

## COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE — POSTE E TELECOMUNICAZIONI  
MARINA MERCANTILE

## XVIII.

## SEDUTA DI MERCOLEDÌ 3 FEBBRAIO 1965.

## PRESIDENZA DEL PRESIDENTE SAMMARTINO

## INDICE

	PAG.
<b>Congedi:</b>	
PRESIDENTE . . . . .	139
<b>Disegno di legge (Discussione e approvazione):</b>	
Cedibilità degli stipendi del personale di ruolo dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato (1871). . . . .	139
PRESIDENTE . . . . .	139, 140
DI PIAZZA, <i>Relatore</i> . . . . .	139
MARCHESI . . . . .	140
COLASANTO . . . . .	140
<b>Disegno di legge (Discussione e approvazione):</b>	
Abrogazione del regio decreto-legge 5 gennaio 1928, n. 129, convertito in legge 3 dicembre 1928, n. 2797 (1886) . . . . .	140
PRESIDENTE . . . . .	140, 141, 143
DE CAPUA, <i>Relatore</i> . . . . .	140
COLASANTO . . . . .	141, 143
FRANCO RAFFAELE . . . . .	141
RICCIO, <i>Sottosegretario, di Stato per la marina mercantile</i> . . . . .	141, 143
ALBA . . . . .	143
<b>Votazione segreta:</b>	
PRESIDENTE . . . . .	143

## Congedi.

PRESIDENTE. Comunico che sono in congedo i deputati Basile Guido e Iozzelli.

**Discussione del disegno di legge: Cedibilità degli stipendi del personale di ruolo della Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato (1871).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Cedibilità degli stipendi del personale di ruolo della Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

L'onorevole Di Piazza ha facoltà di svolgere la sua relazione.

DI PIAZZA, *Relatore*. Il disegno di legge in esame tende ad eliminare una sperequazione esistente fra gli impiegati dello Stato in genere e quelli dell'Azienda autonoma delle ferrovie, in materia di cessione di stipendio.

È a tutti noto come, in seguito al decreto del 5 giugno 1941, n. 874, gli impiegati dello Stato potevano accedere a prestiti quinquennali o decennali, mediante la cessione dello stipendio, indipendentemente dagli anni ancora occorrenti per il collocamento a riposo. Successivamente questa norma venne modificata, arrecando alcune limitazioni per tutti indistintamente gli impiegati statali, ma in modo particolare per i dipendenti della Amministrazione autonoma delle ferrovie. Tale norma venne confermata con decreto del Presidente della Repubblica 5 gennaio 1950, n. 180, e mentre tutti gli impiegati dello Stato potevano accedere al prestito attraverso la cessione dello stipendio fino al sessantacin-

La seduta comincia alle 9,55.

AMADEI GIUSEPPE, *Segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

quesimo anno di età, per quanto riguarda i ferrovieri, data la diversità di disposizioni in materia di collocamento a riposo, questo vantaggio veniva limitato. Si sa infatti che nelle ferrovie dello Stato i limiti per il collocamento a riposo sono al di sotto delle altre categorie, raggiungendosi la possibilità di andare a riposo a cinquantotto-sessant'anni. Il danno è risentito maggiormente dalle categorie più basse degli impiegati della Ferrovie: soltanto nei gradi più elevati infatti è possibile raggiungere il sessantacinquesimo e talvolta anche il settantesimo anno di età.

Ecco perché lo stesso Ministro dei trasporti, onorevole Jervolino, ha presentato questo disegno di legge, che cerca di eliminare — come ho detto all'inizio — una sperequazione esistente fra i ferrovieri e gli altri dipendenti dello Stato. Ritengo che il provvedimento di legge non necessiti di particolare illustrazione, in quanto attraverso la relazione e i due articoli di cui esso si compone, l'argomento risulta sufficientemente trattato. Mi permetto pertanto di invitare gli onorevoli colleghi a voler approvare il disegno di legge, che rende in certo senso giustizia ai dipendenti delle ferrovie dello Stato.

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

**MARCHESI.** A nome anche del gruppo comunista, dichiaro di essere d'accordo per l'approvazione del provvedimento.

**COLASANTO.** Sono d'accordo per l'approvazione del disegno di legge.

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

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

« Il personale di ruolo dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato il quale, in base alle speciali disposizioni che lo riguardano, viene collocato a riposo di ufficio prima del compimento del sessantacinquesimo anno di età ed al quale manchino meno di dieci anni per il raggiungimento di tale età, può contrarre, finché sia in attività di servizio, prestiti di importo non superiore alla cesione di tante quote mensili dello stipendio cedibile quanti sono i mesi mancanti al compimento del 65° anno di età; considerando per anno intero l'eventuale frazione di anno necessaria per il raggiungimento della stessa età ».

Non essendo stati presentati emendamenti, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 2:

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

Non essendo stati presentati emendamenti, lo pongo in votazione.

(È approvato).

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

**Discussione del disegno di legge: Abrogazione del regio decreto-legge 5 gennaio 1928, n. 129, convertito in legge 3 dicembre 1928, n. 2797 (1886).**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Abrogazione del regio decreto-legge 5 gennaio 1928, n. 129, convertito in legge 3 dicembre 1928, n. 2797.

L'onorevole De Capua ha facoltà di svolgere la sua relazione.

**DE CAPUA, Relatore.** Il disegno di legge in esame si riallaccia a due provvedimenti legislativi — regio decreto-legge 5 gennaio 1928, n. 129, convertito in legge 3 dicembre 1928, n. 2797, che venne successivamente modificato con regio decreto-legge 3 marzo 1962, n. 502, convertito in legge 3 aprile 1933, n. 428 — attraverso i quali si dispose la istituzione di un corso pratico a bordo di una nave scuola, allo scopo di integrare le istruzioni teoriche già fornite per il conseguimento da parte degli allievi del titolo professionale di capitani di lungo corso.

Si richiama in particolare l'articolo 5 del citato decreto-legge 5 gennaio 1928, il quale prevedeva appunto la istituzione e lo svolgimento di corsi di tirocinio a bordo di una nave-scuola, per la cui gestione venne istituita una società per azioni, posta sotto il controllo del Ministero delle comunicazioni (ora Ministero della marina mercantile).

Il regolamento successivamente approvato prevedeva uno statuto, il quale fu approvato dal Ministero delle comunicazioni, di concerto con altri dicasteri: dell'educazione nazionale, oggi pubblica istruzione; delle corporazioni, ora lavoro e previdenza sociale; delle finanze, oggi partecipazioni statali; e della marina militare (Ministero della difesa). La nave-scuola ebbe quindi a svolgere dei corsi pratici, e a tal fine la società disponeva di un capitale di sei milioni, con i quali acquistò una nave. Questa, adeguatamente attrezzata, effettuò diversi viaggi in successivi anni scola-

stici. Il primo fu quello che portò la nave-scuola da Genova a Santa Fè e provvide a imbarcare e istruire trentadue allievi. Più tardi, per il normale deperimento della nave, la società per azioni ritenne opportuno di disfarsene e di far svolgere i corsi pratici a bordo di navi presé a nolo da compagnie private.

Successivamente, ancora, la società con la somma esigua, di cui poteva disporre, ritenne opportuno sospendere l'esecuzione pratica di questi corsi e si limitò a dare dei contributi ai migliori allievi delle nostre scuole, degli istituti tecnici nautici, i quali continuarono a fare questi corsi pratici su navi o della Finmare o degli armatori liberi. Quanto or ora ho precisato ebbe luogo per due anni. Successivamente ancora, la società per azioni ha sospeso l'erogazione dei contributi, perché la somma, che in origine poteva costituire un supporto concreto alla erogazione dei premi, per la svalutazione monetaria, non consentì neanche quest'ultima forma di assistenza alla preparazione tecnico pratica degli allievi. Così lo scopo della società per azioni, allora costituita, appare esaurito e quindi il Governo si propone di sopprimere le provvidenze stesse, disposte dai due disegni di legge, che ho avanti ricordato. Si tratta di un articolo unico, e il relatore esprime parere favorevole limitandosi soltanto a dichiarare la preoccupazione, che spero sarà suffragata da tutti i colleghi, preoccupazione poco fa espressa anche dal collega Sinesio, — per la precedente diversa proposta di legge da noi avanti esaminata e discussa — di fronte alla carenza sempre più manifesta di personale tecnico specializzato: stiamo cioè per approvare un provvedimento che, anche se determinato in circostanze di forza maggiore, non pare destinato a contribuire, a intensificare il selezionamento e il miglioramento dei nostri giovani studenti, per farne maestranze marinare provette, degne della nostra tradizione marinara. Quanti sono preoccupati di ciò, onorevoli colleghi, concorderanno nel voto che ritengo doveroso formulare al rappresentante del Governo perché venga al più presto presentato un nuovo disegno di legge che rielabori la materia della istruzione professionale nautica.

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

**COLASANTO.** Io sarei d'accordo. Però il discorso è un altro. Dovremmo sapere come si intende far scuola agli allievi delle scuole marinare: come cioè educarli alla vita marinara ed istruirli sulle attività marittime. Liquidare questa società, forse è un bene, ma come sostituire l'attività che detta società do-

veva svolgere? Le scuole nautiche di primo grado raramente hanno dei natanti adatti; le scuole superiori sono nelle stesse condizioni; come le stesse facoltà universitarie di studi marittimi. Vogliamo sempre più formare il personale marittimo solo in comode aule e lontano dal mare su cui dovrebbero operare? Il discorso è questo: liquidiamo queste società; ma contemporaneamente chiediamo al Governo che ci presenti un provvedimento, magari d'intesa col Ministero della pubblica istruzione, con il quale si stabilisca come gli allievi delle scuole marinare di ogni ordine e grado debbano fare esercitazioni pratiche. Esercitazioni da fare su ordinarie navi in servizio di linea non possono dare che parzialmente quel che occorre in questo campo. In aggiunta all'opera delle navi-scuola, si può anche parlare di viaggi su certe navi, in certe condizioni, con la guida dei docenti. E ciò per ogni grado, compresi quindi gli istituti navali di ordine universitario; altrimenti marinai non ne avremo mai; avremo elementi con diplomi e lauree marittime che cercano occupazioni nella terra ferma.

Preannuncio in questo senso la presentazione di un ordine del giorno.

**FRANCO RAFFAELE.** Realmente, sul disegno di legge non c'è niente da dire. Circa la mancanza di navi-scuola per gli ufficiali della marina mercantile lamentata dal Relatore, non vi è dubbio che essa è molto grave e che bisogna richiamare l'attenzione del Governo affinché presenti urgentemente dei provvedimenti. E non è giusto che un ufficiale della marina debba ricorrere a sotterfugi, a borse di studio, ecc., per poter avere la nomina a capitano di lungo corso.

Pertanto, noi del gruppo comunista appoggiamo l'ordine del giorno presentato dall'onorevole Colasanto, che io personalmente ho sottoscritto e che mi auguro incontri l'unanimità della Commissione.

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

**RICCIO, Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.** Ringrazio, prima di tutto l'onorevole relatore per il parere favorevole dato. Desidero confermare la necessità che il provvedimento sia approvato. Le ragioni sono state già esposte ed io desidero per chiarezza di posizione richiamare ancora i precedenti.

Con il decreto legge 5 gennaio 1928, n. 129, modificato con il decreto-legge 3 marzo 1932, n. 502, fu disposta la istituzione di un corso pratico a bordo di navi-scuola per l'integrazione del periodo di tirocinio nautico prescritto

per il conseguimento del grado di capitano di lungo corso.

L'articolo 5 del citato decreto legge stabilì inoltre che l'istituzione e lo svolgimento del corso di tirocinio, di cui sopra, sarebbero stati affidati a una società per azioni, costituita e diretta sotto il controllo del Ministero delle comunicazioni (ora marina mercantile).

La società predetta fu costituita il 31 marzo 1928, con la denominazione « Nazario Sauro » e con il capitale di lire 6 milioni così ripartito:

- 1) partecipazione dello Stato: lire 2 milioni;
- 2) partecipazione dell'armamento: lire 3 milioni 800 mila;
- 3) partecipazione dei marittimi: lire 200 mila.

Dallo statuto risulta che lo scopo della società è quello di gestire navi-scuola per lo svolgimento del corso pratico di cui sopra. La durata della società è fissata al 31 dicembre 1968.

Negli ultimi mesi del 1930, la società acquistò un motoveliero e, dopo averci effettuato notevoli lavori di adattamento, inaugurò la sua attività nell'estate del 1932, con l'imbarco di 32 allievi nel viaggio Genova-Santa Fé.

Dopo lo svolgimento di cinque campagne di istruzione, però, nel 1938, il consiglio di amministrazione della società, per sopraggiunte difficoltà pratiche, decise di vendere la nave, ed i corsi, in quell'anno, furono tenuti a bordo di altre navi. Negli anni dal 1940 al 1943, la « Nazario Sauro » assegnò borse di studio, a titolo di propaganda e di incoraggiamento, ai migliori allievi delle sezioni capitani di lungo corso e sezioni macchinisti degli istituti tecnici nautici. Superata la parentesi bellica e dell'immediato dopoguerra, la società riprese la sua azione con la distribuzione di borse di studio (una trentina per anno) a mezzo di concorsi annuali banditi fra gli allievi capitani di lungo corso degli istituti tecnici nautici, promossi dal quarto al quinto anno di studio. Ai giovani premiati con la borsa era assicurato un viaggio d'istruzione durante le vacanze estive, su navi di armatori liberi e del Gruppo Finmare.

Nell'ultima riunione del consiglio di amministrazione del 16 aprile 1962 furono messe in evidenza le gravi difficoltà, soprattutto pratiche, che ostacolavano la continuazione dell'attività della società. A prescindere infatti dal fatto che dal 1938 la società, per causa di forza maggiore, non è più in grado di perseguire lo scopo previsto dallo statuto, limitandosi a svolgere un'attività marginale e sus-

sidiarica, è da tener conto che il capitale sociale di lire 6 milioni, investito in titoli di Stato, è oggi totalmente svalutato ed il suo reddito permette appena di coprire le spese generali e le imposte e tasse; per cui la società è costretta a ricorrere a sussidi e contributi, tra cui quello annuale di un milione del Ministero della marina mercantile. Inoltre, dal 1944 - a seguito del decreto legge 23 novembre 1944, n. 369, di soppressione delle preesistenti organizzazioni sindacali e di liquidazione dei rispettivi patrimoni - la categoria armatoriale e quella della Gente di mare sono state private delle azioni a suo tempo sottoscritte. Sono così venuti meno anche i validi motivi di unione e di prestigio per far leva sugli esponenti delle nuove associazioni di categoria, onde ridare, in qualche modo, nuova vita all'organismo sociale. Il consiglio di amministrazione della « Nazario Sauro », nella predetta riunione del 16 aprile 1962, deliberò di proseguire, per l'esercizio 1962, l'azione a favore degli allievi degli istituti tecnici nautici, per il solo conferimento di borse di studio - senza viaggi d'istruzione - e di rappresentare a questo Ministero, che, come ho detto, ha per legge il controllo della società, le difficoltà accertate nello svolgimento dell'attività sociale e la conseguente necessità di intervenire al più presto a una diversa sistemazione dell'organismo sociale ovvero al suo anticipato scioglimento ai sensi dell'articolo 2448, paragrafo 2 del codice civile, per la sopravvenuta impossibilità di conseguire l'oggetto sociale.

Ancora: nel settembre del 1962, la società « Nazario Sauro » comunicò a questo Ministero che il Ministero della pubblica istruzione tenuto conto che la società aveva fatto presente di non essere più in grado di assolvere i suoi compiti istitutivi, aveva soprasseduto all'emanazione del bando di concorso relativo alla corresponsione di trenta borse di studio, nonché alla concessione del contributo ministeriale di lire 500 mila.

Sicché, considerato che la società « Nazario Sauro » non persegue più i fini statutari, è stato predisposto - sentiti i Ministeri competenti e quello di grazia e giustizia - il disegno di legge con il quale viene abrogato il regio decreto-legge 5 gennaio 1928, n. 129, e successive modifiche.

Per quanto concerne il contributo annuo di un milione del Ministero della marina mercantile; poiché la « Nazario Sauro » non ha potuto erogare borse di studio per la richiamata giusta presa di posizione del Ministero della pubblica istruzione, sono state istituite numero 6 borse

di studio, di lire 300 mila ciascuna, a favore degli allievi del collegio-convitto Guglielmo Marconi per tecnici navali di Camogli, che accoglie circa sessanta giovani, di preferenza figli di marittimi o orfani di marittimi (provenienti dall'« Enaoli »), i quali frequentano i corsi regolari dell'istituto professionale statale per le attività marinare di Camogli per il conseguimento dei titoli di studio professionali di meccanici navali, elettricisti di bordo, frigoriferisti di bordo, eccetera.

Parimenti, anche in futuro, eventuali contributi a carico del bilancio del Ministero della Marina mercantile potranno essere corrisposti direttamente al collegio-convitto Guglielmo Marconi per tecnici navali di Ruta di Camogli, il quale attua le finalità della società « Nazario Sauro ».

Passando ad una questione sollevata dal Relatore, con il consenso di tutti gli intervenuti, desidero ringraziare gli onorevoli colleghi per aver messo in risalto l'importante problema della istruzione professionale marittima e della educazione marinara in genere. Tale problema è stato ed è ancora oggi oggetto di attento studio da parte del Ministero della marina mercantile, il quale ha, a tal fine, costituito un apposito gruppo di studio; gruppo di studio che sta lavorando, d'intesa con il Ministero della pubblica istruzione, per preparare un progetto di legge completo.

Come dicevo prima, però, vi è un altro problema: il nostro Ministero non ha nemmeno una navicella, sia pur di minima portata, per poter comunque concorrere alla istruzione, né al livello di quella professionale media, né a quella universitaria. È noto che l'istituto navale di Napoli affannosamente cerca i mezzi per poter costruire una nave che sodisfi uno scopo istruttivo. Purtroppo, però, nel bilancio della marina mercantile non esiste alcuna voce cui sia possibile attingere per concorrere a tale spesa. È questo un problema che va attentamente esaminato e risolto, e mi auguro che al più presto la Commissione sia chiamata a discutere un disegno di legge *ad hoc*, sulla istruzione professionale marittima.

COLASANTO. Concordo con l'onorevole Sottosegretario su quanto detto a proposito di Camogli. Vorrei però far notare al rappresentante del Governo che una scuola del genere esiste in Procida, dove non ci sono molte altre risorse.

RICCIO, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Quello di Procida è un istituto professionale dello Stato per capitani. Si tratta pertanto di due cose diverse.

ALBA. Desidero brevemente associarmi alla seconda parte dell'intervento dell'onorevole Sottosegretario. I nostri istituti tecnici, è triste riconoscerlo, hanno al massimo, le lance di otto remi. Si tratta di un problema che si riconnette a tutta la politica della marina mercantile, e che mi auguro verrà sollevato anche quando la Commissione riprenderà la discussione sulle comunicazioni ad essa fatte dal Ministro della marina mercantile il 29 ottobre 1964.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo unico.

Do lettura dell'articolo unico del disegno di legge:

« È abrogato il regio decreto-legge 5 gennaio 1928, n. 129, convertito in legge 2 dicembre 1928, n. 2797, modificato con regio decreto-legge 3 marzo 1932, n. 502, convertito in legge 3 aprile 1933, n. 428, concernente l'istituzione delle navi-scuola per gli ufficiali della marina mercantile.

Entro due mesi dall'entrata in vigore della presente legge, sarà provveduto, a norma dello Statuto e delle leggi vigenti, allo scioglimento ed alla liquidazione della società per azioni « Nazario Sauro » per l'esercizio di navi-scuola.

Trattandosi di articolo unico e non essendovi emendamenti, il disegno di legge sarà votato direttamente a scrutinio segreto.

Do lettura dell'ordine del giorno presentato dall'onorevole Colasanto, a firma anche del Relatore e dei deputati Franco Raffaele, Canestrari, Dagnino e Macchiavelli, già preannunciato nel corso della discussione generale, sul quale l'onorevole Sottosegretario Riccio si è già espresso favorevolmente:

« La Camera, nell'approvare il disegno di legge n. 1871, invita il Governo a predisporre altro provvedimento per mettere le scuole nautiche di ogni ordine e grado, in condizione di impartire istruzione pratica in navigazione ai propri allievi, istruzione pratica che non si ritiene possa essere impartita con semplici viaggi degli allievi stessi ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

#### Votazione segreta.

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

(Segue la votazione).

## IV LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 3 FEBBRAIO 1965

Comunico il risultato della votazione dei disegni di legge:

« Cedibilità degli stipendi del personale di ruolo dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato » (1871):

Presenti e votanti . . . . .	28
Maggioranza . . . . .	15
Voti favorevoli . . . . .	28
Voti contrari . . . . .	0

(La Commissione approva).

« Abrogazione del regio decreto-legge 5 gennaio 1928, n. 129, convertito in legge 3 dicembre 1928, n. 2797 » (1886):

Presenti e votanti . . . . .	28
Maggioranza . . . . .	15
Voti favorevoli . . . . .	28
Voti contrari . . . . .	0

(La Commissione approva).

*Hanno preso parte alla votazione:*

Alba, Amodio, Armato, Baldani Guerra, Battistella, Bianchi Gerardo, Calvaresi, Cane-strari, Colasanto, Crocco, Dagnino, De Capua, Di Piazza, Fabbri Riccardo, Franco Raffaele, Giachini, Giglia, Golinelli, La Bella, Macchia-velli, Marchesi, Pirastu, Reale Giuseppe, Ru-beo, Sammartino, Sinesio, Speciale e Verone-si.

*Sono in congedo:*

Basile Guido e Iozzelli.

**La seduta termina alle ore 11.**

---

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO  
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI  
Dott. ANTONIO MACCANICO

---

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI