per l'invalidità, la vecchiaia e superstiti tutti i contributi relativi ai periodi di navigazione compiuti dopo il 1^o luglio 1920, computabili in base alle tabelle allegate alla legge 4 aprile 1952, n. 218, sulla classe corrispondente alla competenza media maggiorata del 15 per cento.

La corrispondente quota di pensione base è a carico del Fondo di capitalizzazione previsto dal successivo articolo 21.

Se l'iscritto, il quale possa far valere i contributi nella assicurazione generale obbligatoria per l'invalidità, la vecchiaia e superstiti per periodi di lavoro a terra, consegue diritto a pensione dalla Cassa nazionale per la previdenza marinara senza che si siano verificate le condizioni richieste per la liquidazione di una pensione a carico della predetta assicurazione generale obbligatoria, gli è liquidata una quota di pensione supplementare eguale a dodici volte l'importo dei contributi base versati per l'assicurazione obbligatoria reversibile a favore dei superstiti secondo le norme vigenti per la reversibilità delle pensioni a carico della Cassa nazionale per la previdenza marinara.

Tale pensione supplementare è per un quarantacinquesimo a carico del Fondo assicurati obbligatori per l'invalidità, la vecchiaia e i superstiti.

Se l'iscritto raggiunge le condizioni richieste per poter liquidare la pensione a carico della Cassa e quella a carico della assicurazione obbligatoria per l'invalidità, la vecchiaia e i superstiti, può ottenere la liquidazione delle due pensioni salvo quanto è disposto dall'articolo 9 del decreto legislativo luogotenenziale 22 marzo 1946, n. 391.

Nella pensione a carico dell'assicurazione obbligatoria per la invalidità, la vecchiaia e i superstiti non è in tal caso corrisposta la quota integrativa a carico dello Stato, di cui all'articolo 59 del regio decreto-legge 4 ottobre 1935, n. 1827.

(È approvato).

ART. 10.

I periodi di navigazione con contribuzione alla Cassa dopo il 1^o luglio 1920 sono considerati utili agli effetti della prosecuzione volontaria nell'assicurazione generale obbligatoria per l'invalidità e la vecchiaia, a termine degli articoli 5, 6 e 7 della legge 4 aprile 1952, n. 218, ancorché l'iscritto non sia stato soggetto all'assicurazione medesima durante periodi di lavoro a terra.

Non potrà tuttavia essere autorizzata la prosecuzione volontaria qualora l'iscritto marittimo abbia raggiunto le condizioni di navigazione, di età o di inabilità alla navigazione richieste per il conseguimento di una pensione a carico della Cassa nazionale per la previdenza marinara.

L'effettivo trasferimento dei contributi ha luogo al momento della liquidazione della pensione nei casi previsti e secondo le norme stabilite dall'articolo 9 della presente legge.

Le persone che contribuiscono ai sensi dell'articolo 5 del regio decreto-legge 19 agosto 1938, n. 1560, non possono contemporaneamente contribuire alla assicurazione obbligatoria per l'invalidità, la vecchiaia e i superstiti.

Il contributo previsto dal secondo comma dell'articolo 3 della presente legge, per le persone di cui al precedente comma, è a carico del datore di lavoro nei limiti della quota che questi avrebbe dovuto versare qualora la contribuzione fosse effettuata alla predetta assicurazione obbligatoria.

(È approvato).

ART. 11.

Il limite stabilito dal secondo comma dell'articolo 2 del regio decreto-legge 19 ottobre 1933, n. 1595, con la estensione prevista dall'articolo 6 del regio decreto 16 settembre 1937, n. 1842, è elevato a lire 1.440.000 annue.

Detto limite potrà essere modificato con decreto del Presidente della Repubblica su proposta dei Ministri per la marina mercantile e per il lavoro e la previdenza sociale.

(È approvato).

ART. 12.

Il primo comma dell'articolo 6 del regio decreto-legge 19 ottobre 1933, n. 1595, è così modificato:

« L'iscritto alla Cassa pensioni ha diritto di conseguire la pensione quando sia dispen-

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 18 LUGLIO 1952

sato dal servizio presso le aziende esercenti servizi marittimi sovvenzionati per una delle seguenti condizioni:

a) abbia compiuto 60 anni di età con almeno 20 di assicurazione, o 10 di assicurazione con 65 anni di età o 35 anni di assicurazione. Detti limiti di età sono ridotti rispettivamente a 55 e 60 anni per le donne;

b) sia riconosciuto invalido a continuare il servizio ed abbia almeno 55 anni di effettiva assicurazione ».

L'articolo 16 del regio decreto 16 settembre 1937, n. 1842, è abrogato.

(È approvato).

ART. 13.

I contributi fissati dall'articolo 5 del decreto legislativo luogotenenziale 22 marzo 1946, numero 391, sono stabiliti nelle seguenti misure:

a) a carico del datore di lavoro il 15 per cento della retribuzione sino al limite indicato dal precedente articolo 11;

b) a carico del prestatore d'opera il 6 per cento della retribuzione sino al limite indicato alla lettera precedente.

Tali contributi, nei riguardi del personale di stato maggiore navigante iscritto anche alla Gestione marittimi, sono comprensivi dei contributi spettanti alla Gestione stessa.

Ai fini del presente articolo, per retribuzione s'intende:

stipendio o paga;

indennità di contingenza;

indennità di grado;

assegno *ad personam*;

tredecima mensilità o rateoграфica natalizia.

Entro due anni dalla data di entrata in vigore della presente legge le percentuali dei contributi di cui al presente articolo potranno essere modificate, sentite le organizzazioni sindacali interessate, mediante decreto del Presidente della Repubblica su proposta dei Ministri per la marina mercantile e per il lavoro e la previdenza sociale, di concerto con il Ministro del tesoro.

(È approvato).

ART. 14.

Ai fini della determinazione della media annua delle retribuzioni percepite nell'ultimo triennio di servizio, ai sensi dell'articolo 8 del regio decreto-legge 19 ottobre 1933, n. 1595, dette retribuzioni vanno riferite a quelle in atto per gli iscritti aventi pari grado e anzianità

di servizio alla data di risoluzione del rapporto di lavoro.

Le pensioni della Gestione speciale liquidate e da liquidare con decorrenza anteriore alla data di entrata in vigore della presente legge, nella misura risultante dall'applicazione delle disposizioni del regio decreto-legge 19 ottobre 1933, n. 1595, del regio decreto 16 settembre 1937, n. 1842 e del regio decreto 2 settembre 1912, n. 1058, saranno maggiorate di 39 volte.

Per le pensioni liquidate con decorrenza posteriore al 31 dicembre 1939 e fino alla data di entrata in vigore della presente legge, ai fini della maggiorazione predetta, sarà provveduto alla loro riliquidazione sulla base della media delle retribuzioni vigenti nell'anno 1937, corrispondenti a quelle godute nell'ultimo triennio di servizio.

Per gli iscritti alla Gestione speciale secondo le norme del regio decreto 2 settembre 1912, n. 1058, i contributi accreditati ai conti individuali di cui all'articolo 6 del decreto stesso, dal 1° gennaio 1940 alla data di entrata in vigore della presente legge, saranno considerati, ai fini della liquidazione e riliquidazione della pensione, nella misura in cui sarebbero stati se versati nell'anno 1937 per un iscritto avente pari grado e anzianità.

La predetta maggiorazione di 39 volte si applica alle pensioni dei Fondi Lloyd Triestino e Adria nella misura in atto anteriormente al 1° aprile 1943.

In nessun caso la pensione potrà essere inferiore a lire 96.000 annue, se diretta, e a lire 72.000 annue, se di reversibilità.

I trattamenti minimi di cui sopra sono maggiorati di un decimo del loro ammontare per ogni figlio a carico, minore di 18 anni o inabile al lavoro.

Il supplemento di pensione, di cui all'articolo 13 del regio decreto-legge 19 ottobre 1933, n. 1595, è ragguagliato a dodici volte il totale dei contributi versati all'assicurazione obbligatoria invalidità e vecchiaia.

La disposizione del sesto comma non si applica ai titolari di più pensioni a carico dell'assicurazione obbligatoria per la invalidità, la vecchiaia e i superstiti e dei fondi e trattamenti sostitutivi dell'assicurazione stessa, qualora per effetto del cumulo il pensionato fruisca di un beneficio mensile superiore al minimo garantito.

Qualora la pensione riliquidata, ai sensi del presente articolo, risulti inferiore al trattamento complessivo goduto dal pensionato alla data di entrata in vigore della presente legge,

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 18 LUGLIO 1952

nessuna variazione sarà apportata alla misura di detto trattamento.

A tale fine la pensione predetta sarà considerata unitamente alle altre pensioni e assegni di cui il pensionato fosse eventualmente titolare a carico dell'assicurazione obbligatoria per la invalidità, la vecchiaia e i superstiti e dei fondi e trattamenti sostitutivi dell'assicurazione stessa.

(È approvato).

ART. 15.

Ai fini della determinazione della misura della pensione spettante al personale navigante di stato maggiore iscritto alla Gestione speciale ai sensi dell'articolo 2 del decreto legislativo luogotenenziale 22 marzo 1946, n. 391, l'ammontare dei contributi dovuti fino alla data di entrata in vigore della presente legge si intende maggiorato di 31 volte.

Per i contributi dovuti dal 1° gennaio 1940 alla data di entrata in vigore della presente legge la maggiorazione viene effettuata sulla base dei contributi che sarebbero stati versati per l'anno 1937 per un iscritto avente pari grado e anzianità.

Le pensioni in atto alla data di entrata in vigore della presente legge saranno riliquidate in conformità dei precedenti commi.

(È approvato).

ART. 16.

Agli effetti della determinazione del contributo annuo dovuto ai sensi dell'articolo 15, primo comma, lettera a) del regio decreto-legge 19 ottobre 1933, n. 1595, si considerano le retribuzioni che sarebbero state godute, con pari grado e anzianità di servizio, durante l'anno in cui viene versato il contributo stesso.

Le persone che continuino il versamento del contributo, ai sensi del precedente comma, potranno liquidare la pensione di vecchiaia quando abbiano compiuto 60 anni di età, se uomini, e 55, se donne, e possano far valere 20 anni di assicurazione.

La contribuzione effettuata ai sensi del primo comma del precedente articolo esclude la contemporanea contribuzione alla assicurazione obbligatoria per l'invalidità, la vecchiaia e i superstiti anche quando sia prestata opera retribuita alle dipendenze di altri. In quest'ultimo caso sarà a carico del datore di lavoro la parte del contributo corrispondente alla quota che egli avrebbe dovuto versare

qualora la contribuzione fosse effettuata alla predetta assicurazione obbligatoria.

(È approvato).

ART. 17.

Gli iscritti alla Gestione speciale secondo le norme del regio decreto 2 settembre 1912, n. 1058, in servizio alla data di entrata in vigore della presente legge, potranno esercitare, entro sei mesi dalla data predetta, il diritto di opzione per essere ammessi al trattamento di cui al regio decreto-legge 19 ottobre 1933, n. 1595 e della presente legge.

(È approvato).

ART. 18.

Il personale navigante e amministrativo, in servizio alla data del 1° gennaio 1946, il cui trattamento di previdenza sia costituito in tutto o in parte da contratti di assicurazione sulla vita disciplinati dall'articolo 14 del regio decreto 16 settembre 1937, n. 1842, o dai conti individuali fruttiferi con capitalizzazione annua di cui al secondo comma dell'articolo 15 del decreto citato, ha facoltà di chiedere l'iscrizione alla Gestione speciale della Cassa nazionale per la previdenza marinara secondo le norme del regio decreto-legge 19 ottobre 1933, n. 1595, con il riconoscimento del periodo di servizio prestato presso le Società di navigazione attuali e cessate contemplate nell'articolo 1 del regio decreto 16 settembre 1937, n. 1842.

A tale effetto dovrà essere versata la riserva matematica relativa agli anni da riconoscere, calcolata sulla retribuzione raggiunta alla data di entrata in vigore della presente legge, fermo restando il limite stabilito dall'articolo 6 del regio decreto 16 settembre 1937, n. 1842.

* La facoltà di cui al primo comma dovrà essere esercitata entro 180 giorni dalla predetta data di entrata in vigore della presente legge.

Le modalità per il versamento delle somme necessarie per il riscatto in questione saranno stabilite dal Comitato amministratore della Cassa nazionale per la previdenza marinara.

(È approvato).

ART. 19.

Il personale marittimo che, a seguito del regio decreto 27 gennaio 1924, n. 231, riguardante l'estensione nei territori annessi delle funzioni della Cassa invalidi della marina mercantile, abbia continuato l'assicurazione ai sen-

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 18 LUGLIO 1952

si del primo comma dell'articolo 2 di detto decreto ed il personale, già dipendente dalla Società di navigazione « Lloyd Triestino » che sia titolare di pensione liquidata secondo le norme della legge 16 dicembre 1906 B. L. I. n. 1 ex 1907 modificata con ordinanza imperiale 25 giugno 1914 B. L. I. n. 138, possono fare opzione, con decorrenza dalla data di entrata in vigore della presente legge, per un trattamento di pensione a carico della Cassa nazionale per la previdenza marinara.

La domanda di opzione dovrà essere presentata entro 180 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

(*E approvato*).

ART. 20.

Il trattamento previsto dalla presente legge assorbe e sostituisce, tanto per i contributi quanto per le prestazioni, il trattamento di cui al decreto legislativo luogotenenziale 1º marzo 1945, n. 177, al decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 6 maggio 1947, n. 563, e al decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 29 luglio 1947, n. 689, e alle successive modifiche e integrazioni dei decreti stessi concernenti rispettivamente il Fondo d'integrazione per le assicurazioni sociali e l'indennità caropane e il Fondo di solidarietà sociale per la corresponsione degli assegni temporaneo e supplementare di contingenza.

(*E approvato*).

ART. 21.

A ciascuna delle Gestioni previste dalla presente legge si provvede mediante due Fondi:

A) Fondo di capitalizzazione.

B) Fondo di ripartizione.

I contributi di cui all'articolo 3 della presente legge sono devoluti per l'uno per cento al Fondo di capitalizzazione e per il rimanente al Fondo di ripartizione della gestione marittimi.

Corrispondentemente è posto a carico del Fondo di capitalizzazione l'uno per cento dell'importo delle prestazioni liquidate al personale navigante a norma della presente legge, mentre il rimanente è a carico del Fondo di ripartizione.

I contributi di cui all'articolo 13 sono devoluti per un trentesimo al Fondo di capitalizzazione e per il rimanente al Fondo di ripartizione della Gestione speciale.

Corrispondentemente è posto a carico del Fondo di capitalizzazione l'uno per cento dell'importo delle prestazioni liquidate agli iscritti alla Gestione speciale, mentre il rimanente è a carico del Fondo di ripartizione.

Per gli iscritti alla Gestione speciale secondo le norme del regio decreto 2 settembre 1912, n. 1058, la quota di contributo dovuta al Fondo di capitalizzazione è trasferita da detto Fondo ai conti individuali previsti dall'articolo 6 del decreto stesso.

Per il personale navigante e amministrativo il cui trattamento di previdenza sia costituito da contratti di assicurazione sulla vita disciplinati dall'articolo 14 del regio decreto 16 settembre 1937, n. 1842, o da conti individuali fruttiferi previsti dal secondo comma dell'articolo 15 del citato decreto, i contributi di cui all'articolo 13 della presente legge nei limiti della quota dovuta al Fondo di capitalizzazione sono destinati, rispettivamente, al pagamento dei premi ed eventuale incremento del valore delle polizze e all'accreditamento dei conti individuali predetti.

Il tre per cento dei contributi devoluti in ciascun esercizio ai fondi di ripartizione previsti dai commi precedenti è destinato alla costituzione di una speciale riserva.

Con decreto del Ministro per la marina mercantile, di concerto con i Ministri per il lavoro e la previdenza sociale e per il tesoro, potrà essere temporaneamente sospeso l'accantonamento di cui al precedente comma, quando la riserva abbia raggiunto una adeguata consistenza.

I fondi disponibili nella riserva di cui al presente articolo possono essere investiti con le stesse forme, modalità e limiti previsti per l'investimento dei fondi dell'Istituto nazionale della previdenza sociale.

(*E approvato*).

ART. 22.

A decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge i periodi di disoccupazione susseguenti ad un periodo di navigazione per i quali è corrisposta l'indennità ordinaria dell'assicurazione obbligatoria contro la disoccupazione, sono considerati come periodi di contribuzione ai fini del diritto alla pensione e della misura della pensione stessa.

Per detti periodi si computerà come versato a favore dei singoli iscritti alla Cassa nazionale per la previdenza marinara il contributo calcolato sulla media dei singoli contributi effettivamente versati nell'ultimo anno anteriore a ciascun periodo di disoccupazione indennizzato.

Per i tubercolotici iscritti alla Cassa nazionale per la previdenza marinara sono considerati come periodi di contribuzione ai fini del diritto alla pensione e della misura della pensione stessa i periodi di degenza in regime sa-

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 18 LUGLIO 1952

natoriale e i periodi post-sanatoriali sussidiabili per legge. Per detti periodi si computa come versato a favore dei singoli iscritti il contributo calcolato sulla media dei contributi effettivamente versati alla Gestione speciale nell'ultimo anno.

Per i periodi di malattia e di invalidità temporanea per infortunio e per i periodi di servizio militare sono applicabili le disposizioni di cui all'articolo 56 del regio decreto-legge 4 ottobre 1935, n. 1827. Sono parimenti computati utili ai fini del diritto a pensione e della misura della pensione stessa i periodi di interruzione del lavoro per gravidanza e puerperio di cui alla legge 26 agosto 1950, n. 860.

Per la copertura dell'onere relativo sarà annualmente trasferita al Fondo di ripartizione della Cassa predetta una somma da determinarsi dal Consiglio di amministrazione dell'Istituto nazionale della previdenza sociale sulla base delle giornate di disoccupazione indennizzate complessivamente accertate nell'anno e del contributo medio versato alla Cassa per la generalità degli iscritti.

(È approvato).

ART. 23.

In attesa che sia stabilito l'effettivo ammontare degli oneri posti a carico dello Stato per il riconoscimento a norma delle vigenti disposizioni, ai fini previdenziali, di periodi di servizio militare compiuti dai marittimi mercantili e non coperti di contribuzione, è concessa da parte dello Stato, salvo conguaglio, un'anticipazione a favore della Cassa nazionale per la previdenza marinara di lire 800 milioni, per l'esercizio finanziario 1951-52. Alla copertura dell'onere è destinata una aliquota delle maggiori entrate di cui al secondo provvedimento legislativo di variazioni di bilancio per l'esercizio finanziario predetto.

Il Ministro del tesoro provvederà con propri decreti alle occorrenti variazioni di bilancio.

(È approvato).

ART. 24.

La liquidazione della pensione, ai sensi della presente legge, comporta il definitivo annullamento del libretto di navigazione.

Ai titolari di pensioni che prestano la propria opera retribuita alle dipendenze di altri, con lavori compiuti a terra, il trattamento complessivo di pensione previsto dalla presente legge è ridotto di una quota pari ad un quarto del trattamento stesso, salvo quanto disposto nell'ultimo comma. I lavoratori sono tenuti a dichiarare al proprio datore di lavoro la loro qualità di pensionati.

Il datore di lavoro, a seguito della denuncia o comunque accertata la qualità di pensionato del proprio dipendente, ha l'obbligo di detrarre dalla retribuzione l'importo della quota prevista nel primo comma e corrisposta dalla Cassa nazionale per la previdenza marinara e di versarla alla Cassa stessa, la quale lo accrediterà al Fondo di ripartizione.

La trattenuta di cui al precedente comma non può superare il 25 per cento della retribuzione.

(È approvato).

ART. 25.

Nel caso di morte dell'assicurato senza che sussista per i superstiti il diritto alla pensione si applicano le disposizioni dell'articolo 13 della legge 4 aprile 1952, n. 218.

(È approvato).

ART. 26.

Con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta dei Ministri per la marina mercantile e per il lavoro e la previdenza sociale, saranno emanate le norme eventualmente occorrenti per l'applicazione della presente legge.

(È approvato).

ART. 27.

Il Governo della Repubblica è autorizzato a riunire in testo unico le disposizioni della presente legge e delle altre leggi e decreti concernenti la Cassa nazionale per la previdenza marinara.

Esso ha anche la facoltà, in sede di formazione del predetto testo unico, di coordinare le disposizioni predette con quelle relative alle altre assicurazioni sociali gestite dall'Istituto nazionale della previdenza sociale, dalle Casse marittime per l'assicurazione contro gli infortuni e le malattie e con le altre leggi dello Stato.

L'autorizzazione di cui al primo comma dovrà essere esercitata entro due anni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

(È approvato).

ART. 28.

La presente legge entra in vigore il primo giorno del mese successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica.

(È approvato).

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 18 LUGLIO 1952

Passiamo alla tabella allegata:

TABELLA DELLE COMPETENZE MEDIE MENSILI PER LA DETERMINAZIONE DEI CONTRIBUTI E DELLE PENSIONI DEGLI INSCRITTI ALLA CASSA NAZIONALE PER LA PREVIDENZA MARINARA

A) PIROSCAFI, MOTONAVI, MOTOVELIERI DI STAZZA LORDA SUPERIORE A 500 TONNELLATE, E PIROSCAFI E MOTONAVI DI QUALSIASI TONNELLAGGIO ADIBITI AI SERVIZI DELLE SOCIETÀ DI PREMINENTE INTERESSE NAZIONALE E DELLE SOCIETÀ SOVVENZIONATE MINORI.

Stato Maggiore: (1)

Comandante, capo macchinista direttore di macchina, capo commissario, comandante in 2 ^a , capo macchinista al dettaglio, direttore sanitario con uno o più medico alle dipendenze	L. 70.000
Primo ufficiale di coperta e di macchina, 1 ^o ufficiale commissario, medici in sottordine o medico unico, cappellano	» 49.000
Secondo ufficiale di coperta e di macchina, 2 ^o ufficiale commissario, marconista munito di brevetto internazionale di 1 ^a classe con 15 o più anni di navigazione radio telegrafista (gruppo A) (2)	» 42.000
Terzo ufficiale di coperta e di macchina, 3 ^o ufficiale commissario, marconista munito di brevetto internazionale di 1 ^a classe con meno di 15 anni di navigazione radio telegrafista e marconista munito di brevetto internazionale di 2 ^a classe (gruppo B) (2)	» 35.000
Allievo capitano, allievo macchinista, allievo commissario	» 32.000

Equipaggio:

Nostromo, capo fuochista, 1 ^o cuoco (sulle navi in cui è imbarcato più di un cuoco), cuoco unico sulle navi da carico, elettricista, operaio meccanico, carpentiere, ottonaio, operaio frigoriferista, maestro di casa, capitano d'armi, 1 ^o cambusiere, 1 ^o infermiere, 1 ^o cameriere (sulle navi con più di un cameriere), 1 ^o panettiere, 1 ^o dispensiere, dispensiere d'equipaggio, pennese (sulle navi da passeggeri), motorista di 1 ^a classe, motorista di 2 ^a classe (3)	» 32.000
Marinaio, carbonaio, fuochista, cameriere, panettiere ed ogni altra qualifica non specificata	» 30.000
Giovanotto	» 24.000
Mozzo, piccolo	» 17.000

B) PIROSCAFI, MOTONAVI E MOTOVELIERI DI STAZZA LORDA FINO A 500 TONNELLATE.

Comandante, macchinista	L. 35.000
Ufficiale	» 34.000
Nostromo, motorista	» 32.000
Marinaio, fuochista	» 30.000
Giovanotto	» 24.000
Mozzo	» 17.000

(1) Il macchinista addetto ai servizi elettrici di bordo contribuisce in base all'effettivo grado di macchinista col quale viene imbarcato.

(2) Le Autorità marittime e consolari dovranno segnare sui ruoli di equipaggio e sui titoli matricolari la dizione: marconista di gruppo A per i marconisti muniti di brevetto internazionale di 1^a classe con 15 o più anni di navigazione radio telegrafista; marconista di gruppo B per i marconisti muniti di brevetto internazionale di 1^a classe con meno di 15 anni di navigazione radio telegrafista e per i marconisti muniti di brevetto internazionale di 2^a classe.

(3) Il motorista di 1^a e 2^a classe quando imbarcato da ufficiale contribuisce sulla base della corrispondente qualifica rivestita a bordo in base al contratto di arruolamento.

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 18 LUGLIO 1952

C) VELIERI DI STAZZA LORDA SUPERIORE A 500 TONNELLATE.

Capitano o padrone al comando	L.	56.000
Ufficiale	»	34.000
Nostromo, motorista	»	32.000
Marinaio	»	30.000
Giovanotto	»	24.000
Mozzo	»	17.000

D) VELIERI DI STAZZA LORDA FINO A 500 TONNELLATE.

Capitano o padrone al comando	L.	26.000
Marinaio autorizzato al comando	»	26.000
Nostromo, motorista	»	21.000
Marinaio	»	17.000
Giovanotto	»	13.000
Mozzo	»	9.000

E) RIMORCHIATORI E GALLEGGIANTI (1)

(Personale dei rimorchiatori e degli altri galleggianti, con mezzi di propulsione propri, addetti al servizio di navigazione nei porti e nelle rade).

Conducente in coperta o in macchina (purché provvisto di patente di padrone o di marinaio autorizzato o di fuochista autorizzato)	L.	34.000
Nostromo, operaio, elettricista	»	32.000
Marinaio, fuochista, carbonaio	»	30.000
Giovanotto	»	24.000
Mozzo	»	17.000

F) PESCHERECCI.

(Inscritti nelle matricole delle navi comunque muniti di macchina o motore non superiore a 30 cavalli indicati o cavalli asse; navi o battelli da pesca in genere, senza macchina o motore).

Padrone o marinaio autorizzato	L.	13.000
Motorista	»	11.000
Marinaio	»	9.000
Giovanotto	»	6.000
Mozzo	»	4.000

G) PESCHERECCI.

(comunque muniti di macchina o motore di oltre 30 cavalli indicati o cavalli asse, adibiti alla pesca entro il Mediterraneo).

Padrone o marinaio autorizzato, motorista o meccanico per la pesca	L.	21.000
Capo pesca	»	17.000
Marinaio	»	13.000
Giovanotto	»	9.000
Mozzo	»	6.000

H) PESCHERECCI IN PESCA OLTRE GLI STRETTI.

Capitano di lungo corso al comando, capitano di gran cabotaggio al comando, direttore di macchina, padrone al comando (autorizzato a norma dell'articolo 4 del regio decreto-legge 14 aprile 1927, n. 616, convertito nella legge 17 maggio 1928, n. 1127)	»	70.000
1° ufficiale di coperta o di macchina, motorista o meccanico per la pesca	»	49.000
2° ufficiale di coperta o di macchina, radiotelegrafista	»	42.000

(1) Per il personale imbarcato sui rimorchiatori e galleggianti che non rientrano nella tabella E, si applica la tabella A.

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 18 LUGLIO 1952

Nostromo, caporale di macchina, ingrassatore, aiuto motorista, fuochista autorizzato	L.	32.000
Marinaio pescatore (compresi i retieri, cuochi, ecc.), fuochista, carbonaio o altre qualifiche non specificate	»	30.000
Giovanotto	»	24.000
Mozzo	»	17.000

I) PERSONALE BORGHESE IMBARCATO SU NAVI MILITARI.

1 ^a categoria: primi cuochi, primi maestri di casa, cuochi maestri di casa unici dirigenti il servizio della panificazione a bordo	L.	32.000
2 ^a categoria: secondi cuochi e secondi maestri di casa	»	30.000

L) UFFICIALI DI COMPLEMENTO DELLA MARINA MILITARE APPARTENENTI AL RUOLO SPECIALE ISTITUITO DALLA LEGGE 6 GIUGNO 1935, N. 1098.

Capitano di corvetta o maggiore per la direzione di macchina	L.	63.000
Tenente di vascello e capitano per la direzione macchine	»	49.000
Sottotenente di vascello e tenente per la direzione di macchine	»	42.000
Guardiamarina e sottotenente per la direzione macchine	»	35.000

M) PILOTI.

Porti	Competenze medie mensili
—	—
	(lire)
Genova, Livorno, Napoli, Savona, Venezia	L. 70.000
Bari, Cagliari, Catania, Civitavecchia, Messina, Palermo	» 56.000
Ancona, La Spezia, Salerno, Siracusa, Taranto, Trapani	» 50.000
Piombino, Porto Empedocle, Portoferraio	» 42.000
Barletta, Brindisi, Carloforte, Licata, Marsala	» 30.000
Fiumicino, Milazzo, Monopoli, Roma, Torre Annunziata	» 20.000

La pongo in votazione.

(È approvata).

Il disegno di legge sarà subito votato a scrutinio segreto.

GIULIETTI. Dichiaro che mi asterrò dalla votazione.

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:

« Completamento delle ferrovie Motta-Schettino-Regalbuto e Alcamo diramazione Trapani » (2825):

Presenti e votanti	34
Maggioranza	18
Voti favorevoli	32
Voti contrari	2

(La Commissione approva).

« Sistemazione della previdenza marinara » (2831):

Presenti	34
Votanti	32
Astenuti	2
Maggioranza	17
Voti favorevoli	30
Voti contrari	2

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Angelini, Salerno, Semeraro Santo, Amendola Pietro, Babbi, Baldassari, Borsellino, Capacchione, Cara, Caroniti, Colasanto, De Martino Alberto, Ducci, Giavi, Giulietti, Jacoponi, Jervolino Angelo Raffaele, Mazza, Monterisi, Nicotra Maria, Olivero, Petrucci, Sala, Salvatore, Sica, Simonini, Spoleti, Suraci, Terranova Raffaele, Tomba, Tommasi, Veronesi, Viale, Bertezioni.

Si sono astenuti (per il disegno di legge n. 2831):

Giulietti e Jacoponi.

La seduta termina alle 11,10.