SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

7ª COMMISSIONE

(Lavori pubblici, Trasporti, Poste e telecomunicazioni, Marina mercantile)

MERCOLEDÌ 23 GENNAIO 1963

(123ª seduta in sede deliberante)

Presidenza del Presidente Domenico ROMANO

INDICE

DISEGNI DI LEGGE:

« Abrogazione della legge 28 maggio 1942, n. 705, concernente l'esercizio e la manutenzione dei diversivi delle acque alte e basse del Rivo Riello e dell'impianto idrovoro dell'Armalunga in provincia di Piacenza » **(2096-B)** (*D'iniziativa dei senatori Conti ed altri*) (*Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati*) **(Discussione e approvazione):**

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 2310, 2311
RESTAGNO, *relatore* 2311

« Assicurazione sugli infortuni e malattie dei marittimi italiani imbarcati su navi straniere » **(2335)** (*D'iniziativa dei deputati Sinesio e Scalia*) (*Approvato dalla Camera dei deputati*) **(Discussione e approvazione):**

PRESIDENTE, *f.f. relatore* 2313, 2314
DOMINEDÒ, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile* 2314

« Modifiche all'articolo 119 del Codice della navigazione e all'articolo 408 del regolamento per l'esecuzione del Codice medesimo » **(2353)** (*D'iniziativa dei deputati Gagliardi ed altri*) (*Approvato dalla Camera dei deputati*) **(Discussione e approvazione):**

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 2309, 2310
BARDELLINI 2310
VACCARO, *relatore* 2309, 2310

« Concessione di un contributo straordinario e di contributi annui a carico dello Stato a favore dell'Ente nazionale per la assistenza alla gente di mare » **(2386)** (*Approvato dalla Camera dei deputati*) **(Discussione e approvazione):**

PRESIDENTE, *f.f. relatore* 2312, 2313
DOMINEDÒ, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile* 2313

« Integrazioni e modifiche alla legge 1º febbraio 1960, n. 26, concernente il riordinamento dei ruoli organici del personale del Ministero dei trasporti - Ispettorato

generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione » **(2414)** (*D'iniziativa dei deputati Bianchi Gerardo ed altri*) (*Approvato dalla Camera dei deputati*) **(Discussione e approvazione):**

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 2304, 2306
BARDELLINI 2306
CAPPUGI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti* 2306
GENCO, *relatore* 2304
SACCHETTI 2305

La seduta è aperta alle ore 10,25.

Sono presenti i senatori: Amigoni, Bardellini, Cervellati, Crollalanza, Florena, Garlato, Genco, Gombi, Restagno, Romano Domenico, Sacchetti e Vaccaro.

A norma dell'articolo 18, ultimo comma, del Regolamento, il senatore Solari è sostituito dal senatore Pessi.

Intervengono i Sottosegretari di Stato per i trasporti Cappugi e per la marina mercantile Dominedò.

A M I G O N I , *Segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.*

Discussione e approvazione del disegno di legge d'iniziativa dei deputati Bianchi Gerardo ed altri: « Integrazioni e modifiche alla legge 1° febbraio 1960, n. 26, concernente il riordinamento dei ruoli organici del personale del Ministero dei trasporti - Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione » (2414) (*Approvato dalla Camera dei deputati*)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge d'iniziativa dei deputati Bianchi Gerardo, Buzzi, Berry, Biagioni, Sabatini, Anzilotti, Canestrari, Rampa, Biaggi Nullo, Casati, Bianchi Fortunato, Frunzio, Colombo Vittorino, Armato, Colasanto, Cengarle, Carra, Colleoni, Patrini e Buttè: « Integrazioni e modifiche alla legge 1° febbraio 1960, n. 26, concernente il riordinamento dei ruoli organici del personale del Ministero dei trasporti - Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

Comunico agli onorevoli senatori che, su questo disegno di legge, sia la 1ª che la 5ª Commissione hanno espresso parere favorevole per la parte di loro competenza.

G E N C O , *relatore*. Onorevoli senatori, il disegno di legge che mi accingo ad illustrare si giustifica con tre ordini di motivi: in primo luogo, con l'opportunità di accordare anche alla carriera esecutiva dell'Ispettorato della motorizzazione civile la qualifica corrispondente all'ex grado VIII, qualifica acquisita oramai alle carriere esecutive di quasi tutte le Amministrazioni dello Stato; in secondo luogo, con la necessità di ampliare la pianta organica della carriera esecutiva, immettendovi il personale « cottimista » assunto dall'Amministrazione per far fronte ai compiti nuovi attribuiti all'Ispettorato dal recente codice della strada; in terzo luogo, con l'opportunità di apportare alcune modifiche di minore importanza alla legge 1° febbraio 1960, n. 26, che riordinava i ruoli organici di questa Amministrazione.

Per quanto riguarda l'aspetto più importante del provvedimento, e cioè l'ampliamento del ruolo della carriera esecutiva attraverso l'assorbimento, nei modi che vedremo, del personale « cottimista », occorre tener presente che il ritmo dell'incremento della motorizzazione privata in questi ultimi anni ha assunto un andamento vertiginoso; il lavoro che ne è derivato per gli uffici è poi ulteriormente aumentato in seguito all'entrata in vigore del nuovo codice della strada, che ha attribuito all'Ispettorato nuovi compiti, alcuni dei quali — conversioni delle patenti automobilistiche e primo rilascio delle patenti motociclistiche — a carattere transitorio; altri, invece, — immatricolazione dei veicoli e tenuta degli schedari dei veicoli e delle patenti — a carattere continuativo.

È agevole dimostrare che l'ampliamento della pianta organica del personale dell'Ispettorato, disposto con legge 1° febbraio 1960,

n. 26, non ha apportato un aumento delle unità di personale in servizio, ma è valso unicamente a sistemare nelle carriere di ruolo ordinario o aggiunto, personale assunto in precedenza in forza di legge speciali.

Di fronte alla mole di lavoro che si è quadruplicata nel biennio 1958-1961, l'Amministrazione è stata costretta a ricorrere all'utilizzazione al massimo dell'opera del personale dipendente e ad avvalersi di personale straordinario non legato all'Amministrazione da un vero e proprio rapporto d'impiego.

Questo personale, che esplica prevalentemente mansioni di compilazione e di registrazione dei nuovi documenti automobilistici e dei relativi schedari, lavora da circa due anni presso l'Ispettorato senza alcuna garanzia, prospettiva ed assistenza.

Se i compiti attribuiti all'Ispettorato nel settore della motorizzazione e dei trasporti, dopo l'espletamento del riordino delle patenti e dei libretti di circolazione, fossero rimasti quelli del vecchio codice della strada o comunque fossero tornati in limiti adeguati al personale in pianta stabile, allora il problema sarebbe stato risolto dalla stessa Amministrazione con il licenziamento di questo personale.

Poichè, al contrario, questo personale è indispensabile all'Ispettorato, tanto che, se si prospettasse per esso il licenziamento, l'attività di questa importante branca dei trasporti ne risulterebbe paralizzata, il presente disegno di legge era necessario. Esso tende a sanare la situazione di questo personale, con gli stessi criteri con i quali recentemente sono stati sistemati i cottimisti del Ministero delle finanze e quelli del Ministero del tesoro.

La norma prevede il collocamento di questo personale cottimista nella terza e quarta categoria del personale giornaliero dello Stato, nonchè l'ampliamento dei ruoli organici della carriera esecutiva, per consentire, attraverso un concorso interno, la sistemazione a breve scadenza di questo stesso personale nel ruolo corrispondente.

In sede di discussione degli articoli potrò fornire ulteriori schiarimenti ma, prima di concludere, vorrei segnalare al Sottosegretario di Stato onorevole Cappugi, perchè se ne renda interprete presso il Ministro, una esigenza che mi sembra degna di attenzione.

Il personale delle Prefetture addetto al rilascio dei documenti riguardanti la motorizzazione privata svolge una mole enorme di lavoro senza ricevere alcun particolare compenso. Pertanto, mentre per il personale dipendente dal Ministero dei trasporti — Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione — si prevede con il presente provvedimento un riordinamento dei ruoli organici, al personale delle Prefetture, addetto a mansioni simili, non si dà alcuna soddisfazione.

Questo stato di cose ha generato molto malcontento; francamente, mi sembra giusto che anche questo personale tragga qualche beneficio dal lavoro che svolge. Preciso che tale personale non è alle dipendenze del Ministero dei trasporti, ma di quello dell'interno.

In considerazione di quanto esposto penso che si potrebbe, forse, con un apposito disegno di legge, stabilire per il rilascio di ogni patente il pagamento di una piccola somma di denaro in più da destinare proprio al personale delle Prefetture che — in tal modo — vedrebbe in parte remunerato il lavoro che svolge. Del resto, sono convinto che i cittadini preferiscano pagare qualcosa in più, anzichè fare ore di fila per ritirare le patenti.

S A C C H E T T I . Desidero dire poche parole per dichiarare che il nostro Gruppo voterà a favore del presente provvedimento, che riteniamo utile, e anzi necessario, per l'ordinamento dei ruoli organici del personale di cui trattasi.

Vorrei, però, cogliere l'occasione per raccomandare al Ministro dei trasporti, rappresentato in quest'aula dal Sottosegretario Cappugi, che tanta parte ha avuto nell'elaborazione del presente provvedimento, di tener conto — nella sistemazione dei ruoli organici di questo personale — anche di quei dipendenti che tutte le volte che si affronta il riordinamento di determinati gruppi di dipendenti dello Stato rimangono esclusi da ogni beneficio, in quanto non rientrano nei limiti e nei termini stabiliti dalle leggi.

Durante la discussione di questo provvedimento all'altro ramo del Parlamento erano stati presentati emendamenti per ovviare a questo inconveniente; ma, in quell'occasione, l'onorevole Cappugi ebbe a dire che, senza bisogno di apportare modifiche al testo in esame, si sarebbe cercato di sistemare anche i pochi che da questo provvedimento sarebbero stati esclusi.

Ora, noi non presentiamo alcun emendamento per non ritardare l'*iter* del disegno di legge nè prepariamo ordini del giorno; ma sarebbe nostro desiderio che il Sottosegretario Cappugi assumesse l'impegno, anche in questa sede, di tener conto del limitatissimo numero di persone che non rientrerebbero nei termini previsti da questo provvedimento, in sede di riordinamento dei ruoli organici del personale dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile.

B A R D E L L I N I . A nome dei senatori del mio Gruppo, dichiaro che anche noi voteremo a favore di questo disegno di legge, pur affermando che riteniamo non sia questo il mezzo migliore per qualificare il personale delle Amministrazioni statali, che dovrebbe sempre essere sistemato in ruolo attraverso regolari concorsi.

C A P P U G I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Faccio notare al senatore Bardellini che questa sua ultima dichiarazione contrasta con la prima che egli ha fatto!

B A R D E L L I N I . Effettivamente, se fossi conseguente con la mia premessa voterei contro il provvedimento; ma, rendendomi conto che esso viene incontro alle esigenze di un gruppo numeroso di dipendenti del Ministero dei trasporti, confermo il mio voto favorevole alla sua approvazione.

Ciò non toglie, tuttavia, che io aggiunga qualche considerazione raccomandando in special modo al Sottosegretario Cappugi quanto prima esposto dal senatore Sacchetti.

C A P P U G I , *Sottosegretario di Stato, per i trasporti.* Ringrazio l'onorevole relatore Genco il quale molto chiaramente ha illustrato alla Commissione gli scopi che questo provvedimento si propone e mi compiaccio di aver appreso dagli oratori intervenuti nella discussione che, praticamente, il disegno di legge in esame troverà unanime approvazione.

Colgo altresì l'occasione per ripetere ai senatori Sacchetti e Bardellini quanto ho già assicurato agli onorevoli deputati, allorchè si accingevano a votare questo provvedimento, che — cioè — per i pochi dipendenti che non rientrano nelle norme in discussione, l'Amministrazione dei trasporti ha tutta la buona volontà di trovare una sistemazione favorevole.

Questa mia assicurazione non può essere, naturalmente, che teorica, in quanto legata alla possibilità di usare ed utilizzare a tal fine il provvedimento che sta per essere approvato; tuttavia credo che possa soddisfare i senatori Sacchetti e Bardellini.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo ora all'esame ed alla votazione degli articoli. Ne do lettura.

Art. 1.

La tabella III del ruolo organico del personale della carriera esecutiva del Ministero dei trasporti — Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione — allegata alla legge 1° febbraio 1960, n. 26, è sostituita dalla tabella allegata alla presente legge.

(*È approvato*).

Art. 2.

Con effetto dalla data di entrata in vigore della presente legge, coloro i quali, comunque assunti o denominati, prestino servizio presso gli uffici dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione almeno dal 1° dicembre 1962 e siano in possesso di tutti i requisiti previsti, ad eccezione del limite di età, sono collocati,

a domanda, presso il predetto Ispettorato generale, con la qualifica di diurnista, nelle categorie III e IV del personale non di ruolo previsto alla Tabella I allegata al regio decreto-legge 4 febbraio 1937, n. 100 e successive modificazioni ed integrazioni.

Per il collocamento nella III categoria si prescinde dal titolo di studio nei riguardi di coloro che alla data predetta risultino adibiti con carattere permanente ed esclusivo a mansioni proprie del personale della carriera esecutiva.

Al personale predetto è attribuito il trattamento giuridico e quello economico iniziale stabilito per gli impiegati non di ruolo della corrispondente categoria di inquadramento.

Le domande di cui al comma primo del presente articolo dovranno essere presentate, a pena di decadenza, entro 30 giorni dall'entrata in vigore della presente legge.

(*È approvato*).

Art. 3.

È fatto divieto di effettuare assunzioni di personale con qualsivoglia forma e con qualsiasi tipo di retribuzione.

(*È approvato*).

Art. 4.

Nella prima attuazione della presente legge, i posti che, alla data di entrata in vigore della legge stessa, risultino disponibili nelle qualifiche iniziali del ruolo del personale della carriera esecutiva, di cui alla allegata tabella possono essere conferiti mediante concorso per esami, riservato al personale indicato al precedente articolo 2 che sia in possesso di tutti i requisiti prescritti ad eccezione del limite di età, e che abbia prestato servizio presso l'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione almeno 180 giorni nel triennio precedente.

Al concorso suddetto è anche ammesso il personale di ruolo e non di ruolo che si trovi già in servizio presso l'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione alla data di entrata in vigore della presente legge.

Al personale di cui al precedente articolo 2 è estesa, per quanto concerne i pubblici concorsi di ammissione alla carriera esecutiva ed alla carriera ausiliaria, la disposizione contenuta nel quarto comma dell'articolo 8 della legge 1° febbraio 1960, n. 26.

(*È approvato*).

Art. 5.

Le disposizioni di cui all'articolo 21 della legge 26 febbraio 1952, n. 67, sono estese, a domanda, ai soli fini giuridici con effetto dalla data di entrata in vigore della legge 5 marzo 1961, n. 90, al personale dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, che, alla data predetta, rivestiva la qualifica di operaio di ruolo, non di ruolo o giornaliero ed era adibito con carattere permanente ed esclusivo a mansioni di natura non salariale.

La domanda di cui al precedente comma deve essere presentata, a pena di decadenza, entro 30 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

(*È approvato*).

Art. 6.

Ai fini dell'applicazione delle norme di cui al decreto del Presidente della Repubblica 10 gennaio 1957, n. 3, e successive modificazioni, l'equiparazione fra le qualifiche contemplate nel ruolo organico della carriera esecutiva, di cui alla allegata tabella, e quelle previste dall'articolo 180 del citato decreto è effettuata, ove occorra, in base ai rispettivi coefficienti di stipendio.

Le mansioni corrispondenti alle diverse qualifiche, contemplate per ogni singolo

coefficiente di stipendio, sono attribuite e revocate con decreto del Ministro dei trasporti.

(*È approvato*).

Art. 7.

Gli impiegati della carriera esecutiva di cui alla tabella allegata alla presente legge, che rivestono la qualifica di dattilografo di prima classe, di dattilografo di seconda classe e di dattilografo aggiunto, svolgono esclusivamente mansioni di dattilografia e di stenografia.

Nei concorsi per esami di ammissione al ruolo predetto, gli aspiranti alla qualifica di dattilografo aggiunto, oltre le prove scritte ed orali di cui all'articolo 182 del decreto del Presidente della Repubblica 10 gennaio 1957, n. 3, devono superare una prova pratica di dattilografia, nonchè una prova pratica di stenografia o su mezzi meccanici, secondo quanto stabilito nel bando di concorso.

I dattilografi di prima e di seconda classe partecipano insieme agli archivisti e agli applicati agli esami e agli scrutini per la promozione alla qualifica di primo archivista.

(*È approvato*).

Art. 8.

Gli impiegati che, alla data di entrata in vigore della presente legge, appartengono al ruolo del personale della carriera esecutiva dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione beneficeranno, per una sola volta e fino alla data del 31 dicembre 1966 per l'avanzamento alla qualifica superiore, di una riduzione pari alla metà — e comunque per un massimo di 30 mesi — dei periodi di anzianità richiesti dalle vigenti disposizioni per il conseguimento delle promozioni.

Tale riduzione non si applica nel caso in cui i periodi minimi di anzianità richiesti per le promozioni non siano superiori a un biennio.

(*È approvato*).

Art. 9.

Coloro che appartengono ai ruoli organici di altre Amministrazioni dello Stato e che alla data del 1° dicembre 1962 si trovino assegnati a prestare servizio presso uffici dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione possono essere trasferiti a domanda, da presentare entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge e previo parere del competente Consiglio di amministrazione, nelle corrispondenti qualifiche dei ruoli organici dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, a decorrere dalla data anzidetta e nel posto che loro spetta secondo l'anzianità nella qualifica già ricoperta, conservando, a tutti gli effetti, l'anzianità di qualifica e di carriera possedute.

Gli impiegati che appartengono ai ruoli aggiunti di altre Amministrazioni e che si trovino nelle condizioni previste dal comma precedente, potranno ottenere analogo trasferimento nei corrispondenti ruoli aggiunti dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione purchè ne facciano domanda entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

I trasferimenti di cui ai commi precedenti sono disposti con decreto del Ministro dei trasporti di concerto con il Ministro della Amministrazione di provenienza.

(*È approvato*).

Art. 10.

Alla copertura della maggiore spesa occorrente per l'attuazione della presente legge sarà provveduto con il maggior gettito derivante alla tassa di bollo sui documenti di trasporto per effetto degli aumenti tariffari delle ferrovie dello Stato in vigore dal 1° gennaio 1963.

(*È approvato*).

Passiamo ora all'esame dell'allegata tabella di cui do lettura:

TABELLA

Coefficiente	Qualifica	Numero dei posti
325	Aiutanti superiori o Assistenti superiori	60
271	Archivisti capi o Aiutanti capi o Assistenti capi	150
229	Primi archivisti o Aiutanti principali o Assistenti principali	270
202	Archivisti o Dattilografi di 1ª classe o Primi aiutanti o Primi assistenti	
180	Applicati o Dattilografi di 2ª classe o Aiutanti o Assistenti	1.200
157	Applicati aggiunti o Dattilografi aggiunti o Aiutanti aggiunti o Assistenti aggiunti	
		1.680

(*È approvata*).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(*È approvato*).

Discussione e approvazione del disegno di legge d'iniziativa dei deputati Gagliardi ed altri: « Modifiche all'articolo 119 del Codice della navigazione e all'articolo 408 del regolamento per l'esecuzione del Codice medesimo » (2353) (*Approvato dalla Camera dei deputati*)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge d'iniziativa dei deputati Gagliardi, Bologna e Cibotto: « Modifiche all'articolo 119 del Codice della navigazione e all'articolo 408 del regolamento per l'esecuzione del Codice medesimo », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

V A C C A R O , *relatore*. Onorevoli senatori, per ovviare alla forte penuria di equipaggi che da tempo si è verificata nel campo della pesca costiera, si rende indispensabile una modifica all'articolo 119 del Codice della navigazione.

Infatti, il limite massimo di venticinque anni previsto dal primo comma del detto articolo rende difficoltosi il reclutamento e la conseguente immatricolazione. Nè può essere fatto valere, d'altra parte, il terzo comma del suindicato articolo 119, in quanto la facoltà concessa al Ministro della marina mercantile di consentire l'immatricolazione di coloro che abbiano superato il limite massimo di età è subordinata a speciali esigenze e riguarda tutte le categorie.

Inoltre, con il divieto di passaggio alle categorie superiori di coloro che hanno ottenuto l'immatricolazione nella terza categoria, si sono intese tutelare le legittime aspettative di occupazione di coloro che ottengono l'iscrizione per la gente di mare nel rispetto del normale limite di età.

Una seconda modifica, onorevoli senatori, si intende proporre all'articolo 408 del regolamento per l'esecuzione del Codice della navigazione approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328.

Tale iniziativa è dovuta alla necessità di unificare i concetti di navigazione costiera e di pesca costiera, e ciò per due ordini di motivi:

1) perchè da un punto di vista tecnico non si giustificano i differenti limiti posti dalla legislazione in vigore per definire la navigazione costiera (20 miglia) e la pesca costiera (6 miglia);

2) perchè, a causa del progresso delle costruzione navali da pesca e dei sistemi di pesca e dell'enorme sviluppo della motorizzazione, gli attuali limiti della pesca costiera si sono dimostrati assolutamente inadeguati alle esigenze pratiche della pesca che, di fatto, viene già esercitata abbondantemente oltre le sei miglia.

Inoltre, mentre in base al combinato disposto degli articoli 220 e 408 del regolamento per l'esecuzione del Codice della navigazione i marittimi iscritti nelle matricole della gente di mare di terza categoria sono abilitati al solo esercizio della pesca costiera (6 miglia), la nave è abilitata alla navigazione costiera (20 miglia). Ne deriva che ogni qual volta la nave da pesca dovrà esercitare la propria attività oltre le sei miglia dovrà imbarcare personale munito del libretto di navigazione di prima categoria, pur trattandosi sempre di piccola pesca.

Con il provvedimento in esame, invece, gli equipaggi delle navi minori verrebbero formati solo con personale di terza categoria, consentendo così l'impiego dei marittimi di prima categoria, che, del resto, non abbondano, sulle navi destinate alla pesca oceanica e mediterranea.

Per quanto sopra, confido, onorevoli senatori, che vorrete dare la vostra approvazione al disegno di legge, il quale intende eliminare alcuni inconvenienti ed incongruenze che si riflettono negativamente sulla già dura fatica dei nostri pescatori.

B A R D E L L I N I . Desidererei dall'onorevole relatore qualche schiarimento in merito ai 25 anni di età per l'iscrizione nella matricola della gente di mare.

V A C C A R O , *relatore*. Possono conseguire l'iscrizione nella matricola della gente di mare della terza categoria anche coloro che abbiano superato il venticinquesimo anno di età.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo ora all'esame ed alla votazione degli articoli, di cui do lettura:

Art. 1.

All'articolo 119 del Codice della navigazione sono aggiunti i seguenti commi:

« Per l'esercizio della pesca costiera e del traffico locale, possono conseguire l'iscrizione nella matricola della gente di mare della terza categoria anche coloro che abbiano superato il venticinquesimo anno di età e che abbiano i requisiti stabiliti dal regolamento per tale categoria.

A coloro che conseguono l'iscrizione nelle matricole della gente di mare, ai sensi del precedente comma è interdetto il passaggio ad altra categoria superiore ».

(*È approvato*).

Art. 2.

Il primo comma dell'articolo 408 del regolamento per l'esecuzione del Codice della navigazione, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, è sostituito dal seguente:

« La pesca costiera è quella che si esercita lungo le coste continentali ed insulari dello Stato a distanza non superiore alle venti miglia ».

(*È approvato*).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(*È approvato*).

Discussione e approvazione del disegno di legge d'iniziativa dei senatori Conti ed altri: « Abrogazione della legge 28 maggio 1942, n. 705, concernente l'esercizio e la manutenzione dei diversivi delle acque alte e basse del Rivo Riello e dell'impianto idrovoro dell'Armalunga in provincia di Piacenza » (2096-B) (*Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati*)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge d'iniziativa dei senatori Conti, Zelioli Lanzine e Desana: « Abrogazione della legge 28 maggio 1942, n. 705, concernente l'esercizio e la manutenzione dei diversivi delle acque alte e basse del Rivo Riello e dell'impianto idrovoro dell'Armalunga in provincia di Piacenza », già approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

R E S T A G N O , *relatore*. Durante la prima discussione al Senato di questo disegno di legge il suo proponente, senatore Conti, ha fornito alla Commissione i più ampi schiarimenti in proposito; pertanto ritengo superfluo tornare ancora sull'argomento.

Il testo da noi approvato nella seduta del 14 novembre 1962 è stato poi trasmesso alla Camera dei deputati dove la competente Commissione lavori pubblici lo ha approvato nella seduta del 21 dicembre 1962, con lievi modifiche di forma che non incidono assolutamente sulla sostanza del provvedimento.

Per questa ragione, sono senz'altro favorevole all'approvazione del testo pervenutoci dalla Camera e mi auguro che la Commissione voglia seguire il mio invito.

P R E S I D E N T E . Comunico alla Commissione che sulle modifiche apportate dalla Camera dei deputati al testo del provvedimento da noi già approvato, il Sottosegretario di Stato Spasari, oggi assente perchè indisposto, ha fatto sapere di non aver nulla da osservare per conto del Ministero dei lavori pubblici.

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

Passiamo ora all'esame delle modifiche apportate dalla Camera al testo da noi approvato.

Ricordo che l'articolo 1 era stato approvato dal Senato nel seguente testo:

« È ripristinata la classifica tra le opere idrauliche di seconda categoria delle opere pertinenti al canale diversivo delle acque alte del Rivo Riello e del canale delle acque basse della zona inferiore del territorio del quarto comprensorio idraulico in destra del Po.

Alla manutenzione ed esercizio delle opere stesse e dal reparto della relativa spesa si applicano le norme della sezione terza del capo I e della sezione prima del capo III del testo unico 25 luglio 1904, n. 523, e successive modificazioni ».

Do ora lettura dell'articolo nel testo modificato dalla Camera dei deputati:

Art. 1.

A far tempo dall'entrata in vigore della legge 28 maggio 1942, n. 705, è ripristinata la classifica, tra le opere idrauliche di seconda categoria, delle opere pertinenti al canale diversivo delle acque basse della zona inferiore del territorio del quarto comprensorio idraulico del Po, munito di chiavica e di impianto idrovoro in località detta Armalunga, e pertanto rimane, *ex tunc*, abrogata la suddetta legge 28 maggio 1942.

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo 2 nel testo già approvato dal Senato:

« Resta fermo il diritto del comune di Piacenza ad essere rimborsato da chi di ragione delle spese sostenute per la manutenzione e l'esercizio delle opere indicate nel precedente articolo, nonchè delle altre pertinenti alla bonifica del comprensorio della bonifica urbana e suburbana di Piacenza, ai sensi delle leggi in vigore ».

Do lettura dell'articolo nel testo modificato dalla Camera dei deputati:

Art. 2.

A far tempo dall'entrata in vigore della legge 28 maggio 1942, n. 705, le spese per le opere eseguite, di cui all'articolo precedente, sono ripartite ai sensi del testo unico sulle opere idrauliche, approvato con regio decreto 25 luglio 1904, n. 523, e successive modificazioni, e della legge sulla bonifica integrale, approvata con regio decreto 13 febbraio 1933, n. 215.

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo 3 nel testo approvato dal Senato: tale articolo è stato soppresso dalla Camera dei deputati:

Art. 3.

La legge 28 maggio 1942, n. 705, è abrogata.

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti la soppressione dell'articolo 3.

(*È approvata*).

Metto ora ai voti, nel suo complesso, il disegno di legge con le modificazioni testè approvate.

(*È approvato*).

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Concessione di un contributo straordinario e di contributi annui a carico dello Stato a favore dell'Ente nazionale per l'assistenza alla gente di mare » (2386) (*Approvato dalla Camera dei deputati*)

P R E S I D E N T E , *f.f. relatore*. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Concessione di un contributo straordinario e di contributi annui a carico dello Stato a favore dell'Ente nazionale per l'assistenza alla gente di mare », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale. Data l'assenza del relatore, senatore Focaccia, impedito per le sue condizioni di salute a prendere parte ai lavori della nostra Commissione, leggerò io stesso la relazione che il senatore Focaccia aveva preparata per questo disegno di legge.

« Il disegno di legge in discussione è molto semplice: si tratta di concedere a favore dell'Ente nazionale per l'assistenza alla gente di mare un contributo straordinario di 300 milioni di lire per l'esercizio finanziario 1961-62 ed uno di 100 milioni di lire per ciascuno degli esercizi finanziari dal 1962-63 al 1968-69.

Questo ente di diritto pubblico venne riconosciuto come tale con decreto 14 luglio 1937, n. 1487, modificato successivamente con decreti del 9 ottobre 1947, n. 1509, e del 10 maggio 1955, n. 1082, rispettivamente del Capo provvisorio dello Stato e del Presidente della Repubblica.

L'Ente ha la funzione di assistere i marittimi nei momenti più delicati della vita lavorativa, nei momenti cioè che vanno dallo sbarco da una nave al reimbarco, per far parte di un nuovo equipaggio; pertanto, tale assistenza è più che complementare alle normali forme di assicurazione previdenziale.

Fra gli scopi principali che tale Ente persegue vanno ricordati: la concessione di sussidi straordinari a beneficio dei marittimi sinistrati o disoccupati; la somministrazione di pasti e l'assegnazione di posti letto ai marittimi in attesa di imbarco presso le " Case del marinaio "; la concessione di cure climatiche ai figli dei marittimi; l'assistenza sanitaria, come attività complementare di quella delle Casse marittime; l'assistenza a vantaggio dei marittimi disoccupati e delle famiglie degli imbarcati durante la lunga assenza del capo famiglia.

L'Ente, finora, si è retto solamente su un'entrata annua di circa 150 milioni costituiti da contributi affluenti per effetto della legge 3 marzo 1955, n. 408; ma dovendo, ora, per evidenti ragioni di interesse pubblico, sviluppare fortemente la sua attività assistenziale, soprattutto per quanto attiene all'ampliamento ed al miglioramento dei servizi alberghieri presso le " Case del marinaio " ed anche per il miglioramento delle altre voci assistenziali, sono necessari i contributi richiesti col presente disegno di legge.

Il disegno di legge, presentato dal Ministro del lavoro e della previdenza sociale, costituito da due articoli ed approvato dalla XIII Commissione permanente della Camera dei deputati, merita la nostra approvazione: pertanto vi prego di passare all'esame degli articoli, dopo le vostre eventuali osservazioni e di approvarli così come ci sono pervenuti dalla Camera stessa ».

Comunico, inoltre, che sul disegno di legge in esame la 5ª Commissione ha espresso il seguente parere:

« La Commissione finanze e tesoro, esaminato il disegno di legge n. 2386 osserva che sarebbe stato opportuno documentare, con dati tratti dai bilanci, l'attività dell'E.N.A.G.M. per formulare un giudizio sulla produttività della spesa pubblica che si vuole autorizzare.

In quale misura le spese generali gravano sul complesso della gestione? È un dato che la relazione avrebbe dovuto offrire. Si tratta, infatti, di concentrare le spese di protezione sociale, non di disperderle in mille rivoli, senza giovamento dei naturali beneficiari.

Quanto sopra posto alla cortese attenzione della Commissione di merito, la Commissione finanze e tesoro comunica di non aver nulla da osservare in ordine alla copertura finanziaria della spesa ».

DOMINEDO', *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Il Governo esprime il suo parere favorevole in merito a questo provvedimento e ringrazia la Commissione per il suffragio che crederà di dare al testo in esame, il quale risponde ad esigenze di carattere pubblico e sociale.

Prende atto, inoltre, del parere della 5ª Commissione, ma desidera aggiungere che parlare di dispersione delle spese di protezione sociale a proposito di questo provvedimento è del tutto erroneo.

Comunque, il parere della Commissione finanze e tesoro servirà di monito per l'avvenire, al fine di fornire una più ampia documentazione dei dati relativi ai provvedimenti in discussione.

PRESIDENTE, *f.f. relatore.* Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo ora all'esame ed alla votazione degli articoli di cui do lettura:

Art. 1.

È concesso a favore dell'Ente nazionale per l'assistenza alla gente di mare un contributo straordinario di 300 milioni di lire per l'esercizio finanziario 1961-62.

È concesso altresì al predetto Ente un contributo annuo di 100 milioni di lire per ciascuno degli esercizi finanziari dal 1962-63 al 1968-69.

(*È approvato*).

Art. 2.

All'onere derivante dalla presente legge si farà fronte, per l'esercizio finanziario 1961-62, con un'aliquota delle disponibilità di cui al provvedimento legislativo recante variazioni al bilancio dello Stato e a quelli di talune Aziende autonome nell'esercizio medesimo e, per l'eserccizio 1962-63, a carico del fondo inscritto nello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio medesimo concernente gli oneri relativi a provvedimenti legislativi in corso.

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

(*È approvato*).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(*È approvato*).

Discussione e approvazione del disegno di legge d'iniziativa dei deputati Sinesio e Scalia: « Assicurazione sugli infortuni e malattie dei marittimi italiani imbarcati su navi straniere » (2335) (*Approvato dalla Camera dei deputati*)

PRESIDENTE, *f.f. relatore.* L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge d'iniziativa dei deputati Sinesio e Scalia: « Assicurazione sugli infortuni e malattie dei marittimi italiani imbarcati su navi straniere », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione sul disegno di legge, di cui do lettura:

Articolo unico.

Le Casse marittime per gli infortuni sul lavoro e le malattie adriatica, meridionale e tirrena, sono autorizzate ad assicurare con-

tro gli infortuni e le malattie, su richiesta dell'armatore, gli equipaggi di navi battenti bandiera estera, in quanto composti, per almeno due terzi, da marittimi di cittadinanza italiana.

L'assicurazione comprende le stesse prestazioni previste per i marittimi delle navi italiane; la sua validità è in ogni momento subordinata al regolare versamento dei contributi da parte dell'armatore.

La gestione è tenuta in coassicurazione fra le tre Casse marittime per gli infortuni sul lavoro e le malattie con ripartizione degli oneri e dei contributi in proporzione all'ammontare complessivo dei contributi spettanti a ciascuna Cassa a carico dell'armamento nazionale di ogni categoria.

Anche in questo caso, data l'assenza del relatore senatore Focaccia, se non si fanno osservazioni, leggerò io stesso la relazione che egli aveva preparata sul disegno di legge.

« Onorevoli senatori, il disegno di legge, sottoposto al nostro esame ed alla nostra approvazione, d'iniziativa dei deputati Sinesio e Scalia, è stato approvato dalla Camera dei deputati, in riunione comune delle Commissioni X e XIII il 29 settembre 1962.

Esso tratta dell'assicurazione sugli infortuni e malattie dei marittimi italiani imbarcati su navi straniere.

Gli enti esercenti l'assicurazione obbligatoria contro gli infortuni sul lavoro, erano autorizzati, su richiesta dell'armatore, ad effettuare l'assicurazione di cui si tratta nel presente disegno di legge, in base all'articolo 21 del testo unico approvato con regio decreto 31 gennaio 1904, n. 51, modificato con la legge 20 marzo 1921, n. 296; salvo che il regio decreto 17 agosto 1935, n. 1765, nel riformare l'assicurazione obbligatoria, non riprodusse tale norma in quanto non vi era, in quel momento, il fenomeno di equipaggi italiani sotto bandiera estera.

Siccome, dopo la recente guerra, il fenomeno si è nuovamente verificato, le Casse marittime ripresero l'assicurazione degli equipaggi in questione, quando risultavano formati prevalentemente da marittimi italiani.

Il presente disegno di legge serve appunto a normalizzare questo stato di cose, autorizzando le Casse marittime ad assicurare contro gli infortuni e le malattie, su richiesta dell'armatore, gli equipaggi di navi battenti bandiera estera, in quanto composti per almeno due terzi, da marittimi di cittadinanza italiana.

Non avendo nulla da osservare, prego gli onorevoli colleghi d'approvare il disegno di legge, così come è stato formulato ed approvato dalla Camera dei deputati ».

D O M I N E D O' , *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Esprimo parere nettamente favorevole a questo disegno di legge, già discusso ed approvato dalla Camera dei deputati, il quale viene ad integrare il quadro delle assicurazioni sugli infortuni e malattie dei marittimi, estendendole anche nei confronti dei marittimi imbarcati su navi straniere.

Questo provvedimento, pertanto, mi sembra coerente e rispondente al principio di tutela previdenziale e assicurativa di carattere generale nei confronti dei lavoratori italiani.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione.

Metto ai voti il disegno di legge di cui ho già dato lettura.

(*È approvato*).

La seduta termina alle ore 11,15.

Dott. MARIO CARONI
Direttore gen. dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari