

COMMISSIONE VIII

TRASPORTI - COMUNICAZIONI - MARINA MERCANTILE

XIII.

SEDUTA DI MARTEDÌ 27 LUGLIO 1954

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE JERVOLINO ANGELO RAFFAELE

INDICE

	PAG.		PAG.
Comunicazione del Presidente:		FERRARIO CELESTINO	171
PRESIDENTE	164	BOGONI	171
Disegni di legge (Discussione e approvazione):		GRAZIADEI	171, 172
Modificazioni agli articoli 36, 37, 39, 60, 61, 63 e 81 del Codice della strada approvato con regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740. (Modificato dalla VII Commissione permanente del Senato). (417-B)	164	MANNIRONI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	171, 172
PRESIDENTE	164	BENSI	171
PETRUCCI, <i>Relatore</i>	164	Agevolazioni a favore di alcune categorie della gente di mare. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (825)	180
Concessione di una anticipazione di lire 800 milioni alla Cassa nazionale per la previdenza marinara. (994)	165	PRESIDENTE	180, 181, 182
PRESIDENTE	165, 166	MAZZA, <i>Relatore</i>	181, 182
GRAZIADEI	165, 166	DUCCI	181
TERRANOVA CORRADO, <i>Sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i>	166	TERRANOVA CORRADO, <i>Sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i>	181, 182
Elevazione dei limiti di spesa previsti dall'articolo 20 del regio decreto-legge 10 marzo 1938, n. 330, convertito nella legge 5 gennaio 1939, n. 245. (995)	166	TROISI	181
PRESIDENTE	166, 167, 168	SEMERARO SANTO	181, 182
GRAZIADEI	167, 168	FERRARIO CELESTINO	182
BOGONI	168	Istituzione del Fondo scorta per le Capitanerie di porto (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato) (964)	183
Approvazione delle tabelle nazionali di qualifiche del personale dei pubblici servizi di trasporto in concessione. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (821)	168	PRESIDENTE	183, 184
PRESIDENTE	168, 170, 172	MAZZA, <i>Relatore</i>	183, 184
MENOTTI, <i>Relatore</i>	168	SEMERARO SANTO	183, 184
RUBEO	170	BREGANZE	183
		DUCCI	184
		TERRANOVA CORRADO, <i>Sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i>	184
		Norme per la sostituzione dei motori a benzina con motori a gasolio sulle motobarche addette alla pesca. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (962)	184
		PRESIDENTE	184, 186, 188, 189, 190
		BORSELLINO, <i>Relatore</i>	184, 187, 188
		CONCAS	186, 190

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 27 LUGLIO 1954

	PAG.
SEMERARO SANTO	187
DUCCI	187. 188
VIALE	188
TERRANOVA CORRADO, <i>Sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i>	188. 190
TAMBRONI, <i>Ministro della marina mercantile</i>	189 190
Autorizzazione della spesa straordinaria di lire 200 milioni per il completamento del programma a favore dell'attività peschereccia. (<i>Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato</i>) (963)	191
PRESIDENTE	191 192
GATTO, <i>Relatore</i>	191
SEMERARO SANTO	191
TAMBRONI, <i>Ministro della marina mercantile</i>	192
Votazione segreta:	
PRESIDENTE	192

La seduta comincia alle 8,30.

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

Comunicazione del Presidente.

PRESIDENTE. Desidero ricordare alla Commissione che io fui interessato dall'onorevole Mancini di premurare il Ministro delle poste e telecomunicazioni di comunicare il risultato a cui è pervenuta la Commissione di studi e di indagini per la concessione dei telefoni. Sono stato di persona a manifestare al Ministro la volontà della Commissione. L'onorevole Cassiani ha inviato la seguente lettera:

« All'onorevole Presidente della VIII Commissione (Trasporti e Telecomunicazioni).

Con riferimento alla comunicazione fattami, le faccio noto di aver depositato presso la Camera dei deputati la relazione sull'organizzazione telefonica nazionale; e ciò in adempimento della promessa da me fatta nell'aprile del corrente anno, in occasione della discussione sul bilancio delle poste e telecomunicazioni.

Con saluti cordiali

« CASSIANI ».

Quindi, prego la Commissione di prendere atto che io ho adempiuto l'incarico, che mi era stato affidato, e che il Ministro, a sua volta, ha mantenuto l'impegno preso nell'aprile 1954.

Discussione del disegno di legge: Modifiche agli articoli 36, 37, 39, 60, 61, 6 e 81 del Codice della strada approvato con regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740 (Modificato dalla VII Commissione permanente del Senato). (417-B).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno rec la discussione del disegno di legge: Modifiche agli articoli 36, 37, 39, 60, 61, 63 e 8 del Codice della strada approvato con regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740.

Il disegno di legge, già approvato dalla nostra Commissione in data 19 maggio 1954 è stato modificato dalla VII Commissione permanente del Senato in data 7 luglio 1954.

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

PETRUCCI, *Relatore*. Al disegno di legge da noi approvato il Senato ha apportato una modifica, nel senso di aumentare da 9 a 1 metri la lunghezza dei rimorchi a tre o più assi. Siccome questa modifica viene incontrata alle richieste, non solo delle case costruttrici ma anche delle ditte interessate, ritengo che possa essere accettata. Del resto, in precedenza, la lunghezza consentita era appunto, di 10 metri.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale. Poiché nessuno chiede di parlare la dichiaro chiusa.

Passiamo all'esame delle modifiche apportate dal Senato.

Il quarto capoverso dell'articolo 2 approvato dalla Camera era del seguente tenore

« La lunghezza totale dei rimorchi da autoveicoli, adibiti al trasporto di persone, ovvero di cose, non deve eccedere metri 6 se ad un solo asse, metri 7 e centimetri 50 se 2 assi, metri 8 se a 3 o più assi, esclusi in ogni caso gli organi di attacco. I rimorchi 2 assi e a 3 o più assi possono raggiungere rispettivamente la lunghezza di metri 8 e metri 9, qualora il complesso trattore-rimorchi possa iscriversi nella fascia d'ingombro di cui al 3° comma ».

Il Senato lo ha modificato nel modo seguente:

« La lunghezza totale dei rimorchi da autoveicoli, adibiti al trasporto di persone, ovvero di cose, non deve eccedere metri 6 se ad un solo asse, metri 7 e centimetri 50 se a 2 assi, metri 8 se a 3 o più assi, esclusi in ogni caso gli organi di attacco. I rimorchi a 2 assi e a 3 o più assi possono raggiungere rispettivamente la lunghezza di metri 8 e metri 10, qualor

il complesso trattore-rimorchio possa iscriversi nella fascia d'ingombro di cui al 3° comma».

Pongo in votazione il capoverso nel testo del Senato.

(È approvato).

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

Discussione del disegno di legge: Concessione di una anticipazione di lire 800 milioni alla Cassa nazionale per la previdenza marinara. (994).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Concessione di una anticipazione di lire 800 milioni alla Cassa nazionale per la previdenza marinara.

Io stesso svolgerò la relazione.

Il provvedimento in esame è di natura squisitamente sociale. Si tratta di questo. Con la legge 10 agosto 1950, n. 725, fu stabilito di anticipare alla Cassa nazionale per la previdenza marinara un miliardo e 400 milioni: e ciò allo scopo di consentire la liquidazione della pensione ai marittimi. Con successiva legge del 25 luglio 1952, n. 915, fu disposto di concedere un ulteriore anticipo di 800 milioni alla detta Cassa, dato che il Ministero competente non aveva potuto ancora precisare l'entità del contributo, che è a carico dello Stato, per il funzionamento della Cassa in parola.

Bisogna al riguardo tener presente che, in virtù delle disposizioni in vigore, al fine della determinazione della misura della pensione, sono considerati non soltanto i periodi di effettivo servizio prestati da coloro che si trovano in navigazione su navi mercantili, ma anche i periodi di tempo trascorsi dagli stessi marinai in determinate circostanze che sono le seguenti:

a) periodi d'imbarco su navi militari in armamento durante il primo periodo della ferma od in occasione di richiamo alle armi;

b) servizio militare compiuto a terra nella Marina o negli altri Corpi armati durante il periodo 24 maggio 1915-4 novembre 1918 nell'esercito operante e con effettiva partecipazione ad operazioni di guerra;

c) servizio militare prestato dal 30 ottobre 1935 al 5 maggio 1936 in Africa Orientale italiana;

d) servizio militare prestato durante lo stesso periodo 3 ottobre 1935-5 maggio 1936 per speciali esigenze su navi mercantili noleggiate dallo Stato;

e) servizio militare compiuto dal 10 giugno 1940 all'11 novembre 1945, purché risulti nell'anno, che precede il richiamo, un periodo di iscrizione nella Cassa predetta.

È anche opportuno mettere in evidenza che il servizio, prestato durante la guerra 1915-18 e durante quella 1940-45, è considerato per un'entità doppia della sua durata.

Inoltre, bisogna tener presente che fanno carico all'Amministrazione dello Stato, oltre queste forme di previdenza, le pensioni privilegiate, liquidate a seguito di invalidità e di morte conseguenti ad infortunio occorso in navigazione per fatto bellico, e le pensioni (previste dall'articolo 14 del decreto legislativo luogotenenziale 26 aprile 1945, n. 334) liquidate nei confronti dei marittimi ai quali sia derivata l'invalidità o morte come conseguenza di malattia contratta nei campi di internamento o di prigionia.

Per le esposte considerazioni, è necessario che — oltre alle anticipazioni già fatte di 1 miliardo e 400 milioni in un primo momento e di 800 milioni successivamente — ne venga fatta una terza, per mettere la Cassa in condizioni di potere assolvere il proprio compito fino a quando non saranno determinati gli oneri precisi a carico dello Stato.

Ai fini dell'articolo 81 della Costituzione, bisogna rilevare che l'anticipazione di lire 800 milioni verrà fronteggiata mediante riduzione della somma disponibile sullo stanziamento del capitolo n. 69 dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio 1953-54, per effetto della legge 2 aprile 1953, n. 212, la quale proroga la disposizione della legge 8 marzo 1949, n. 75, recante provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali.

Devo aggiungere che la Commissione finanze e tesoro, con parere in data 14 luglio 1954, ha dato senz'altro il suo consenso all'approvazione del disegno di legge.

Pertanto, come relatore, faccio formale proposta alla Commissione di approvare il provvedimento di legge in esame.

Dichiaro aperta la discussione generale.

GRAZIADEI. Noi riteniamo che la somma stanziata sia molto modesta, e che essa andrebbe integrata. Riconosciamo, però, che già questo è un passo avanti, e siamo pronti ad approvare la legge, con la riserva di presentare una proposta di legge, per fare sì che lo stanziamento sia portato a una misura tale da soddisfare le minime esigenze.

PRESIDENTE. Fino a questo momento gli anticipi fatti sono stati ritenuti sufficienti.

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 27 LUGLIO 1954

D'altra parte credo che, se sarà necessario, la stessa Amministrazione della marina mercantile non avrà difficoltà a fare ulteriori stanziamenti per assicurare il raggiungimento della finalità assegnata alla Cassa di previdenza.

TERRANOVA CORRADO, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Altri stanziamenti saranno fatti, se ciò sarà necessario.

GRAZIADEI. Noi riteniamo che questa necessità ci sia anche attualmente; ma riconosciamo lo sforzo fatto dal Governo per venire incontro a queste esigenze.

PRESIDENTE. Mi compiacco vivamente con l'onorevole Graziadei per avere riconosciuto che il Governo ha a cuore un così importante problema.

Poiché nessun altro domanda la parola, dichiaro chiusa la discussione generale.

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

ART. 1.

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, dei periodi di servizio militare compiuti dai marittimi mercantili e non coperti da contribuzioni, è concesso da parte dello Stato, salvo conguaglio, un anticipo a favore della Cassa nazionale per la previdenza marinara di lire 800 milioni per l'esercizio finanziario 1953-54.

(È approvato).

ART. 2.

All'onere di lire 800 milioni, derivante dalla concessione dell'anticipo di cui all'articolo 1, si farà fronte mediante riduzione della somma disponibile sullo stanziamento del capitolo n. 69 dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio 1953-54, per effetto della legge 2 aprile 1953, n. 212, che proroga le disposizioni della legge 8 marzo 1949, n. 75, recante provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali.

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

(È approvato)

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

Discussione del disegno di legge: Elevazione dei limiti di spesa previsti dall'articolo 20 del regio decreto-legge 10 marzo 1938, n. 330, convertito nella legge 5 gennaio 1939, n. 245. (995).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Elevazione dei limiti di spesa previsti dall'articolo 20 del regio decreto-legge 10 marzo 1938, n. 330, convertito nella legge 5 gennaio 1939, n. 245.

Svolgerò io la relazione anche su questo disegno di legge

Con regio decreto-legge 10 marzo 1938, n. 330 — che poi fu convertito nella legge 5 gennaio 1939, n. 245 — venne disposto che le navi mercantili, per poter godere dei benefici previsti a favore delle nuove costruzioni, dovevano avere strutture tali da consentire l'installazione di cannoni nell'eventualità che fosse stato necessario armare la nave a scopo difensivo. Naturalmente l'onere per tale maggiore spesa era a carico dello Stato e doveva essere rimborsato agli armatori dietro presentazione dei documenti giustificativi. A questo scopo vennero stanziati 30 milioni, in virtù dell'articolo 20 della citata legge n. 330.

Senonché quando gli interessati hanno presentato le loro richieste, si è rilevato che la somma in parola era di gran lunga inferiore a quella effettivamente dovuta. Difatti è stato accertato che, per poter assolvere gli obblighi da parte dell'Amministrazione dello Stato, occorrono 230 milioni, cioè 200 milioni in più di quelli preventivati.

Bisogna anche tener presente che sono in corso i giudizi contro il Ministero della Marina mercantile, giudizi naturalmente fondati e che avranno esito favorevole per coloro che sono creditori dell'Amministrazione medesima.

È necessario quindi approvare il disegno di legge in esame, con il quale si propone di aumentare la somma da 30 milioni a 230 milioni.

La maggiore spesa in parola viene ripartita in quattro esercizi finanziari, a cominciare da quello 1953-54, per finire all'esercizio 1956-57, in ragione quindi di 50 milioni per ciascuno degli esercizi.

Per ottemperare alle disposizioni dell'articolo 81 della Costituzione, è stabilito — anche nei riguardi di questo disegno di legge — che per l'esercizio 1953-54 si farà fronte alla maggiore spesa mediante riduzione della somma disponibile sullo stanziamento del capitolo 69 dello stato di previsione della

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 27 LUGLIO 1954

spesa del Ministero della marina mercantile, per lo stesso esercizio in virtù della legge 2 aprile 1953, n. 212. Per l'esercizio 1954-55, cioè quello in corso, si farà fronte mediante riduzione dello stanziamento del capitolo 516 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro, concernente il fondo per il finanziamento dei provvedimenti in corso.

Anche per questo disegno di legge vi è il parere favorevole della Commissione finanze e tesoro. Prego pertanto i colleghi di volerlo approvare.

Dichiaro aperta la discussione generale.

GRAZIADEI. Signor Presidente, mi pare che questa legge riguardi degli armatori i quali hanno costruito, nel periodo di guerra, delle navi a basso prezzo, usufruendo di tutte le agevolazioni concesse allora dallo Stato. Le spese che sono state fatte in quell'epoca, non possono essere rivalutate oggi, a distanza di dieci anni. Non mi pare che si possa rimettere ancora in discussione un provvedimento con il quale si agevola qualche armatore (dico « qualche », perché non credo che siano molti gli armatori i quali dovrebbero usufruire di questi benefici). Per queste ragioni non riteniamo di poter dare la nostra approvazione alla legge.

PRESIDENTE. Desidero dare un chiarimento, che sarà necessario per la brevità della discussione. Il ragionamento dell'onorevole Graziadei, da un punto di vista politico, è giustificabile ed è anche corretto. Devo, però, ricordare che purtroppo la giurisprudenza in questa materia è quanto mai precisa. La Corte di Cassazione ha stabilito che per i crediti, i quali non sono stati soddisfatti nel periodo nel quale dovevano essere pagati, si deve operare la rivalutazione. Quindi, se non approviamo il disegno di legge, ciò rappresenterà un vantaggio e non un danno per gli armatori, in quanto essi avranno dall'Autorità giudiziaria la condanna dell'Amministrazione dello Stato al pagamento dei crediti, rivalutati al valore attuale della moneta, con gli interessi di mora e con la condanna alle spese del giudizio.

Se dovessimo decidere noi la controversia, senza l'intervento dell'Autorità giudiziaria, io potrei anche accettare la proposta dell'onorevole Graziadei. Ma ciò non è. Anche io mi sono posto il quesito che lei, onorevole Graziadei, si è posto. Ma l'ho dovuto risolvere accettando la proposta del Ministero per l'esperienza derivante dalla mia vita professionale. La prego quindi di non insistere, perché, le ripeto — rifiutando la nostra approvazione al disegno di legge — anziché favorire l'Ammi-

nistrazione dello Stato, sia pure involontariamente le arrecheremmo un danno nel senso, cioè, che la costringeremmo a pagare una somma superiore a quella che sarà determinata dal Ministero della marina mercantile.

GRAZIADEI. Mi permetto di insistere, anche perché ricordo che in questa materia la giurisprudenza della Cassazione è stata oscillante in un certo periodo, e solo in questi ultimi tempi ha preso un indirizzo in questo senso. È parecchio che si parla di *jus receptum*, che qui, in questa sede, non potremmo regolare.

Questi armatori hanno costruito in quel periodo usufruendo di tutte le agevolazioni derivanti dalla guerra. A queste agevolazioni, vogliamo noi aggiungere anche altre, a distanza di dieci anni? Vorremmo fare ancora un regalo, dopo tanto tempo, a quegli armatori i quali costruirono a basso prezzo in quel periodo? Nelle condizioni in cui ci troviamo, quando dobbiamo lesinare centinaia di migliaia di lire ad altre categorie, non mi sembra che ciò sia giusto.

PRESIDENTE. Devo richiamare l'attenzione dell'onorevole Graziadei e della Commissione sul fatto che i vantaggi, dei quali hanno usufruito gli armatori, erano subordinati all'adempimento di una condizione che è stata loro imposta: quella, cioè, come ho fatto presente, di eseguire le costruzioni in modo tale da consentire la installazione di cannoni in caso di necessità. Sottopongo, quindi, ai colleghi quest'altra considerazione, oltre la precedente che non è da trascurarsi.

Se noi dovessimo rigorosamente applicare il ragionamento che lei, onorevole Graziadei, fa — e che, ripeto, ritengo ammissibile sul piano politico e morale — noi non faremmo affatto gli interessi dell'Amministrazione ma offriremmo agli armatori il vantaggio di conseguire una somma maggiore di quella che otterranno in virtù della presente legge: e ciò a mezzo di decisione della competente autorità giudiziaria dinanzi alla quale sono in corso regolari giudizi.

GRAZIADEI. Insomma lo Stato dovrebbe pagare per paura di eventuali liti.

PRESIDENTE. Le liti sono già in corso come è accennato nella relazione al disegno di legge. L'Amministrazione della marina mercantile per evitare la condanna della Autorità Giudiziaria — dato il sicuro esito dei giudizi medesimi, che sarà favorevole agli armatori — ha presentato questo disegno di legge. Si tratta di una misura di prudenza che merita tutta la nostra attenzione. Perciò mi permetto di insistere per l'approvazione

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 27 LUGLIO 1954

del disegno di legge, del quale ho fatto relazione particolareggiata e, nello stesso tempo, serena ed obiettiva.

BOGONI. Questa legge a noi non è simpatica, ma disgraziatamente sembra che lo Stato debba pagare e che, se non si vara questa legge, dovrebbe pagare molto di più. Noi non possiamo votare a favore, perché il provvedimento è contrario ai nostri principi; ma non possiamo nemmeno votare contro, dato che faremmo il gioco di questi signori armatori, che non sono mai contenti. Perciò, la nostra parte si asterrà.

GRAZIADEI. Noi dobbiamo insistere nel nostro diniego per le ragioni che ho esposto.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole Graziadei del suo diniego e all'onorevole Bogoni delle dichiarazioni da lui fatte.

Poiché nessun altro domanda la parola, dichiaro chiusa la discussione generale.

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

ART. 1.

La spesa di complessive lire 30.000.000 autorizzata dall'articolo 20 del regio decreto-legge 10 marzo 1938, n. 330, convertito nella legge 5 gennaio 1939, n. 245, per la sistemazione delle strutture previste dall'articolo 6 del medesimo regio decreto-legge 10 marzo 1938, n. 330, sulle navi mercantili di cui al 2° comma dell'articolo 25 del decreto-legge 19 settembre 1935, n. 1836, convertito nella legge 9 gennaio 1936, n. 147, è elevata a lire 230.000.000.

(È approvato).

ART. 2.

La maggiore spesa di lire 200.000.000 conseguente all'applicazione del precedente articolo 1, sarà stanziata nello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile, e verrà ripartita in quattro esercizi finanziari dal 1953-54 al 1956-57 in ragione di lire 50 milioni, per ciascuno dei citati esercizi.

Alla quota di onere a carico dell'esercizio 1953-54 si farà fronte mediante riduzione della somma disponibile sullo stanziamento del capitolo n. 69 dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio suddetto, per effetto della legge 2 aprile 1953, n. 212, che proroga le disposizioni della legge 8 marzo 1949, n. 75, recante provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali.

All'onere a carico dell'esercizio 1954-55 si farà fronte mediante riduzione dello stanziamento del capitolo n. 516 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio suddetto, concernente il fondo per il finanziamento di provvedimenti legislativi in corso (fondo globale).

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

(È approvato).

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

Discussione del disegno di legge: Approvazione delle tabelle nazionali di qualifiche del personale dei pubblici servizi di trasporto in concessione. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (821).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Approvazione delle tabelle nazionali di qualifiche del personale dei pubblici servizi di trasporto in concessione.

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

La XI Commissione (Lavoro) ha espresso parere favorevole, accompagnandolo con alcune osservazioni.

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

MENOTTI, *Relatore*. Il disegno di legge n. 821 che viene sottoposto al nostro esame, riguarda l'approvazione delle tabelle nazionali di qualifiche del personale dei pubblici servizi di trasporto in concessione, e fu già approvato dalla VII Commissione del Senato, riunita in sede deliberante, nella seduta del 7 aprile 1954.

Si tratta, in sostanza, di disciplinare, con nuova norma legislativa, uno dei più importanti contratti speciali di lavoro, al quale lo Stato ha particolare interesse, sia per la natura pubblicistica del rapporto di lavoro, sia per l'importanza dei servizi esercitati (linee ferroviarie secondarie, tranviarie, automobilistiche, lacuali, funicolari terrestri, funivie, ecc.), sia per il numero dei lavoratori addetti a tali servizi.

Questo interesse dello Stato in ordine alla necessità e importanza di una speciale regolamentazione del rapporto di lavoro degli autoferrotranvieri e internavigatori, si è manifestato fin dal lontano 1906, quando per la prima volta si usò la dizione « norme di equo

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 27 LUGLIO 1954

trattamento » nella legge 20 giugno 1906, n. 272, la quale intendeva regolare in modo unitario il trattamento del personale delle ferrovie in regime di concessione, mediante disposizioni aventi analogia con quelle stabilite per gli agenti delle Ferrovie dello Stato.

Da allora la posizione del personale dei pubblici servizi di trasporto in concessione è stata nel tempo variamente regolata, ed attualmente la relazione ministeriale giustifica la presentazione del disegno di legge con le seguenti ragioni:

1°) essendo venuto a mancare dal 1923 ad oggi l'uniformità di inquadramento tabellare stabilita dal decreto ministeriale 10 marzo 1920, di fatto si è verificata tale difformità di situazione tra le varie aziende ferrotranviarie, sia in ordine alle qualifiche adottate, sia in ordine ai criteri di parificazione per gradi delle qualifiche stesse, che ne sono derivate molteplici e notevoli difformità di trattamento tra azienda e azienda, e per lavoratori esplicitanti mansioni uguali e di uguale importanza;

2°) contro tale situazione multiforme è andato sviluppandosi, dal 1946 ad oggi, uno spirito di generale uniformità di trattamento del rapporto di lavoro degli addetti ai pubblici trasporti.

3°) tale uguale trattamento era sempre stato in vigore sia per lo stato giuridico, sia per lo stato assistenziale e previdenziale, mentre, attraverso gli accordi sindacali, il trattamento economico di tutta la categoria è andato sempre più perfezionandosi, sino a determinarsi nel piano di 13 classi fondamentali, alle quali ciascuna azienda è obbligata ad attenersi ai fini dell'attribuzione dello stipendio.

Da questi presupposti di uniformità del trattamento giuridico, economico, previdenziale e assistenziale, consegue quanto meno l'opportunità di una parificazione su piano nazionale delle qualifiche relative a mansioni uguali e di uguale importanza, e cioè, e in sostanza, la regolamentazione in modo uniforme mediante tabelle nazionali del rapporto di lavoro degli addetti ai cinque principali seguenti settori dei pubblici trasporti a impianti fissi:

1°) settore delle ferrovie e tranvie extraurbane di carattere ferroviario (al quale si riferisce la tabella A);

2°) settore delle autofilotranvie urbane ed extraurbane a carattere urbano (al quale si riferisce la tabella B);

3°) settore delle funicolari aeree e terrestri (al quale si riferisce la tabella C);

4°) settore delle funivie portuali (tabella D);

5°) settore dei servizi di navigazione interna (tabella E).

Da tutta questa situazione di fatto deriva il presente disegno di legge, che sostanzialmente propone:

1°) all'articolo 1 l'approvazione delle cinque tabelle nazionali e relative note esplicative, una per ogni settore (allegati A, B, C, D, E del disegno di legge);

2°) all'articolo 2 la determinazione dei criteri per la distinzione delle aziende nei tipi A, B, e C (aziende grandi, medie e piccole), agli effetti dell'inquadramento del personale. Il criterio di distinzione è fondato sul numero degli agenti occupati presso l'azienda;

3°) agli articoli 4, 5, 6 e 7 la procedura per la risoluzione delle controversie che potranno sorgere dall'applicazione delle tabelle nazionali presso le singole aziende e la fissazione dei relativi termini per l'assegnazione delle aziende nei tipi A, B e C e per l'adozione delle qualifiche previste nelle tabelle nazionali.

Il vostro relatore esprime senz'altro parere favorevole all'approvazione del disegno di legge, per quanto possano sussistere talune perplessità, sia in ordine al procedimento per l'assegnazione dell'azienda nel tipo di appartenenza, sia in ordine al procedimento da seguire per la formazione della tabella aziendale e la risoluzione delle controversie. Si tratta qui di disposizioni riguardanti più specificamente le norme di applicazione delle tabelle stesse presso le singole aziende, e pertanto non sembra dubbio che tali norme dovrebbero essere di facile attuazione mentre forse tali non sono nella loro attuale formulazione.

Non pensa tuttavia il vostro relatore che allo stato sia preferibile un rifacimento del disegno di legge, mentre sembra del tutto opportuno accogliere i consigli già formulati dalla XI Commissione in ordine:

1°) alla introduzione anche nella prima fase di attuazione della legge, dei rappresentanti sindacali accanto ai rappresentanti aziendali, con le conseguenti modificazioni;

2°) introdurre nella tabella B la qualifica di fattorino scelto.

In ordine al primo punto non c'è dubbio che noi riconosciamo in una legge speciale enti che non hanno personalità giuridica, quali le commissioni interne e le organizzazioni sindacali; tuttavia, la loro rappresentanza, in sede di attuazione, sembra consigliabile al fine di raggiungere meglio lo scopo

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 27 LUGLIO 1954

che la legge si propone. Proprio per questo motivo, e cioè al fine di raggiungere una migliore collaborazione tra datori di lavoro e lavoratori, è accettabile il parere della XI Commissione, di estendere la rappresentanza anche alle organizzazioni sindacali, anziché ritenerla limitata all'organo di rappresentanza del personale aziendale. A questo scopo propongo che al secondo comma dell'articolo 4 e al quarto comma dell'articolo 5 siano aggiunte le parole: « e delle organizzazioni sindacali nazionali di categoria ».

E siccome l'ultimo comma dell'articolo 5 non tiene presente il caso in cui le organizzazioni sindacali non pervengano ad un accordo, il vostro relatore propone che tale comma sia sostituito da un comma identico all'ultimo dell'articolo 4, non essendovi motivo di diversa procedura.

In ordine poi al secondo punto, si tratta di una richiesta delle organizzazioni sindacali, alla quale il relatore è pienamente favorevole. Si tratta, in sostanza, del fatto che la tabella nazionale delle qualifiche del personale di autofilotrannie urbane ed extraurbane di carattere urbano (allegato B), mentre prevede alla classe 7-bis la qualifica di guidatore scelto, nel cui grado viene inquadrato l'agente che, maturata una anzianità di almeno dieci anni nella qualifica di guidatore, abbia dato prova di particolare perizia, non prevede pari trattamento anche al fattorino, che pure abbia maturata un'anzianità di dieci anni e abbia dato prova di particolare perizia.

Oltre che su questi elementi soggettivi, la richiesta della qualifica è fondata anche su ragioni obiettive di giustizia, in quanto talune aziende hanno da tempo istituito la predetta qualifica di « fattorino scelto », e pertanto sembra equo estendere l'adozione di tale qualifica da parte di tutte le aziende.

Il vostro relatore propone, quindi, il seguente emendamento all'allegato B: alla classe 7-bis aggiungere dopo « guidatore scelto » le parole « fattorino scelto »; e al n. 7° correggere il capoverso nel modo seguente: « Devono essere inquadrati nella qualifica di « guidatore scelto » e « fattorino scelto » gli agenti che, maturata una anzianità di almeno dieci anni nella qualifica di guidatore e fattorino, abbiano dato prova di particolare perizia ».

Con questi emendamenti, il relatore propone l'approvazione del disegno di legge.

PRESIDENTE. Prima di aprire la discussione generale, ritengo opportuno dare lettura del parere espresso dalla Commissione lavoro.

« La XI Commissione (Lavoro), preso in esame nella seduta odierna, per il parere alla VIII Commissione (Trasporti), il disegno di legge « Approvazione delle tabelle nazionali di qualifiche del personale dei pubblici servizi di trasporto in concessione » (821), ha deliberato di esprimere parere favorevole rilevando come sia opportuno introdurre anche nella prima fase di applicazione della legge rappresentanti sindacali accanto ai rappresentanti aziendali, e come sia consigliabile introdurre nella tabella B la qualifica di « fattorino scelto ».

Contemporaneamente la Commissione ha rilevato come sarebbe stato opportuno assegnare l'esame del disegno di legge in oggetto alla sua competenza primaria ».

Ho voluto leggere la lettera, dato che il relatore propone alcuni emendamenti che corrispondono ai suggerimenti dell'XI Commissione, per richiamare l'attenzione dell'onorevole Menotti e degli altri componenti della Commissione, nonché del rappresentante del Governo, sul fatto che il disegno di legge in parola è stato già approvato da Senato. Pertanto, se apportassimo qualche emendamento al disegno di legge, saremmo costretti a rimandarlo all'altro ramo del Parlamento: il che ne farebbe ritardare l'approvazione.

Dichiaro aperta la discussione generale

RUBEO. Noi siamo d'accordo nell'approvare il progetto di legge, anche se condividiamo le giuste perplessità che sono emerse dalla relazione, perché il provvedimento è stato elaborato in seguito ad una serie lunghissima di discussioni svoltesi, prima, in sede sindacale tra le parti, cioè i rappresentanti dei lavoratori e gli organizzatori delle aziende, e, successivamente, in sede ministeriale, prima che il Governo prendesse l'iniziativa di presentare il disegno di legge. Pertanto, ripeto, siamo pienamente d'accordo.

Abbiamo presentato anche noi un emendamento che riguarda la sistemazione gerarchica della categoria dei fattorini, che ora non ha assicurato uno sviluppo di carriera al pari delle altre, anche per quella che è la proporzione tra il numero di appartenenti a questa categoria e quello degli altri dipendenti dell'azienda.

Nell'emendamento da noi presentato si chiede che la categoria dei bigliettai scelti venga inserita tra la nona e l'ottava classe. Mi è sembrato, invece, di sentire che l'onorevole relatore, nel suo emendamento avrebbe chiesto per questa categoria l'inquadramento nella classe 7-bis. Questo, però, vorrebbe dire

mettere il fattorino in un grado più avanzato rispetto a quello dello stesso guidatore (perché oltre alla categoria dei guidatori scelti, abbiamo anche quella dei guidatori) il quale, invece, nella scala gerarchica è un superiore. Questa, comunque, è una questione da discutere in sede di esame degli articoli.

Ad ogni modo noi, ripeto, siamo d'accordo sul provvedimento, anche se abbiamo delle perplessità per il fatto che riteniamo opportuni degli emendamenti, ma nello stesso tempo comprendiamo che, se essi fossero introdotti, il disegno di legge dovrebbe tornare al Senato, e quindi si rimetterebbe tutto in discussione.

FERRARIO CELESTINO. Io comprendo le osservazioni fatte dal relatore, ma pongo la questione nei termini nei quali va posta. Il rinvio al Senato, oggi come oggi, vuol dire, per lo meno, la perdita di quattro o cinque mesi di tempo, perché siamo vicini alle ferie, e il Senato non ha ormai più la possibilità di riesaminare il provvedimento. E allora noi, per migliorare in qualche punto la legge, praticamente la mettiamo da parte per almeno sei mesi. Credete che questo sia opportuno? Non sarebbe piuttosto preferibile dare subito quello che si può dare, e successivamente introdurre qualche modifica? Io schiettamente sono del parere che sia meglio, come si suol dire, un passero in mano che un merlo per aria. Pur riconoscendo l'opportunità degli emendamenti proposti dall'onorevole Menotti, io vorrei pregarlo di ritirarli per l'economia dei nostri lavori, e nell'interesse stesso di questa categoria, lasciando la legge così come è. Approvata da noi, essa entra subito in vigore. Quest'autunno, poi, se si vorrà introdurre delle varianti, nessuno si opporrà, perché si sa già *a priori* che la Commissione è favorevole ad esse.

BOGONI. Noi riteniamo che questa legge debba essere varata al più presto, in quanto essa è il risultato, non solo di richieste che sono state avanzate già da sette od otto anni, ma anche del lavoro di una commissione paritetica, di cui facevano parte membri del Ministero competente e rappresentanti della categoria, la quale vuole normalizzare la sua situazione. Noi siamo tutti favorevoli agli emendamenti presentati, in quanto essi migliorerebbero la legge. Però, se noi oggi li approvassimo, è certo che dovrebbero passare ancora diversi mesi, e magari un anno, prima che la legge potesse entrare in vigore. Noi sappiamo quanto tempo disgraziatamente ci vuole perché i provvedimenti ottengano l'approvazione sia della Camera che del Senato. È necessario, quindi, far fronte per ora ai bisogni

più urgenti. Ma dovremmo proporci di rimediare quanto prima a queste lacune con una legge (io mi augurerei che essa fosse addirittura di iniziativa governativa, perché in tal caso passerebbe più presto), facendo sì che questa categoria possa ottenere quella giustizia che aspetta da tanti anni.

GRAZIADEI. Vorrei conoscere il pensiero del rappresentante del Governo in ordine agli emendamenti che sono stati proposti. Siamo tutti d'accordo nell'accogliere lo spirito di essi. Potremmo, quindi, approvare all'unanimità il disegno di legge, riservandoci di tradurre in atto, in prosieguo di tempo, o attraverso un provvedimento di iniziativa governativa, o attraverso una proposta di iniziativa parlamentare, anche queste aspirazioni contenute negli emendamenti stessi.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Sono d'accordo sui giusti rilievi fatti dall'onorevole Ferrario, al quale, del resto, si sono associati anche altri commissari.

Vorrei, però, sottoporre all'attenzione della Commissione due considerazioni: primo, che questo disegno di legge è il risultato di un accordo raggiunto in campo sindacale da vario tempo, e che forse è la prima volta in cui una legge si può varare con tutta tranquillità, proprio perché già in sede tecnica ed extraparlamentare le categorie interessate hanno raggiunto una completa intesa. In secondo luogo, vorrei far presente che dalla stessa categoria interessata la legge è richiesta con estrema urgenza.

Ora, se gli emendamenti proposti dal relatore dovessero essere accolti, indubbiamente si verificherebbe l'inconveniente prospettato dall'onorevole Presidente, quello cioè che la legge non andrebbe in vigore se non tra quattro, cinque mesi; il che sarebbe veramente dannoso per la categoria che dovrà beneficiare del provvedimento.

Vorrei, quindi, pregare i membri della Commissione di approvare oggi la legge nel testo già approvato dal Senato. Se ci saranno ulteriori perfezionamenti da apportare a questo testo, non è escluso che ciò possa essere fatto nei mesi successivi. Tra l'altro, gli emendamenti stessi potrebbero essere prima esaminati in sede sindacale per raggiungere anche su di essi l'accordo e l'assenso di tutte le parti; dopo di che, con piena tranquillità, la Commissione potrà eventualmente emendare questa legge apportandovi quelle modifiche oggi proposte dal relatore.

BENSI. In questo caso, il Governo si impegna a presentare un progetto di legge per introdurre queste modifiche nella legge?

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 27 LUGLIO 1954

PRESIDENTE. Siccome il consenso sugli emendamenti proposti dal relatore è quasi unanime, propongo di presentare un ordine del giorno col quale si può invitare il Governo a preparare un disegno di legge che tenga conto degli emendamenti in parola. Prego, quindi, l'onorevole relatore e gli onorevoli Bogoni e Graziadei di formulare l'ordine del giorno.

Noi, quindi, ora voteremo la legge nel testo che ci è pervenuto dal Senato; successivamente voteremo l'ordine del giorno per impegnare il Governo a riesaminare l'argomento ed eventualmente a presentare un altro disegno di legge integrativo, nel quale siano tenuti in considerazione gli emendamenti che aveva proposto l'onorevole Menotti.

GRAZIADEI. Il Governo accetta l'ordine del giorno come raccomandazione?

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Sì, il Governo l'accetta come raccomandazione.

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

Passiamo, quindi, all'esame degli articoli che, se non vi sono osservazioni od emendamenti, pongo in votazione.

ART. 1.

Sono approvate, nei testi allegati alla presente legge sotto le lettere A), B), C), D) ed E), le tabelle nazionali, e relative note esplicative, delle qualifiche del personale delle ferrovie e tranvie extraurbane di carattere ferroviario (allegato A), delle autofiloltranvie urbane ed extraurbane a carattere urbano (allegato B), delle funicolari aeree e terrestri (allegato C), delle funivie portuali (allegato D) e dei servizi di navigazione interna (allegato E).

(È approvato).

ART. 2.

Agli effetti dell'assegnazione delle qualifiche contemplate dalle tabelle di cui agli allegati A, B e D, le aziende si distinguono in tipi, in conformità dei criteri di cui appresso:

A) FERROVIE E TRANVIE EXTRAURBANE DI CARATTERE FERROVIARIO:

1°) Aziende tipo A, aventi più di 800 agenti;

2°) Aziende tipo B, aventi da 46 a non più di 800 agenti;

3°) Aziende tipo C, aventi non più di 45 agenti.

Per l'assegnazione delle Aziende al tipo A, sarà applicato un coefficiente di maggiorazione del 10 per cento (dieci per cento) sul numero effettivo degli agenti in servizio per ogni agente-chilometro o frazione di esso oltre i 4 agenti.

B) AUTOFILOTRANVIE URBANE ED EXTRAURBANE DI CARATTERE URBANO:

1°) Aziende tipo A, aventi più di 800 agenti;

2°) Aziende tipo B, aventi da 136 a non più di 800 agenti;

3°) Aziende tipo C, aventi non più di 135 agenti.

C) SERVIZI DI NAVIGAZIONE INTERNA:

1°) Aziende tipo A, aventi più di 800 agenti;

2°) Aziende tipo B, aventi da 46 a non più di 800 agenti;

3°) Aziende tipo C, aventi non più di 45 agenti.

Alla distinzione delle Aziende, nei tipi di cui al precedente comma, si provvede previa applicazione, per tutto il complesso aziendale, del disposto dell'articolo 8, penultimo comma, del regio decreto 8 gennaio 1931, n. 148.

(È approvato).

ART. 3.

Non si distinguono in tipi le Aziende esercenti funicolari aeree e terrestri e quelle esercenti funivie portuali.

(È approvato).

ART. 4.

Le Aziende esercenti le ferrovie e tranvie extraurbane di carattere ferroviario, le autofiloltranvie urbane ed extraurbane di carattere urbano ed i servizi di navigazione interna provvederanno alla propria assegnazione ad uno dei tipi di cui al precedente articolo 2, in conformità dei criteri nel medesimo articolo indicati, entro trenta giorni dalla data di pubblicazione della presente legge.

Di tale assegnazione l'Azienda, entro i successivi dieci giorni, darà comunicazione, corredata dai necessari dati, all'organo di rappresentanza del personale aziendale che, entro trenta giorni, potrà presentare le proprie eventuali contestazioni.

Trascorso tale termine ed in mancanza di contestazioni, l'assegnazione diviene definitiva.

In caso di contestazioni, non risolte entro i successivi trenta giorni, provvederà l'Ispet-

torato compartimentale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, sentita l'Azienda e l'organo di rappresentanza del personale aziendale.

(È approvato).

ART. 5.

Per la formazione della propria tabella, ciascuna Azienda dovrà adottare esclusivamente le qualifiche previste dalla rispettiva tabella nazionale, entro i limiti del tipo (A o B o C) che ad essa risulta assegnato ai sensi del precedente articolo 4.

Qualifiche diverse esistenti nelle singole Aziende, ove non trovino corrispondente ed adeguata assimilazione in quelle previste dalle rispettive tabelle tipo, saranno conservate *ad personam* dai titolari.

Nell'eventualità che qualifiche previste dalle rispettive tabelle nazionali risultassero precedentemente assegnate nelle singole Aziende ad una classe superiore, i titolari di tali qualifiche conserveranno *ad personam* lo stato giuridico, costituito dal grado gerarchico ed, a termine di legge, il trattamento economico in atto goduto (stipendio o paga).

Di tutte le qualifiche come sopra adottate l'Azienda, entro trenta giorni dalla propria assegnazione definitiva ad uno dei tipi di cui all'articolo 4, darà comunicazione all'organo di rappresentanza del personale aziendale il quale entro trenta giorni potrà presentare le proprie eventuali contestazioni.

Trascorso tale termine senza contestazioni, la tabella aziendale diviene definitiva.

In caso di contestazioni, non risolte entro i successivi trenta giorni, le parti rimetteranno alle rispettive organizzazioni sindacali le questioni controverse.

(È approvato).

ART. 6.

Per l'adozione di qualifiche delle tabelle nazionali non previste in quelle aziendali in atto, né assimilabili, e per l'adozione di qualifiche che assicurino sviluppi di carriera, le relative questioni saranno prospettate alla Azienda dall'organo di rappresentanza del personale aziendale, entro trenta giorni dalla data della comunicazione aziendale di cui all'articolo 5, comma quarto.

In caso di contestazioni, non risolte entro i successivi trenta giorni, le parti rimetteranno le questioni controverse alle rispettive organizzazioni sindacali; a meno che non trattisi di questioni che investono le caratteristiche dell'esercizio, nel qual caso le parti, od una

di esse, richiederanno l'intervento dell'Ispettorato compartimentale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, territorialmente competente, cui dovranno far ricorso anche quando vi sia contestazione sulla natura delle questioni.

L'esame delle contestazioni di cui al comma precedente sarà effettuato dall'Ispettorato compartimentale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione d'intesa con il competente Ufficio del lavoro e della massima occupazione, sentita l'Azienda e l'organo di rappresentanza del personale aziendale.

Ove in tale sede non si pervenga a soluzione, eventualmente per il mancato intervento di una delle parti, le questioni in contestazione saranno deferite al Ministero dei trasporti (Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione) che provvederà d'intesa con il Ministero del lavoro e della previdenza sociale, sentite le organizzazioni sindacali cui fanno capo l'Azienda interessata ed il dipendente personale.

(È approvato).

ART. 7.

Entro trenta giorni dalla data in cui, in applicazione delle disposizioni di cui agli articoli precedenti, risulti definita la propria tabella aziendale ed effettuato l'inquadramento nella tabella stessa dei suoi dipendenti, dell'una e dell'altro ciascuna Azienda dovrà dare comunicazione al personale mediante ordine di servizio da affiggersi negli albi degli uffici, degli impianti e dei depositi.

Resta salva la facoltà degli interessati di adire l'Autorità giudiziaria ai sensi dell'articolo 10 del regio decreto 8 gennaio 1931, n. 148.

(È approvato).

ART. 8.

Con decreto del Presidente della Repubblica, sentito il Consiglio dei Ministri, sarà provveduto, entro due anni dall'entrata in vigore della presente legge, all'approvazione delle tabelle nazionali delle qualifiche del personale dei servizi di navigazione interna lagunare e degli altri pubblici servizi di trasporto in concessione al cui personale siano rese applicabili le norme del regio decreto 8 gennaio 1931, n. 148.

Valgono per tali tabelle le disposizioni emanate con la presente legge.

(È approvato).

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 27 LUGLIO 1954

Passiamo all'esame delle tabelle:

ALLEGATO A

TABELLA NAZIONALE DELLE QUALIFICHE DEL PERSONALE DI FERROVIE
E TRANVIE EXTRAURBANE DI CARATTERE FERROVIARIO

CLASSI	QUALIFICHE
1	Ispettore superiore (A); Capo di servizio aggiunto (A).
2	Ispettore principale (A); Capo servizio (B).
3	Ispettore (A e B)
4	Vice ispettore (A e B); Capo ufficio (A e B); Cassiere principale (A); Capo stazione principale (A e B); Capo deposito principale (A).
5	Segretario principale; Assistente tecnico principale (A e B); Cassiere di 1 ^a classe (A e B); Capo stazione di 1 ^a classe (A e B); Gestore di 1 ^a classe (A e B); Capo del personale viaggiante (A); Capo deposito di 1 ^a classe (A e B); Capo tecnico di 1 ^a classe (A e B)
6	Segretario di 1 ^a classe; Assistente tecnico di 1 ^a classe (A e B); Cassiere di 2 ^a classe (A e B); Contabile-cassiere di 1 ^a classe (C); Capo stazione di 2 ^a classe (A e B); Capo movimento e gestione (C); Gestore di 2 ^a classe (A e B); Controllore viaggiante di ferrovie (A e B); Capo del personale viaggiante (B); Capo deposito di 2 ^a classe (A e B); Capo tecnico di 2 ^a classe (A e B); Capo deposito e officina (C)
6-bis	Primo macchinista ferrovie TV, TE e TS (A e B); Sorvegliante manutenzione di 1 ^a classe (A e B); Sorvegliante I E S. e linea aerea (A e B); Controllore viaggiante di tranvie (B).
7	Segretario di 2 ^a classe; Assistente tecnico di 2 ^a classe (A e B); Contabile-cassiere di 2 ^a classe (C); Disegnatore; Capo stazione di 3 ^a classe; Gestore di 3 ^a classe (A e B); Controllore viaggiante (C); Primo Capotreno (A e B); Macchinista ferrovie TV, TE e TS; Primo macchinista di tranvie (B); Primo guidatore di tranvie (B); Capo squadra operai; Operaio provetto (A e B); Capo verificatore (A); Sorvegliante manutenzione di 2 ^a classe (A e B); Capo squadra I. E. S. e linea aerea (A e B).
8	Segretario di 3 ^a classe; Assistente tecnico di 3 ^a classe (A e B); Disegnatore di 2 ^a classe; Sotto capo (stazioni e gestioni); Capo fermata di 1 ^a classe (A); Capo treno ferrovia; Capo treno tranvia (B); Macchinista di tranvie; Guidatore di tranvie; Fuochista autorizzato (ferrovia); Operaio di 1 ^a classe; Verificatore (A e B); Operaio di 1 ^a classe I. E. S. e linea aerea (A e B).
9	Dattilografo scelto oppure stenodattilografo (uomo o donna); Alunno d'ordine; Usciere capo; Telefonista; Capo fermata di 2 ^a classe (A e B); Alunno di stazione; Deviatore scelto (A e B); Manovratore scelto (A e B); Guardamerci (A e B); Conduttore principale di tranvia (C); Conduttore (A e B); Fuochista viaggiante; Operaio di 2 ^a classe; Operaio scelto fabbricati; Capo squadra cantonieri; Operaio di 2 ^a classe I. E. S. e linea aerea.
10	Dattilografo (Invalido); Dattilografo di 2 ^a classe (uomo o donna); Usciere; Capo fermata di 3 ^a classe; Capo squadra manovali; Guardasala (A e B); Deviatore (A e B); Manovratore (A e B); Manovale addetto prevalentemente alle manovre e scambi; Conduttore (C); Frenatore (A e B); Operaio di 3 ^a classe; Fuochista di notte; Accenditore; Operaio fabbricati; Cantoniere scelto; Operaio di 3 ^a classe I. E. S. e linea aerea.
11	Inserviente; Fattorino d'ufficio (fino a 21 anni compiuti); Custode; Manovale; Pulitore; Untore; Guardiano di giorno e di notte; Cantoniere; Guardia titolare di fermata.
Sub 11	Guardabarrera; Guardia di fermata (donna).

NOTE ESPLICATIVE

1° - *Alla Classe 1ª:*

La qualifica di « Capo di servizio aggiunto (A) » potrà essere adottata per quei servizi aziendali per i quali si riconosca, da parte dell'Organo governativo competente, la necessità di un funzionario di tale qualifica che coadiuvi il Capo servizio.

2° - *Alle Classi 1ª e 2ª.*

Le qualifiche di cui alle Classi 1ª e 2ª non riguardano gli appartenenti alla categoria dei Dirigenti di azienda.

3° - *Alla Classe 4ª:*

« Vice Ispettore (A e B) » è l'agente che, pur non dirigendo un ufficio, svolge, con facoltà di autonomia, mansioni di importanza pari a quella del Capo ufficio.

4° - *Alla Classe 7ª:*

« Operaio provetto (A e B) » è l'agente addetto, in condizioni di autonomia, a lavori di particolare perizia e responsabilità.

5° - *Alla Classe 8ª:*

Deve essere inquadrato nella qualifica di « macchinista » il « fuochista autorizzato » che abbia conseguito la relativa abilitazione da almeno 3 anni e che nell'ultimo triennio abbia svolto prevalentemente mansioni di macchinista in due anni consecutivi comunque considerati.

6° - *Alla Classe 9ª:*

La qualifica di « Alunno d'ordine » sostituisce integralmente quella di « scritturale ». L'alunno d'ordine dovrà essere adibito a mansioni esclusivamente d'ordine (copiatura di scritture e disegni, trascrizione, redazione di moduli, archivio, protocollo *et similia*).

La qualifica di « Telefonista » dovrà essere attribuita all'agente adibito normalmente a centralino telefonico con almeno otto spine.

La qualifica di « Alunno di stazione » sostituisce quella di « Assistente di stazione ».

La qualifica di « Conduttore principale di tranvie C » sostituisce quella di « Capo treno ».

7° - *Alle Classi 9ª e 10ª:*

La qualifica di « Conduttore » sostituisce quella di « Bighettaio viaggiante ».

Il passaggio da « Dattilografo di 2ª classe » a « Dattilografo scelto » avviene, previo esame, dopo un anno di servizio.

8° - *Alla classe 10ª:*

L'usciera è adibito anche a mansioni di carattere esterno.

Il « frenatore » è l'agente addetto ai freni e di sussidio alla controlleria.

9° - *Alla Classe 11ª:*

Il « Guardia titolare di fermata » disimpegna soltanto mansioni di guardiana.

La pongo in votazione.

(È approvata).

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 27 LUGLIO 1954

ALLEGATO B

**TABELLA NAZIONALE DELLE QUALIFICHE DEL PERSONALE
DI AUTOFILOTRANVIE URBANE ED EXTRAURBANE DI CARATTERE URBANO**

CLASSI	QUALIFICHE
1	Capo ripartizione principale (A); Capo servizio (A).
2	Capo ripartizione (A); Vice capo servizio (A); Capo servizio (B).
3	Capo ufficio principale; Tesoriere-Cassiere capo (A); Capo tecnico principale (A); Ispettore principale al movimento (A).
4	Capo ufficio; Segretario capo (A e B); Cassiere principale (A); Ispettore al movimento (A); Capo movimento di 1 ^a classe (A); Capo deposito di 1 ^a classe (A); Capo tecnico di 1 ^a classe (A); Capo tecnico e deposito di 1 ^a classe (B); Assistente tecnico (A); Ispettore e Capo movimento (B).
5	Segretario principale; Cassiere di 1 ^a classe (A e B); Disegnatore principale (A); Ispettore al movimento (B); Vice ispettore al movimento (A); Capo movimento di 2 ^a classe (A e B); Capo deposito di 2 ^a classe (A e B); Capo tecnico di 2 ^a classe (A e B); Ispettore e Capo movimento (C); Capo deposito e officina (C).
6	Segretario di 1 ^a classe; Cassiere di 2 ^a classe (A e B); Disegnatore scelto; Capo movimento di 3 ^a classe; Capo controllore; Capo deposito di 3 ^a classe; Capo operaio di 1 ^a classe; Contabile-Cassiere di 1 ^a classe (C).
7	Segretario di 2 ^a classe; Contabile-Cassiere di 2 ^a classe (C); Esattore (A e B); Disegnatore; Controllore; Operaio provetto (A e B); Capo operaio di 2 ^a classe; Capo squadra operai.
7-bis	Capolinea; Guidatore scelto; Autista di linea; Operaio di 1 ^a classe scelto (A e B).
8	Segretario di 3 ^a classe; Collettore degli incassi; Disegnatore di 2 ^a classe; Usciere capo (A); Guidatore (tranviario e filoviario); Autista non di linea; Operaio di 1 ^a classe; Armatore scelto addetto agli scambi.
9	Dattilografo scelto oppure stenodattilografo (uomo o donna); Alunno d'ordine; Usciere; Telefonista; Bighettaio; Operaio di 2 ^a classe; Tirafili linea aerea di contatto; Armatore di binari; Manovratore di deposito o rimessa; Sorvegliante pulitori; Capo cantoniere.
10	Dattilografo (invalido); Dattilografo di 2 ^a classe (uomo o donna); Usciere di 2 ^a classe; Portiere; Deviatore; Operaio di 3 ^a classe; Manovale specializzato (addetto a qualsiasi servizio); Cantoniere scelto.
11	Inserviente; Fattorino d'ufficio (fino a 21 anni compiuti); Custode; Guardiano di giorno e di notte; Pulitore; Untore; Cantoniere; Raschino; Manovale (addetto a qualsiasi servizio).

NOTE ESPLICATIVE

1° - Per le qualifiche delle tranvie extraurbane di carattere urbano, non previste dalla presente tabella, si fa riferimento alla tabella per le ferrovie e tranvie extraurbane di carattere ferroviario.

2° - *Alle classi 1^a e 2^a.*

Le qualifiche di cui alle Classi 1^a e 2^a non riguardano gli appartenenti alla categoria dei dirigenti di azienda.

3° - *Alla Classe 4^a.*

« Segretario Capo » è l'agente che, pur non dirigendo un ufficio, svolge, con facoltà di autonomia, mansioni di importanza pari a quelle del « Capo ufficio ».

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 27 LUGLIO 1954

La qualifica di « Capo tecnico e deposito di 1^a classe B » è conferita all'agente che riunisce in sé le funzioni di Capo tecnico e di Capo deposito.

La qualifica di « Ispettore e Capo movimento B » è conferita all'agente che riunisce in sé le funzioni di Ispettore al movimento e di Capo movimento.

4^o — *Alla Classe 5^a:*

La qualifica di « Ispettore e Capo movimento C » è conferita all'agente che riunisce in sé le funzioni di Ispettore al movimento e di Capo movimento.

La qualifica di « Capo deposito e officina C » è conferita all'agente che riunisce in sé le funzioni di capo deposito e di capo officina.

5^o — *Alla Classe 7^a:*

« Esattore » è l'agente addetto alla raccolta degli incassi e al rifornimento e verifica dei biglietti.

6^o — *Alle Classi 7^a e 7^a bis:*

La qualifica di « Operaio provetto » e la corrispondente classe tabellare sono attribuite soltanto all'operaio di 1^a classe o di 1^a classe scelto, che sia normalmente addetto, in condizioni di autonomia, a lavori di particolare perizia e responsabilità.

La qualifica di « Operaio di 1^a classe scelto » corrisponde alla preesistente qualifica di operaio specialista.

Gli agenti che al momento di applicazione della presente tabella sono qualificati operai specialisti, conservano *ad personam* la posizione gerarchica e l'eventuale migliore trattamento economico in atto goduto, fermo restando il loro stato giuridico

7^o — *Alla Classe 7^a bis:*

« Capolinea » è l'agente addetto a mansioni di movimento e non di traffico.

Deve essere inquadrato nella qualifica di « guidatore scelto » l'agente che, maturata una anzianità di almeno dieci anni nella qualifica di guidatore, abbia dato prova di particolare perizia.

8^o — *Alla Classe 8^a:*

« Collettore degli incassi » è l'agente appartenente al personale viaggiante dei servizi urbani, addetto esclusivamente alla raccolta degli incassi effettuata dai biglietti.

9^o — *Alla Classe 9^a:*

La qualifica di « Alunno d'ordine » sostituisce integralmente quella di « Scritturale ». L'alunno d'ordine dovrà essere adibito a mansioni esclusivamente d'ordine (copiatura di scritture e disegni, trascrizione, redazione di moduli, archivio, protocollo, *et similia*).

La qualifica di « Telefonista » dovrà essere attribuita all'agente adibito normalmente a centralino telefonico con almeno otto spine.

10^o — *Alla Classe 10^a:*

Il passaggio da « Dattilografo di 2^a classe » e « Dattilografo scelto » avviene, previo esame, dopo un anno di servizio.

La pongo in votazione.

(È approvata).

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 27 LUGLIO 1954

ALLEGATO C

TABELLA NAZIONALE DELLE QUALIFICHE DEL PERSONALE
DELLE FUNICOLARI AEREE E TERRESTRI

CLASSI	QUALIFICHE
5	Segretario principale; Ispettore capo movimento; Capo tecnico.
6	Segretario di 1 ^a classe; Contabile-cassiere; Capo movimento; Capo officina.
7	Segretario di 2 ^a classe; Capo stazione (abilitato ai servizi cumulativi); Controllore; Operaio elettromeccanico; Capo operaio.
8	Segretario di 3 ^a classe; Sotto capo (stazioni e gestioni); Guidatore; Meccanico-motorista; Operaio di 1 ^a classe.
9	Alunno d'ordine; Dattilografo scelto oppure stenodattilografo (uomo o donna); Alunno di stazione; Conduttore principale; Operaio di 2 ^a classe.
10	Dattilografo (invalido); Dattilografo di 2 ^a classe (uomo o donna); Usciere; Guardasala; Conduttore frenatore; Operaio di manutenzione sede e armamento; Operaio di 3 ^a classe.
11	Inserviente; Fattorino d'ufficio (fino a 21 anni compiuti); Guardiano di giorno e di notte; Pulitore; Manovale.

NOTE ESPLICATIVE

1^o - *Alla Classe 9^a:*

La qualifica di « Alunno d'ordine » sostituisce integralmente quella di « Scritturale ». L'alunno d'ordine dovrà essere adibito a mansioni esclusivamente d'ordine (copiatura di scritture e disegni, trascrizione, redazione di moduli, archivio, protocollo *et similia*)

2^o - *Alla Classe 10^a:*

Il passaggio da « Dattilografo di 2^a classe » a « Dattilografo scelto » avviene, previo esame, dopo un anno di servizio.

L'usciera è adibito anche a mansioni di carattere esterno.

La pongo in votazione.

(È approvata).

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 27 LUGLIO 1954

ALLEGATO D

TABELLA NAZIONALE DELLE QUALIFICHE DEL PERSONALE
DELLE FUNIVIE PORTUALI

CLASSI	QUALIFICHE
3	Capo servizio.
4	Capo Ufficio; Capo tecnico principale; Capo marittimo; Capo movimento (linea, parco e linea, ferroviario); Capo gestione.
5	Segretario principale; Capo tecnico: Gestore di 1 ^a classe; Capo linea di 1 ^a classe; Capo parco di 1 ^a classe; Capo squadra marittimo di 1 ^a classe; Capo tronco di 1 ^a classe.
6	Segretario di 1 ^a classe; Gestore tipo A; Capo linea di 2 ^a classe; Capo parco di 2 ^a classe; Operaio capo provetto; Capo squadra marittimo di 2 ^a classe; Capo tronco di 2 ^a classe.
7	Segretario di 2 ^a classe; Gestore tipo B; Capo squadra di 1 ^a classe (linea, parco, manutenzione, ferroviario); Capo squadra marittimo di 3 ^a classe; Macchinista di 1 ^a classe elevatori pontile; Macchinista di 1 ^a classe elevatori; Operaio provetto; Sorvegliante impianto telefonico; Capo posto titolare; Macchinista locomotive.
8	Segretario di 3 ^a classe; Gestore tipo C; Pesatore; Capo alla sorveglianza; Capo squadra di 2 ^a classe (linea, parco, manutenzione, ferroviario); Macchinista di 2 ^a classe elevatori pontile; Macchinista di 2 ^a classe elevatori; Operaio di 1 ^a classe; Segnalatore di 1 ^a classe; Guardia linea di 1 ^a classe; Verificatore; Manovratore di 1 ^a classe; Capo posto; Macchinista locomotive servizio interno (fuochista autorizzato).
9	Alunno d'ordine; Dattilografo scelto oppure stenodattilografo (uomo o donna); Usciere capo; Operaio di 2 ^a classe; Segnalatore di 2 ^a classe; Guardia linea di 2 ^a classe; Manovratore di 2 ^a classe; Fuochista.
10	Dattilografo (invalido); Dattilografo di 2 ^a classe (uomo o donna); Usciere; Portiere; Operaio di 3 ^a classe; Guardiano scelto; Chiattaiolo; Manovale specializzato.
11	Fattorino d'ufficio (fino a 21 anni compiuti); Guardiano di giorno e di notte; Manovale.

NOTE ESPLICATIVE

1° - Alla Classe 7^a:

« Operaio provetto » è l'agente addetto, in condizioni di autonomia, a lavori di particolare perizia e responsabilità.

2° - Alla Classe 9^a:

La qualifica di « Alunno d'ordine » sostituisce integralmente quella di « Scritturale ». L'alunno d'ordine dovrà essere adibito a mansioni esclusivamente d'ordine (copia di scritture e disegni, trascrizione, redazione di moduli, archivio, protocollo *et similia*).

3° - Alla Classe 10^a:

Il passaggio da « Dattilografo di 2^a classe » a « Dattilografo scelto » avviene, previo esame, dopo un anno di servizio.

L'usciera è adibito anche a mansioni di carattere esterno.

La pongo in votazione.

(È approvata).

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 27 LUGLIO 1954

ALLEGATO E

TABELLA NAZIONALE DELLE QUALIFICHE DEL PERSONALE
DEI SERVIZI DI NAVIGAZIONE INTERNA (LACUALE)

CLASSI	QUALIFICHE
4	Capitano di 1 ^a classe; Capo officina (A).
5	Capitano di 2 ^a classe; Capo macchinista; Capo officina (B).
6	Capo timoniere; Capo controllore; Pilota motorista; Macchinista motorista.
7	Capo timoniere di 2 ^a classe; Applicato di bordo; Controllore; Motorista di motonave; Macchinista.
8	Timoniere; Conduttore di motoscafi; Applicato di bordo di 2 ^a classe; Motorista di motoscafi; Fuochista abilitato; Assistente di agenzia; Sorvegliante di magazzino.
9	Vice timoniere; Timoniere di 2 ^a classe; Conducente di barche o chiatte (barcaiolo abilitato); Marinaio scelto; Assistente di bordo; Bigliettaio; Aiuto motorista; Fuochista; Distributore di magazzino.
10	Marinaio; Pontoniere; Fuochista di 2 ^a classe; Accenditore o accudiente; Carbonaio; Portiere al cantiere (A).
11	Manovale carbonaio.

NOTE ESPLICATIVE

1° — Per le qualifiche generiche d'ufficio, cantiere, ecc. si fa riferimento alla tabella per le ferrovie e tranvie extraurbane di carattere ferroviario (allegato A).

2° — *Alla Classe 9^a:*

L'aiuto motorista può essere adibito anche a mansioni di marinaio nei casi autorizzati dal Ministero dei trasporti (I. G. M. C. T. C.).

La pongo in votazione.

(*È approvata*).

Do lettura dell'ordine del giorno presentato dagli onorevoli Menotti ed altri:

« L'VIII Commissione della Camera dei Deputati, mentre approva il disegno di legge n. 821, fa voti che nel più tempo breve possibile siano apportate alla stessa legge le variazioni proposte in sede di discussione, e riguardanti la introduzione dei rappresentanti delle organizzazioni sindacali di categoria accanto a quelli aziendali, e l'introduzione nella tabella B della qualifica di fattorino scelto ».

Pongo in votazione l'ordine del giorno.

(*È approvato*).

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

Discussione del disegno di legge: Agevolazioni a favore di alcune categorie della gente di mare. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (825).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Agevolazioni a favore di alcune categorie della gente di mare.

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

Era stato chiesto, in proposito, il parere della XI Commissione, ma sono decorsi i termini senza che il parere ci sia pervenuto. Quindi, a norma di regolamento, s'intende che quella Commissione vi abbia rinunciato.

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 27 LUGLIO 1954

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

MAZZA, *Relatore*. L'ordine del giorno di stamane mi consiglia di essere brevissimo, anche perché l'argomento è a conoscenza di tutti i colleghi della Commissione, che in materia sono meglio edotti di me.

Si tratta di riconoscere a determinate categorie di marittimi il servizio che hanno prestato in guerra, di consentire, cioè, ad essi di continuare in pace quell'opera sollecita e utile per la Nazione che hanno espletato durante il periodo bellico. Il numero di persone che vengono beneficate da questo provvedimento, è del resto limitatissimo; la maggioranza di esse, anzi, avendo espletato il comando durante il periodo bellico, si avvicina ormai al collocamento in pensione.

Per questi motivi, ritengo di proporre all'approvazione della nostra Commissione il provvedimento in esame, contenente agevolazioni a favore di alcune categorie della gente di mare, e precisamente macchinisti navali in seconda e marittimi abilitati alla direzione di macchine di potenza non superiore a 150 cavalli, anche perché questo comando e questa abilitazione riguardano soltanto il piccolo cabotaggio, cioè la navigazione lungo le coste, in quanto si precisa che deve trattarsi di unità in esercizio nel Mediterraneo, o, se adibite al trasporto di merci o alla pesca o al rimorchio, non oltre Huelva, Casablanca e Kosseir.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

DUCCI. La questione non è così semplice come la prospetta il relatore, ed è bene conoscere almeno come stanno le cose. Noi approveremo la legge; ma non possiamo tacere che vi potrebbero essere anche dei motivi per opporsi.

Il fatto è che questi capitani di mare, questi macchinisti navali in seconda, non sono muniti del relativo diploma. È gente che, durante la guerra, data la situazione di emergenza ed anche in considerazione dell'abilità dimostrata, è stata messa a dirigere le macchine. Ora, costoro fanno un ragionamento che bisogna riconoscere logico. Durante la guerra — essi dicono — quando vi era il pericolo di andare a fondo come pezzi di piombo, ci avete ritenuti capaci di dirigere queste macchine; oggi non lo siamo più?

D'altra parte, non si può nascondere che è giusto anche quello che osservano i diplomati macchinisti. Noi abbiamo studiato dodici anni — sostengono — ci avete fatto fare dei sacrifici, anche finanziari, per poter

conseguire il diploma, ed ora delle persone non munite del diploma ci passano avanti, occupano i posti che dovrebbero essere nostri.

Quindi, vi sono delle ragioni buone da una parte e dall'altra.

Io sono, comunque, del parere di approvare il disegno di legge, perché la categoria dei macchinisti è l'unica, si può dire, in cui si cerca del personale, non vi è, cioè, disoccupazione, in quanto la vita di questa gente è molto dura, per cui sono pochi coloro che si indirizzano a questa carriera. D'altra parte, l'onorevole Sottosegretario, col quale trattai una volta questa questione, mi assicurò che il numero di coloro i quali verranno beneficiati da questa legge, non è superiore a 50.

TERRANOVA CORRADO, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Non supera i 30.

MAZZA, *Relatore*. Molti sono morti, e molti altri sono andati in pensione.

DUCCI. Piuttosto, quello a cui tengono i macchinisti — e io do loro ragione — è che la legge venga osservata in maniera stretta, precisa, perché può darsi che da parte degli armatori vi sia la tendenza a preferire ai giovani diplomati questi nuovi abilitati alla direzione delle macchine. In altre parole, la preoccupazione dei diplomati macchinisti è che ad un certo momento essi possano venire a trovarsi nella situazione in cui si trovano altre categorie della gente di mare e che, mancando i posti, i vecchi vengano preferiti ai giovani.

TROISI. Manifesto anche io questa preoccupazione sorta negli allievi provenienti dagli Istituti tecnici nautici. Poche settimane fa ebbi occasione di parlare con un comitato di padri di famiglia che avevano avviato i loro figli a questo genere di studi, e che ora vedono per essi, non dico preclusa, ma resa difficile la possibilità di occuparsi, in seguito a questo provvedimento. Quindi, rivolgo anche io una viva preghiera all'onorevole Sottosegretario, affinché si osservi rigidamente questo limite stabilito dalla norma, per non precludere la possibilità di sviluppo di carriera a questi bravi giovani.

SEMERARO SANTO. Mi associo alle perplessità che sono state espresse da coloro che mi hanno preceduto. Io sono appunto uno di quei marittimi che hanno dovuto studiare per raggiungere un grado, e che oggi si trovano messi in concorrenza con gente che ha una certa esperienza, una certa pratica solo perché durante la guerra, quando si impiegavano

le donne per molti lavori, non potendo ricorrere ad esse per condurre le caldaie, si sono chiamati degli uomini per queste mansioni, e si son dati loro dei gradi.

Se si trattasse solo di questa gente, la quale ha messo a rischio la propria vita in momenti difficili, noi non avremmo difficoltà ad approvare il disegno di legge. Ma quello che ci preoccupa, è che il Ministero pare abbia l'intenzione di autorizzare 800 ex marescialli della Regia marina, che non possono essere mandati in congedo. In questo caso, ci sarebbe veramente un'inflazione.

Il problema, quindi, non è così facile, come lo vede l'onorevole Mazza, che nella sua relazione avrebbe dovuto andare fino in fondo. Ripeto: se si trattasse solo di queste cinquanta persone, che hanno consumato la loro vita nella marina mercantile lavorando alle caldaie, noi saremmo meno perplessi, perché la legge avrebbe una giustificazione. Ma ci preoccupa l'intenzione che sembra avere il Governo di comprendere tra costoro anche un certo numero di ex marescialli di marina, i quali non hanno alcun merito.

Perciò, pur votando la legge, noi facciamo le più ampie riserve.

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

TERRANOVA CORRADO. *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Le preoccupazioni espresse dall'onorevole Semeraro non hanno ragione di essere, perché ho precisato che si tratta, in tutto, di una trentina di persone, le quali, in tempo di guerra, hanno assolto il loro compito con perizia, e quindi si vuol dare ad esse un premio, perché continuino a fare anche in tempo di pace quello che hanno saputo fare nel periodo bellico.

E non posso neppure condividere le preoccupazioni che a suo tempo furono espresse dalla F. I. M. e dai patentati, in quanto qui non si tratta di dare un riconoscimento ufficiale, un aumento di gradi, ma solo di permettere che costoro possano continuare a svolgere quell'opera che hanno svolto con lode e con perizia durante la guerra.

Desidero anche precisare che noi applicheremo questa norma con molta discrezione e con molto rigore. Già è stato dichiarato al Senato, ed io lo ripeto qui, che il Ministero, per ciò che riguarda l'autorizzazione a svolgere funzioni superiori, interpreterà la disposizione in senso restrittivo; cioè, se un fuochista ha condotto, durante la guerra, delle macchine di potenza variabile noi daremo l'autorizzazione per condurre macchine la cui potenza sia

la minima di quelle condotte in quel determinato periodo.

SEMERARO SANTO. Sta proprio qui il pericolo, perché in fondo, questi ex marescialli della marina da guerra, hanno fatto i fuochisti, per cui domani, valendosi di questa circostanza, possono ottenere il certificato di essere stati conduttori di caldaie ed avere il comando. Allora la norma non va più a beneficio di quelle cinquanta persone di cui si è parlato. E questo il pericolo che noi intravediamo. Se si arrivasse a questo, tanto varrebbe chiudere gli Istituti nautici e non parlarne più.

FERRARIO CELESTINO. L'onorevole Semeraro ha prospettato il pericolo che possano beneficiare della norma anche 800 marescialli di marina. Il rappresentante del Governo, dal canto suo, ha affermato che al massimo la disposizione potrà comprendere trenta, quaranta unità. Prenda atto quindi, l'onorevole Semeraro, di questa dichiarazione. Tra 800 e 40 c'è una bella differenza!

MAZZA, Relatore. Anche in me ad un certo punto era sorta questa preoccupazione. Però, dopo aver esaminato i termini in cui si è svolta la discussione al Senato, e dopo aver riletto il disegno di legge, mi sono accorto di poterla allontanare non solo dall'animo mio, ma anche da quello dei colleghi; perché nella legge non si parla affatto di marina da guerra, ma solo di navi mercantili e di navi appartenenti al naviglio ausiliare dello Stato, che, come i colleghi sanno, sono le navi mercantili requisite per servizio bellico. Quindi, i marescialli della marina militare sono completamente esclusi da questa possibilità, salvo che qualcuno di essi non sia stato comandato su di una nave mercantile.

SEMERARO SANTO. Ce ne sono stati tanti.

MAZZA, Relatore. Sono stati utilizzati i marittimi che avevano delle capacità professionali. Mi pare con questa osservazione di poter rassicurare i colleghi, anche perché l'onorevole Sottosegretario Terranova, autorevolmente, ci ha dato qui l'assicurazione — che è stata data con altrettanta autorevolezza al Senato — che si tratta di pochissime unità, e in ogni caso sempre di appartenenti alla marina mercantile che per almeno dodici mesi durante i cinque anni del periodo bellico, abbiano prestato servizio con questa funzione. Mi pare quindi che questa preoccupazione debba allontanarsi dall'animo nostro.

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

ART. 1.

I macchinisti navali in seconda di cui al secondo e terzo comma dell'articolo 69 del Codice per la marina mercantile che nel periodo dal 10 giugno 1940 all'8 maggio 1945 abbiano effettuato almeno dodici mesi di navigazione su navi mercantili, anche se appartenenti al naviglio ausiliario dello Stato, quali addetti alla direzione di macchine a vapore di potenza superiore a cento cavalli nominali, possono prendere imbarco con funzioni di capo macchinista su unità munite di macchine a vapore di potenza nominale non superiore a quella delle macchine alla cui direzione furono preposti nel periodo suddetto, sempre che si tratti di unità in esercizio nel Mediterraneo o, se adibite al trasporto di merci o alla pesca o al rimorchio, non oltre Huelva, Casablanca e Kosseir.

(È approvato).

ART. 2.

I marittimi abilitati, in base all'ultimo comma dell'articolo 69 del Codice per la marina mercantile, alla direzione di macchine di potenza non superiore a 150 cavalli indicati su piroscafi addetti esclusivamente al traffico lungo le coste dello Stato ed alla direzione delle macchine dei piroscafi rimorchiatori, oppure in possesso della qualifica di meccanico per la pesca, di cui all'articolo 3 del regio decreto-legge 14 aprile 1927, n. 616, i quali, nel periodo dal 10 giugno 1940 all'8 maggio 1945, abbiano effettuato almeno dodici mesi di navigazione su navi mercantili, anche se appartenenti al naviglio ausiliario dello Stato, quali addetti alla direzione od al comando di guardia di macchine a vapore, di potenza superiore, rispettivamente a 150 ed a 500 cavalli indicati, possono prendere imbarco con le stesse funzioni su unità adibite nel Mediterraneo al trasporto di merci o alla pesca od al rimorchio, munite di macchine a vapore di potenza non superiore a quella delle macchine al cui servizio furono adibiti nel periodo suddetto.

(È approvato).

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

Discussione del disegno di legge: Istituzione del Fondo scorta per le Capitanerie di porto. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (964).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Istituzione del Fondo scorta per le Capitanerie di porto.

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

La IV Commissione (Finanze e tesoro), in data 14 luglio 1954, ha espresso parere favorevole al disegno di legge.

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

MAZZA, *Relatore*. Questa volta, la mia relazione non potrebbe essere lunga anche se io lo volessi; e, soprattutto, sono convinto che non vi sarà opposizione da parte di nessun collega, perchè se c'è un'osservazione da fare riguardo al disegno di legge, è che i 20 milioni sono troppo pochi, se si considera che le Capitanerie, con questa somma, devono anche intervenire in caso di sinistri marittimi nella zona, e dare assistenza ai naufraghi. Molte volte, negli ultimi anni, abbiamo discusso di questo, e abbiamo spiegato come 20 milioni non sono sufficienti neppure per la sorveglianza nel solo porto di Napoli.

Ritengo, quindi, di dover proporre alla Commissione l'approvazione del disegno di legge, esprimendo un solo augurio, quello che i 20 milioni diventino successivamente almeno 100.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

SEMERARO SANTO. Siamo d'accordo con il relatore sulla necessità di aumentare il fondo. Nel mio intervento alla Camera in occasione della discussione sul bilancio della marina mercantile, io richiamai l'attenzione sul fatto che se si vuole veramente lottare contro la pesca di frodo, e mantenere un certo naviglio anche per poter intervenire in caso di incidenti, se, insomma, si vuole che le Capitanerie possano assolvere i molteplici compiti loro demandati, è necessario dare ad esse qualcosa di concreto. Questi 20 milioni divisi tra le varie Capitanerie di porto esistenti in Italia, delle quali non conosco con precisione il numero, diventano una somma talmente esigua, che non potrà servire nemmeno per la pulizia dei locali.

BREGANZE. Ho ascoltato le osservazioni dei colleghi Mazza e Semeraro. Ma dalla lettura del disegno di legge mi sembra di capire che si tratta solo di un anticipo, e che non sono questi i soli fondi di cui le Capitanerie dispongono per assolvere i loro compiti. Se questa mia interpretazione è esatta, ritengo la somma sufficiente. Se invece si vuole che questi 20 milioni servano per tutti i servizi, allora neppure 200 milioni sarebbero sufficienti: ci vorrebbe un miliardo. In tal caso le osservazioni dei colle-

ghi Mazza e Semeraro porterebbero alla necessità di rinviare l'approvazione del provvedimento.

SEMERARO SANTO. Noi raccomandiamo che siano fatti altri anticipi.

DUCCI. Desidero far presente all'onorevole Breganze che, anche come anticipo, 20 milioni sono pochi. Durante l'ultima discussione sul bilancio della marina mercantile, rivolsi una domanda all'onorevole Ministro, il quale non mi diede risposta, perché non poteva darla. Io feci presente che nell'ultimo disgraziato incidente, cioè nell'ultimo naufragio che si è verificato nelle vicinanze del porto di Genova e che è costato la vita a diversi marinai, fra l'altro abbiamo visto la Capitaneria del porto di Genova, cioè del primo porto di Italia, andare a soccorrere i naufraghi, non con un proprio mezzo, perché non ne aveva a disposizione, ma con un rimorchiatore di una ditta privata del porto. Questo mi sembra un indice abbastanza allarmante della situazione in cui si vengono a trovare le Capitanerie di porto. E non è certo con soli 20 milioni, anche se dati a titolo di anticipo, che si può porre riparo a questa situazione.

Trovo, quindi, logiche le preoccupazioni del collega Mazza, il quale propone non solo l'approvazione della legge, ma anche di far voti perché questi 20 milioni, concessi come anticipo, vengano aumentati appena possibile per mettere le Capitanerie di porto in condizioni tali di efficienza, da garantire nel modo più sicuro almeno la salvezza della vita umana, se non si vuol tener conto delle altre incombenze proprie delle Capitanerie, quali la repressione della pesca di frodo, ecc.

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

MAZZA, *Relatore*. Siamo tutti d'accordo. L'onorevole Sottosegretario raccoglierà certamente la nostra raccomandazione. Nell'impostazione del prossimo bilancio si tratterà di aumentare lo stanziamento che mi pare sia di poco superiore.

TERRANOVA CORRADO, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Qui si tratta soltanto di una forma di anticipo. Quanto ad aumentare la voce del bilancio, lei sa, onorevole Ducci, che il Ministro della marina mercantile, anche se non le ha dato esplicita risposta, tuttavia sa bene interpretare queste esigenze, e farà pressioni presso il Ministro del tesoro perché siano fatti a questo proposito maggiori stanziamenti.

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

ART. 1.

Allo scopo di provvedere alle momentanee deficienze di fondi presso le Capitanerie di porto, rispetto ai periodici accreditamenti sui vari capitoli di spesa, viene stanziata annualmente la somma occorrente in apposito capitolo della categoria « movimento di capitali » dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile.

Le somme accreditate alle Capitanerie di porto sullo stanziamento di detto capitolo vengono versate in Tesoreria con imputazione a speciale capitolo dello stato di previsione della entrata, iscritto nella medesima categoria « movimento di capitali », quando cessino o diminuiscano le necessità dell'accreditamento e, in ogni caso, alla chiusura di ciascun esercizio finanziario.

(È approvato).

ART. 2.

Per l'esercizio 1954-55 l'ammontare del fondo scorta di cui al precedente articolo è fissato in lire 20.000.000.

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

(È approvato).

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

Discussione del disegno di legge: Norme per la sostituzione dei motori a benzina con motori a gasolio sulle motobarche addette alla pesca. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato. (962).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Norme per la sostituzione dei motori a benzina con motori a gasolio sulle motobarche addette alla pesca.

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

La IV Commissione (Finanze e tesoro), nella seduta del 14 luglio 1954, ha espresso parere favorevole all'approvazione del provvedimento.

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

BORSELLINO, *Relatore*. Onorevoli colleghi, i lavoratori addetti alla piccola pesca, specialmente nell'immediato dopoguerra, allo

scopo di motorizzare le loro barche, si servono di motori a benzina di autocarri o di autovetture, residuati di guerra o di altra provenienza.

In considerazione delle particolari condizioni di disagio in cui versavano e versano tuttora, essi godono di particolari agevolazioni fiscali per la benzina da loro usata. Senonché, tale concessione comporta un duplice notevole danno per l'erario: uno derivante dalla rinuncia all'entrata per imposta di fabbricazione e differenza I. G. E., e l'altro per numerose frodi fiscali che l'erario subisce in seguito a frequenti casi di abusiva immissione sul mercato del prodotto agevolato da parte di pseudo pescatori infiltratisi tra la categoria che è invece, in genere, sana ed onesta.

Donde la necessità di togliere le agevolazioni già concesse, non prima, però, di aver messo in grado i pescatori di continuare la loro attività, essendo da escludere sia che essi possano lavorare utilizzando benzina a prezzo normale, il che sarebbe assolutamente anti-economico, sia che essi procedano, con i loro mezzi, alla sostituzione dei motori a benzina con altri a gasolio, trattandosi di una categoria notoriamente povera.

Il Ministero della marina mercantile ha, pertanto, provveduto, dopo gli opportuni contatti con le Amministrazioni interessate, a predisporre l'unito schema di legge, diretto appunto ad agevolare la sostituzione dei motori a benzina con motori a combustione interna sulle motobarche addette alla piccola pesca. Con tale provvedimento il Ministero della marina mercantile si propone anche e soprattutto una finalità di carattere sociale, dando ai pescatori la possibilità di installare un motore a gasolio, che consentirà un sensibile abbassamento dei costi di esercizio del natante, rendendolo nello stesso tempo più sicuro ed efficiente.

Infatti, oggi, il costo di esercizio di una barca munita di motore a benzina è troppo elevato per poter dare una margine di utile appena apprezzabile, sia perché la benzina, anche se agevolata, costa troppo e comunque più del gasolio, e sia per le continue spese che occorre sostenere per la manutenzione dei motori vecchi e logori, e, per di più, non costruiti per il loro attuale impiego.

Inoltre, il motore a gasolio elimina il temibile e continuo pericolo d'incendio, costituito dalla presenza a bordo di un combustibile così facilmente infiammabile, come la benzina.

Occorre rilevare altresì che il provvedimento in questione torna anche a vantaggio

della nostra industria delle costruzioni di motori a combustione interna. A tal fine, a richiesta del Ministero dell'industria e del commercio, è stata inserita nel testo del provvedimento una clausola che prevede la preferenza, nella concessione dei benefici, ai proprietari di motobarche che provvedano alla trasformazione di esse con motori di costruzione nazionale.

L'attuazione del provvedimento in esame interessa circa tremila unità, sulle quali al 1° giugno 1953 risultavano installati motori a benzina.

Con l'articolo 1 del progetto si prevede la concessione di un mutuo che non potrà superare, per ogni mezzo, lire 1.200.000, ai proprietari di barche che procedano alla sostituzione del motore a benzina con altro a ciclo diesel o semidiesel. Per evitare possibili speculazioni, si è stabilito che possano essere ammessi ai benefici previsti dal provvedimento solo i proprietari delle barche sulle quali risultava installato, alla data del 1° giugno 1953, un motore a benzina.

Si è, poi, ritenuto opportuno fissare un limite massimo per la potenza del motore (24 HP) per impedire installazioni antitecniche e pertanto antieconomiche.

La durata massima del mutuo è stata stabilita dal Senato in dieci anni (il disegno di legge governativo parlava invece di sette anni) potendosi ritenere che tale lasso di tempo sia sufficiente agli interessati per soddisfare i loro impegni, dato il maggiore guadagno che il nuovo motore a gasolio renderà possibile, consentendo economia di esercizio, maggior numero di giornate lavorative e minori spese di riparazioni.

Nel tasso d'interesse, che sarà del 4,50 per cento annuo, si devono intendere compresi anche il premio di assicurazione per il natante, la quota spettante all'Istituto di credito che svolge l'operazione bancaria, e gli interessi spettanti allo Stato, secondo le percentuali che saranno fissate in sede di convenzione.

Con l'articolo 2 viene autorizzato il Tesoro a concedere, nei limiti di 800 milioni di lire, le anticipazioni occorrenti agli Istituti di diritto pubblico esercenti il credito peschereccio per l'acquisto dei motori di cui all'articolo precedente.

I rapporti derivanti dalle anticipazioni medesime, saranno regolati da apposite convenzioni da stipularsi tra il Ministero del tesoro — d'intesa con quello della Marina mercantile — e gli Istituti di credito predetti.

Presso la Tesoreria centrale dello Stato verrà aperta a favore di ciascun Istituto

un conto infruttifero vincolato, sul quale si dovranno versare le anticipazioni concesse, che gli Istituti bancari potranno utilizzare solo allorquando verranno stipulati i singoli contratti di mutuo, e limitatamente all'ammontare dei mutui stessi.

Con l'articolo 3 viene fissato in 180 giorni dall'entrata in vigore della legge il termine di presentazione delle domande da parte di coloro che intendano avvalersi dei benefici.

Poiché, però, non tutti gli scafi che hanno oggi installato a bordo un motore a benzina sono in grado di ricevere un motore a gasolio, più pesante di quello a scoppio, e che, per di più, sottopone lo scafo a maggiori sollecitazioni, si è stabilito che i natanti per i quali si chiede il cambio del motore, dovranno essere preventivamente sottoposti a visita da parte del Registro Italiano Navale, che dovrà accertare appunto se lo scafo sia in condizione di ricevere il nuovo motore e, se del caso, quali lavori di rinforzo allo scafo stesso si rendano necessari.

Nel terzo comma dell'articolo è stato disposto, accogliendo la proposta del Ministero dell'industria e commercio, che verrà data la preferenza a coloro che installeranno motori nazionali.

Con l'articolo 4 si stabilisce che i finanziamenti saranno deliberati dal Comitato di cui all'articolo 3 del decreto legislativo luogotenenziale 1° novembre 1944, n. 367, che dovrà essere integrato con due rappresentanti del Ministero della marina mercantile. Spetta al Comitato di fissare le modalità e le condizioni dei finanziamenti, ivi compresa la durata che, per altro, come indicato nell'articolo 1, non potrà superare i dieci anni.

L'articolo 5 riguarda le garanzie che assistono il credito (ipoteca sul natante, privilegio sui macchinari ed eventuali garanzie sussidiarie), nonché la concessione di agevolazioni fiscali (esenzione tassa di bollo), limitatamente alle convenzioni tra il Ministero del tesoro e gli istituti bancari.

Con l'articolo 6, infine, viene stabilito in 800 milioni lo stanziamento sul bilancio del Ministero del tesoro per l'esercizio 1954-55, per far fronte all'onere derivante dalla concessione delle anticipazioni agli Istituti di credito.

Tale somma, evidentemente, è sufficiente solo per consentire l'inizio delle operazioni di trasformazione dei natanti, per il cui completamento saranno necessari altri stanziamenti nei futuri esercizi.

Come vedete, onorevoli colleghi, questa trasformazione è necessaria. Nel periodo bur-

rascoso della guerra e del dopoguerra, quando si avvertì il bisogno di trasformare le barche, ci si servì di qualunque mezzo, ottenendo un risultato che allora poteva soddisfare, ma che oggi è nettamente antieconomico. D'altra parte, il minor costo della nafta, la maggiore resa e potenza del motore, compensano largamente la spesa. Il fatto che i pescatori non abbiano potuto provvedere prima alla sostituzione, significa che essi non avevano i mezzi necessari. C'è anche da considerare il notevole vantaggio che il provvedimento reca alle industrie nazionali che costruiscono motori di questo tipo, le quali hanno già aumentato notevolmente le loro maestranze. Ed infine la maggiore sicurezza del motore a gasolio, col quale non vi è pericolo di incendi.

Pertanto, il provvedimento è di notevole portata sotto ogni punto di vista, e di ciò va dato grande merito al Ministro della marina mercantile. E noi ci auguriamo che provvedimenti del genere siano presentati anche a favore di altre categorie bisognose.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

CONCAS. Dirò solo poche parole.

Il progetto di legge, benché sia un provvedimento lodevole, tuttavia presenta diverse deficienze, perché è stato elaborato con criteri di discriminazione. Esso a nostro avviso non è equo ed efficace; anzi, a noi sembra che sia stato elaborato unicamente per porre fine al contrabbando della benzina, e cioè a solo vantaggio del Ministero delle finanze, senza tenere conto delle condizioni economiche e di lavoro della categoria.

Questo progetto di legge attua una disparità di trattamento, del tutto deleteria, tra i piccoli artigiani del mare e gli armatori dei motopescherecci di grosso tonnello. Infatti, mentre per i primi si pretende il rimborso totale dello stanziamento statale ad un tasso d'interesse del 4,50 per cento, comprendendo anche le spese di assicurazione, per i secondi, viceversa, lo Stato accorda dei contributi a fondo perduto che vanno dal 42 al 48 per cento, e per quanto riguarda quella parte dello stanziamento da restituire allo Stato, essi godono di una dilazione di tempo quasi doppia. A ciò si aggiungono i finanziamenti che vengono loro concessi da parte di altri Istituti.

Inoltre, vorrei far considerare, che i pescatori i quali potrebbero godere di questo mutuo, si trovano nella condizione di non poterlo richiedere. Infatti, per la sostituzione del motore a benzina col motore a gasolio, la legge prevede una spesa di 1 milione e 200

mila lire, da restituirsì in dieci anni, e stabilisce il tasso di interesse nella misura del 4,50 per cento. Quindi, i pescatori dovranno versare annualmente 120 mila lire, più una quota di interesse di 54 mila lire, perciò complessivamente lire 174 mila. Ora, vorrei sapere quale è quel pescatore il quale incassa 174 mila lire all'anno.

Noi chiediamo, quindi, che vi sia il concorso dello Stato, non dico nella proporzione stabilita a favore della categoria privilegiata dei proprietari di grandi mezzi navali, ma in misura più modesta, non inferiore, comunque, al 40 per cento. In questo caso i pescatori verrebbero a spendere 7.785 lire al mese, e quindi potrebbero usufruire di questa legge. Altrimenti, essi non ne riceveranno nessun beneficio.

Desidero anche far presente che lo stanziamento di 800 milioni è insufficiente. Se noi consideriamo che attualmente in Italia le barche le quali dovrebbero subire questa trasformazione sono 3.000, è evidente che se tutti i 3.000 proprietari chiedessero questo contributo di 1 milione e 200 mila lire, questa somma non basta. Per cui, mentre insistiamo perché di questo contributo possano beneficiare tutti coloro che lo richiederanno, fin da ora facciamo presente che, se dovessero richiederlo tutti, molti resterebbero fuori.

Queste sono le osservazioni che noi facciamo e che ci inducono a non essere d'accordo con il relatore.

SEMERARO SANTO. Il mio gruppo è favorevole alla legge, anche se essa presenta certe deficienze, tanto che noi non siamo così ottimisti come è stato il relatore. Secondo l'onorevole Borsellino, tutte le modeste imbarcazioni da pesca, specie quelle dei piccoli pescatori in favore dei quali dovrebbe essere diretta questa legge, domani, *ipso facto*, saranno trasformate.

BORSELLINO, *Relatore*. Io ho parlato di inizio delle operazioni di trasformazione.

SEMERARO SANTO. Noi siamo d'accordo sulle osservazioni fatte dal collega Concas circa la questione dei contributi e la limitatezza della somma messa a disposizione. È una buona cosa che il Senato abbia prorogato a 10 anni la durata dell'operazione.

Però, restano ancora alcune perplessità. Mi preoccupa la disposizione dell'articolo 5, il quale dice:

« Il credito derivante dai finanziamenti deve essere garantito da ipoteca sulla nave ammessa ai benefici della presente legge a

favore dell'Istituto finanziatore, nonché da privilegio sui macchinari ed attrezzature destinati alla nave stessa ». Ma si pensa che questo non sia sufficiente, per cui la legge aggiunge: « Il credito potrà essere assistito eventualmente da altre idonee garanzie ritenute necessarie ».

Ora, noi sappiamo che i piccoli pescatori appena possiedono l'attrezzatura sufficiente per la loro imbarcazione. Quali altre garanzie, quindi, possono dare? Il povero pescatore non ha altro bene che le braccia, e la volontà di andare in mare quando ne ha la possibilità. Chiedere altre garanzie, quando vi è l'ipoteca su tutta l'attrezzatura, sul motore, sulla nave stessa, mi sembra eccessivo. Vorrei, quindi, invitare la Commissione a sopprimere quest'ultima frase del primo comma dell'articolo 5. Ora, sorgerà di nuovo la questione se sia opportuno introdurre l'emendamento, perché ciò significherebbe rimandare la legge al Senato. Se noi però legiferiamo in questo modo, finiamo col fare delle leggi incomplete che devono poi essere integrate con nuove leggi. Abbiamo, quindi, il coraggio di modificare subito il disegno di legge. I pescatori hanno atteso tanti anni; possono attendere ancora qualche mese, e noi potremo dar loro una legge che assicuri loro la possibilità di trasformare le barche.

DUCCI. L'osservazione che io volevo fare, e che in parte è stata già fatta dall'onorevole Semeraro, si riferisce all'ultimo periodo del primo comma dell'articolo 5. L'onorevole Sottosegretario di Stato mi diceva ora che anche il Ministero della marina comprende l'esosità di questa disposizione, ma che si trova di fronte alla volontà dell'I. M. I., che è l'Istituto finanziatore, il quale insiste su questa formula, che già è stata impiegata. Si tratta di una formula vaga, contro la quale noi ci siamo già battuti, anche in occasione dell'ultima legge per le costruzioni navali, perché se, in realtà, questo credito potesse essere talvolta assistito eventualmente (quindi, eccezionalmente) da altre garanzie oltre quelle della nave, dei macchinari, degli attrezzi da pesca, il male sarebbe relativo. Purtroppo, abbiamo visto in pratica che l'I. M. I. arriva al punto di chiedere sempre, costantemente, quelle garanzie che vanno al di là della nave. Ora, di fronte a questa giusta osservazione, rimane l'ostacolo rappresentato dal fatto che il Senato ha già approvato il disegno di legge che, quindi, se viene da noi modificato, deve tornare all'altro ramo del Parlamento, mentre i pescatori attendono con ansia questo finanziamento.

Ma giustamente devo rilevare che noi ci veniamo sempre a trovare con l'acqua alla gola. Ci vengono presentati dei provvedimenti all'ultimo momento, di modo che, se li modifichiamo per migliorarli, ne soffre la categoria a causa del ritardo: se, invece, li approviamo così come ci vengono presentati, giustamente si è notato che sono leggi imperfette.

In questo caso, la norma è veramente esosa. Quella dei pescatori è una delle categorie più povere. Quando essi hanno dato la garanzia sulla barca e sugli attrezzi da pesca, molte volte l'hanno data su tutto quello che possiedono. Perché nell'eventualità che abbiano anche una casupola, si deve accendere un'ipoteca pure su questa? Veramente, un Istituto come l'I. M. I., non dovrebbe agire in questo modo. La questione è che l'I. M. I. è un altro stato nello Stato. In fondo, l'I. M. I. concede finanziamenti con denari che vengono dallo Stato e che, quindi, dovrebbero essere dispensati secondo quanto il potere legislativo stabilisce; non dovremmo sottometterci noi a quella che è la volontà di questo Istituto. Sia per i piccoli prestiti come per i grossi, io vorrei sapere quando l'I. M. I. ha rimesso dieci centesimi, specie sopra un credito navale. È questa una domanda che pongo all'onorevole Sottosegretario. Io non ne conosco di questi casi. Può darsi che l'onorevole Terranova, che è più informato di me, me ne possa citare qualcuno.

VIALE. Forse si sarà verificato qualche caso per i grossi prestiti, ma i piccoli debitori pagano.

DUCCI. Può darsi che l'Istituto ci abbia rimesso qualcosa, ma indirettamente.

TERRANOVA CORRADO, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. L'onorevole Ducci esagera un po', perché casi del genere ce ne sono.

DUCCI. Però, li escluderei per i piccoli finanziamenti; forse, si saranno verificati per i grossi.

Comunque, io lascio alla Commissione giudicare se sia opportuno togliere questa disposizione, che è veramente esosa nei riguardi di una categoria che attende da molto tempo questo provvedimento, ma che non dovrebbe essere jugulata in tal modo.

PRESIDENTE. Desidero fare rilevare all'onorevole Semeraro che, nelle osservazioni fatte dall'onorevole Ducci, vi è la risposta al quesito posto. Infatti, la prima parte dell'articolo 5 è di una precisione inequivocabile. Esso stabilisce:

« Il credito derivante dai finanziamenti deve essere garantito da ipoteca sulla nave ammessa ai benefici della presente legge a

favore dell'Istituto finanziatore, nonchè da privilegio sui macchinari ed attrezzature destinati alla nave stessa ». E poi aggiunge: « Il credito « potrà » essere assistito « eventualmente » da altre idonee garanzie ritenute necessarie ». Con quest'ultima frase si dà semplicemente una facoltà all'ente finanziatore.

A parte la considerazione che, se si togliesse questo periodo, il disegno di legge dovrebbe tornare al Senato per l'approvazione, l'ultimo periodo del primo comma dell'articolo non deve preoccuparci. L'esercizio della facoltà contenuta nel detto periodo è subordinato sempre all'esistenza di altri beni di proprietà del debitore ed alla impossibilità assoluta di garantire il credito che si chiede. Ragion per cui ritengo che si possa con tranquillità assoluta approvare il disegno di legge. In ogni caso si può dare, attraverso il Ministro della marina mercantile, la necessaria assistenza a coloro che hanno bisogno del credito e nello stesso tempo si può esercitare una sorveglianza presso gli Istituti finanziatori, perchè non vengano compiute ingiustizie in danno degli interessati e non siano rese inefficienti le norme di legge, che ci accingiamo a votare.

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

TERRANOVA CORRADO, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Desidero rispondere all'onorevole Concas, il quale poneva in dubbio le finalità sociali che si propongono nel disegno di legge, e ritiene che si antepongano gli interessi dello Stato. Io posso assicurare che il disegno di legge ha un alto fine sociale. È vero che lo Stato realizzerà un risparmio, cessando le agevolazioni fiscali concesse per la benzina distribuita a questi pescatori; però, ripeto, lo scopo essenziale del disegno di legge è quello di permettere l'installazione di motori diesel che assicurano ai pescatori una forte economia superiore alle semestralità che questa gente dovrà versare per ammortizzare il capitale del motore installato.

Al Senato è stata fatta una lunga discussione, e approssimativamente si è calcolato che per ogni barca si vengono a risparmiare annualmente circa 300 mila lire. Quindi, anche ammesso che i pescatori dovessero versare all'anno 200 mila lire (in realtà saranno solo 180 mila) per ammortizzare il capitale del motore installato, essi avranno sempre un guadagno di centomila lire circa.

Faccio, inoltre, mie le considerazioni del Presidente riguardo ai rilievi dell'onorevole Ducci.

BORSELLINO, *Relatore*. Desidero rispondere ai colleghi i quali hanno manifestato delle

perplessità, che il disegno di legge è di notevole portata sociale e costituisce un notevole vantaggio per i pescatori. Già in precedenza, durante la discussione del disegno di legge per le costruzioni navali, io avevo fatto notare al Ministro della marina mercantile che, mentre i grandi costruttori navali mettevano in cantiere nuove navi, i piccoli pescatori i quali desideravano costruire pescherecci, non potevano farlo: essi presentavano, sì, la domanda, ma venivano chieste loro tali garanzie, che praticamente la legge diventava per essi inoperante. Pertanto, io chiedevo che fosse fatta per i pescatori una legge apposita, la quale domandasse quelle garanzie che essi possono dare. Io chiedevo anche per questi pescherecci un finanziamento fino al 75 per cento.

Perché i colleghi potessero meglio comprendere la portata del disegno di legge, io dovrei rifare la storia della motorizzazione di queste barche. I motori che vi sono stati installati, sono a benzina, adattati per la pesca, motori improvvisati, antieconomici. Questi pescatori hanno avuto, sì, le loro barche motorizzate, ma esse sono state sempre all'officina, perché si rompeva ora un pezzo, ora un altro. Tutto questo ha causato spese notevoli e giornate lavorative perdute. La sostituzione del motore a benzina con un motore a gasolio, porta una economia notevolissima. Se questa gente non ha provveduto prima alla trasformazione, è stato perché non aveva i mezzi per farlo. Oggi questa legge, che concede il denaro a un basso tasso di interesse, assicura a questi pescatori la possibilità di mettere in piena efficienza i loro mezzi di lavoro, e quindi rappresenta un progresso. Auguriamoci che altre agevolazioni possano essere concesse ad essi per l'avvenire.

Prego, pertanto, la Commissione di voler approvare il disegno di legge nel testo trasmesso dal Senato, perché esso rappresenta già un passo avanti.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli. Do lettura dell'articolo 1:

« Ai proprietari di motobarche o barche con motore ausiliario che risultino, alla data del 30 giugno 1953, iscritte nei registri delle navi minori e dei galleggianti come adibite alla pesca, i quali intendano procedere alla sostituzione del motore a benzina, che alla stessa data si trovava installato a bordo, con altro a ciclo diesel o semidiesel di potenza inferiore ai 24 H. P. A., potrà essere concesso un mutuo, non superiore, per ogni mezzo, alla somma di lire 1.200.000.

Sui mutui, la cui durata non potrà superare i dieci anni, sarà corrisposto il tasso d'interesse del 4,50 per cento annuo, comprensivo della quota relativa all'assicurazione del natante, limitatamente al debito del mutuatario, per la perdita totale ed il salvataggio, e di ogni altra spesa ».

Comunico che l'onorevole Concas ha presentato un emendamento inteso ad aggiungere alla fine dell'articolo 1: « Lo Stato accorda un contributo a fondo perduto del 40 per cento sulla somma mutuata ». Su tale emendamento — a norma del regolamento — occorre chiedere il parere della Commissione finanze e tesoro. Prego, quindi, il presentatore di ritirarlo, per non ritardare l'approvazione del disegno di legge, che ha un valore altamente sociale ed è atteso vivamente dagli interessati.

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Ritengo che i colleghi sappiano che questo disegno di legge, che potrebbe sembrare di modeste proporzioni, ha richiesto qualche cosa come due anni di lavoro, prima di giungere alla fase conclusiva. Perché tanto tempo? Si tratta — e questa è una innovazione di estrema importanza — di un fondo di rotazione: cioè, lo Stato mette a disposizione di una categoria, quella dei pescatori, 800 milioni. Si tratta di una cifra notevole. In passato si è sempre detto che i pescatori non potevano contrarre mutui per due ragioni: perché non avevano le garanzie, e per l'alto costo. Qui il tasso, comprensivo anche delle spese assicurative e delle spese generali, è del 4,50 per cento. Io credo che nessuno, né della maggioranza, né dell'opposizione, possa non riconoscere che questo 4,50 per cento rappresenta una grande conquista.

Ora io devo dire che, se teniamo conto anche della legge sulle costruzioni navali, la quale concede altre agevolazioni ai pescatori per ammodernare e ricostruire gli scafi, noi abbiamo fatto veramente qualche cosa di organico e, vorrei dire, di decisivo per la categoria dei pescatori. Io non escludo affatto che si faccia qualche altra cosa, perché ciò è negli intendimenti miei e, comunque, del Ministero. Ma l'essenziale è sperimentare questo primo tentativo, perché se la provvidenza sarà ricca di conseguenze benefiche, aumenteremo il fondo l'anno venturo con un ulteriore stanziamento. Non si tratta di denaro a fondo perduto; quindi, lo Stato può anche largheggiare. Io ritengo questa la forma migliore per andare incontro ai pescatori.

Aggiungo che il provvedimento favorisce le zone dell'Italia meridionale: riguarda sì talune zone della Liguria, ma soprattutto la Campania e in parte la Sicilia, dove veramente i motori a benzina devono essere sostituiti.

Quindi, prego la Commissione di approvare il disegno di legge come è, proprio per far sì che esso possa entrare subito in funzione.

CONCAS. Quando il Ministro, riferendosi agli 800 milioni, parla di cifra notevole, noi non siamo d'accordo. Questa non è affatto una cifra notevole. Se lei considera che sono 3.000 le barche che dovrebbero usufruire di questa provvidenza, comprende che, se si moltiplica 1 milione e 200 mila per 3.000, quella somma non basta.

TERRANOVA CORRADO, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Sono 3.000 potenziali. Il che vuol dire che non tutti usufruiranno del beneficio.

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. È anche da tener presente che per questa voce non abbiamo mai avuto nulla. Quindi, questo è il primo passo.

CONCAS. Un passo che favorirà i grossi, non i piccoli.

Lei conosce quali sono i guadagni dei pescatori: vanno dalle 90 alle 100 mila lire all'anno. Se devono pagare 150 mila lire tra quota capitale e quota di interesse, si troveranno nella condizione di non poter usufruire di questo beneficio.

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Io so che domenica, ad una adunata di pescatori alla Fiera internazionale della pesca, quando ho detto che oggi la Camera doveva approvare questo disegno di legge, mi sono visto applaudire. E ciò è molto strano perché i pescatori non applaudono mai. Essi hanno capito l'utilità di questa legge.

Il provvedimento non riguarda l'Adriatico, non ha nulla a che vedere con la pesca meccanizzata. Non si tratta di favorire i grandi: questi non ci possono entrare.

PRESIDENTE. L'onorevole Concas insiste sull'emendamento?

CONCAS. Lo ritiro.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 1.

(È approvato).

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

ART. 2.

Il Ministero del tesoro è autorizzato, secondo apposite convenzioni da stipulare fra lo stesso ministero, di concerto con il Mini-

stero della marina mercantile, e gli istituti di credito di diritto pubblico esercenti il credito peschereccio, a concedere anticipazioni agli istituti predetti fino all'ammontare di lire 800.000.000 per la concessione dei mutui di cui all'articolo precedente.

L'importo delle anticipazioni concesse ai singoli istituti a norma del comma precedente, sarà versato in un conto corrente, infruttifero vincolato, aperto a favore di ciascun istituto presso la Tesoreria centrale dello Stato.

Ciascun istituto potrà utilizzare l'anticipazione ad esso accordata nella misura dell'importo dei mutui stipulati, previa autorizzazione del Ministero del tesoro.

(È approvato).

ART. 3.

Coloro che intendano avvalersi dei benefici previsti dalla presente legge dovranno presentare, nel termine di 180 giorni dalla entrata in vigore della stessa, domanda al Ministero della marina mercantile.

Gli accertamenti tecnici sullo stato del natante, sulla convenienza della sostituzione dell'apparato motore e sugli eventuali lavori di rinforzo necessari allo scafo saranno effettuati dal Registro italiano navale su richiesta del Ministero della marina mercantile.

Verrà data la preferenza a coloro che provvederanno alla sostituzione dei motori esistenti con altri di costruzione nazionale.

I natanti ammessi ai benefici previsti dalla presente legge dovranno, a pena di decadenza, continuare ad essere adibiti esclusivamente all'esercizio della pesca fino alla completa estinzione del mutuo.

(È approvato).

ART. 4.

I mutui previsti dalla presente legge sono deliberati dal Comitato previsto dall'articolo 3° del decreto legislativo luogotenenziale 1° novembre 1944, n. 367, e successive modificazioni, il quale sarà all'uopo integrato con due membri effettivi della Direzione generale della pesca e del Demanio marittimo del Ministero della marina mercantile, designati dal Ministro per la marina mercantile.

Il Comitato di cui al comma precedente delibera inoltre le modalità di esecuzione e le condizioni tutte dei finanziamenti, ivi compresa la durata.

(È approvato).

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 27 LUGLIO 1954

ART. 5.

Il credito derivante dai finanziamenti deve essere garantito da ipoteca sulla nave ammessa ai benefici della presente legge a favore dell'istituto finanziatore, nonché da privilegio sui macchinari ed attrezzature destinati alla nave stessa. Il credito potrà essere assistito eventualmente da altre idonee garanzie ritenute necessarie.

Al privilegio si applicano le norme di cui al quarto e quinto comma dell'articolo 22 della legge 8 marzo 1949, n. 75.

Alla pubblicità dell'ipoteca si provvede ai termini degli articoli 565 e seguenti del Codice della navigazione, senza alcuna spesa.

Le convenzioni stipulate tra il Ministero per il tesoro e gli istituti di diritto pubblico esercenti il credito peschereccio per la concessione delle anticipazioni previste dall'articolo 2, sono esenti da tasse di bollo e soggette alla imposta fissa di registro.

Gli onorari notarili per gli atti ed i contratti predetti sono ridotti alla metà.

(È approvato).

ART. 6.

Per la concessione agli istituti di credito delle anticipazioni previste dalla presente legge è autorizzata la spesa di lire 800.000.000 da stanziarsi nello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio 1954-55. Al suddetto onere si farà fronte con una corrispondente aliquota del fondo complessivo accantonato sul capitolo n. 516 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1954-55.

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

(È approvato).

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

Discussione del disegno di legge: Autorizzazione della spesa straordinaria di lire 200 milioni per il completamento del programma a favore della attività peschereccia. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (963).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Autorizzazione della spesa straordinaria di lire 200 milioni per il completamento del programma a favore della attività peschereccia.

Su questo disegno di legge, già approvato dalla VII Commissione permanente del Senato, la Commissione finanze e tesoro ha espresso parere favorevole, in data 14 luglio 1954.

L'onorevole Gatto, relatore, ha facoltà di riferire alla Commissione.

GATTO, *Relatore*. Onorevoli colleghi, con la legge 8 gennaio 1952, n. 20, venne autorizzata, per l'esercizio finanziario 1951-52, la spesa straordinaria di 150 milioni per il potenziamento dell'attività peschereccia. Più precisamente si intese recare il contributo dello Stato per il miglioramento delle navi, degli impianti e delle attrezzature degli stabilimenti per la lavorazione del pesce e dei sottoprodotti della pesca, per l'acquisto di reti da ormeggio, nonché per l'attrezzatura e il miglioramento dei mercati, ecc..

Con tale provvedimento, però, non si era inteso di esaurire l'intervento dello Stato a favore del settore della pesca, ma soltanto corrispondere una prima erogazione di fondi per dare inizio alle opere più urgenti per la ripresa della industria in questione.

Il disegno di legge in esame stanziava appunto una seconda somma, aumentata a 200 milioni, il che è opportuno, date le ulteriori numerose necessità del settore medesimo.

Io non ho che da proporre ai colleghi l'approvazione del disegno di legge, limitandomi ad aggiungere la preghiera al Ministro di tener presente che i pescatori non hanno bisogno soltanto di provvedere alla manutenzione e alla costruzione dei natanti e delle attrezzature, ma anche che si provveda a disciplinare e a incrementare il consumo del pescato. È noto, fra l'altro, che mentre le popolazioni rivierasche consumano 6 chilogrammi di pesce a testa, quelle dell'entroterra limitano tale consumo a due chili, il che dimostra che il principale problema da risolvere è quello della distribuzione del prodotto, mediante un miglioramento dei trasporti, dell'attrezzatura dei mercati, ecc..

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

SEMERARO SANTO. A mia volta plaudo a questo disegno di legge che voterò volentieri. Mi permetto solo di pregare il Ministro di tenere in particolare considerazione, in sede di erogazione dei contributi, le cooperative dei pescatori, alcune delle quali versano in stato di estremo bisogno. All'uopo mi permetto presentare un ordine del giorno.

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

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. L'onorevole Semeraro sa che, già nella pratica applicazione della legge 8 gennaio 1952, n. 20, il mio Ministero ha sempre tenute presenti le cooperative, preferendo dare la precedenza ai lavoratori associati piuttosto che ai privati speculatori o agli impresari isolati. Quindi, non ho difficoltà ad accettare l'ordine del giorno dell'onorevole Semeraro Santo a condizione però che non costituisca un impegno perentorio, in modo da lasciare al Ministero una certa elasticità di valutazione, naturalmente prendendo atto dell'orientamento suaccennato del Ministero e della mia dichiarazione esplicita in proposito.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli.

ART. 1.

È autorizzata, a carico del bilancio del Ministero della marina mercantile, per l'esercizio finanziario 1954-55, la spesa straordinaria di lire 200.000.000, allo scopo di provvedere alla concessione di sussidi per i fini previsti dall'articolo 1 della legge 8 gennaio 1952, n. 20, e nei limiti e con le modalità dallo stesso articolo stabiliti.

(È approvato).

ART. 2.

Alla copertura dell'onere di lire 200.000.000 derivante dalla presente legge si provvede mediante la utilizzazione di una corrispondente aliquota dei fondi accantonati sul capitolo n. 516 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio 1954-55.

(È approvato).

ART. 3.

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

(È approvato).

L'onorevole Semeraro Santo ha presentato il seguente ordine del giorno:

« L'VIII Commissione permanente (Trasporti) della Camera dei deputati approvando il disegno di legge n. 963, invita il Governo a riservare alle cooperative dei pescatori una congrua parte dello stanziamento previsto dal disegno di legge stesso ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Il disegno di legge sarà votato subito a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

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

(Segue la votazione).

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

« Modificazioni agli articoli 36, 37, 39, 60, 61, 63, e 81 del Codice della strada approvato con regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740 ». (417-B):

Presenti e votanti	37
Maggioranza	19
Voti favorevoli.	37
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

« Concessione di una anticipazione di lire 800 milioni alla Cassa nazionale per la previdenza marinara ». (994):

Presenti e votanti	37
Maggioranza	19
Voti favorevoli.	37
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

« Elevazione dei limiti di spesa previsti dall'articolo 20 del regio decreto-legge 10 marzo 1938, n. 330, convertito nella legge 5 gennaio 1939, n. 245 ». (995):

Presenti	37
Votanti	32
Astenuti.	5
Maggioranza	17
Voti favorevoli.	24
Voti contrari	8

(La Commissione approva).

« Approvazione delle tabelle nazionali di qualifiche del personale dei pubblici servizi di trasporto in concessione ». (821):

Presenti e votanti	37
Maggioranza	19
Voti favorevoli.	37
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

« Autorizzazione della spesa straordinaria di lire 200 milioni per il completamento del programma a favore dell'attività peschereccia ». (963):

Presenti e votanti	37
Maggioranza	19
Voti favorevoli.	30
Voti contrari	7

(La Commissione approva).

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 27 LUGLIO 1954

« Agevolazioni a favore di alcune categorie della gente di mare ». (825):

Presenti e votanti	37
Maggioranza	19
Voti favorevoli	32
Voti contrari	5

(La Commissione approva).

« Istituzione del Fondo scorta per le Capitanerie di porto ». (964):

Presenti e votanti	37
Maggioranza	19
Voti favorevoli	32
Voti contrari	5

(La Commissione approva).

« Norme per la sostituzione dei motori a benzina con motori a gasolio sulle motobarche addette alla pesca ». (962):

Presenti	37
Votanti	32
Astenuti	5
Maggioranza	17
Voti favorevoli	29
Voti contrari	3

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Aimi, Baccelli, Bima, Bensi, Bogoni, Boidi, Borsellino, Bovetti, Breganze, Calandrone Pacifico, Cappugi, Concas, De Biagi, Ducci, Ferrari Riccardo, Ferrario Celestino, Gatto, Graziadei, Jannelli, Jervolino Angelo Raffaele, Lombardi Carlo, Lombardi Pietro, Maniera, Mazza, Menotti, Merizzi, Petrucci, Pintus, Reali, Rubeo, Sala, Semeraro Santo, Sensi, Troisi, Viola, Zamponi, Zanibelli.

Si sono astenuti (per i disegni di legge nn. 962 e 995):

Bensi, Bogoni, Concas, Ducci, e Merizzi.

La seduta termina alle 11.

IL DIRETTORE
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. ANTONIO VERDIROSI

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI