SENATO DELLA REPUBBLICA

VII LEGISLATURA

8ª COMMISSIONE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

7° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 23 MARZO 1977

Presidenza del Presidente TANGA

INDICE

DISEGNI DI LEGGE

IN SEDE DELIBERANTE

« Istituzione della qualifica di ufficiale marconista in seno ai ruoli dell'Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato e del servizio navigazione in seno all'Azienda stessa » **(39)** (*D'iniziativa del senatore Santalco*)

« Istituzione della carriera degli ufficiali marconisti e modifica delle piante organiche del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato » **(523)**;

(Discussione congiunta e rinvio)

PRESIDENTE . . . *Pag.* 110, 111, 114 e *passim*
CARRI (*PCI*) 111, 113
DEGAN, *sottosegretario di Stato per i trasporti* 115, 116
FEDERICI (*PCI*) 116
GUSSO (*DC*), *relatore alla Commissione* .110, 114
MELIS (*Sin. Ind.*) 114
RUFINO (*PSI*) 114
SANTONASTASO (*DC*) 114
SEGRETO (*PSI*) 113

« Disciplina della professione di raccomandatario marittimo **(148-B)** (*Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati*)

(Discussione e approvazione)

PRESIDENTE . . . . *Pag.* 98, 101, 102 e *passim*
FEDERICI (*PCI*) 101
ROSA, *sottosegretario di Stato per la marina mercantile* 103
SANTONASTASO (*DC*), *relatore alla Commissione* 98, 102
TONUTTI (*DC*) 102

« Ammodernamento del sistema giuridico in materia di danno alla persona del viaggiatore mediante modificazioni ed integrazioni alle "Condizioni e tariffe per i trasporti delle persone e delle cose sulle ferrovie dello Stato » **(416)**

(Rinvio della discussione)

PRESIDENTE 108

« Modificazioni alla legge 18 luglio 1957, n. 614, concernente la istituzione della Gestione commissariale governativa dei servizi pubblici di navigazione sui laghi Maggiore, di Garda e di Como » **(499)**

(Discussione e rinvio)

PRESIDENTE 108, 110
CROLLALANZA (*Misto-MSI-DN*) 108, 110
DEGAN, *sottosegretario di Stato per i trasporti* 109, 110

OTTAVIANI (*PCI*) . . . . . *Pag.* 109, 110
SANTONASTASO (*DC*) 109
SEGRETO (*PSI*), *relatore alla Commissione* 108, 109

« Istituzione di una tassa per l'utilizzazione delle installazioni e del servizio di assistenza alla navigazione aerea in rotta » **(562)** (*Approvato dalla Camera dei deputati*)
(Rinvio della discussione)

PRESIDENTE 117
SGHERRI (*PCI*) 117

La seduta ha inizio alle ore 9,50.

M E L I S , *segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.*

IN SEDE DELIBERANTE

« Disciplina della professione di raccomandatario marittimo » (148-B) (*Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati*)
(*Discussione e approvazione*)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Disciplina della professione di raccomandatario marittimo », già approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati.

Prego il senatore Santonastaso di riferire alla Commissione sulle modifiche apportate dall'altro ramo del Parlamento.

S A N T O N A S T A S O , *relatore alla Commissione.* Signor Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli colleghi, il disegno di legge, che ci torna modificato dalla Camera, dovrebbe trovare senz'altro nella seduta di oggi la sua tappa conclusiva in quanto con esso si stabilisce sicuramente una più moderna disciplina della professione di raccomandatario marittimo, nonchè una più ampia tutela del personale imbarcato. Ulteriori rinvii sarebbero deleteri per le due suddette categorie, molto importanti nel quadro del personale impegnato nell'attività marinara.

Le modifiche apportate dalla Camera al testo da noi approvato sono abbastanza numerose. Esse possono essere suddivise in due categorie: la prima, quella delle modifiche sostanziali, riguarda gli articoli 5, 7, 14, 17, 22 e 23, mentre la seconda comprende modifiche di carattere più limitato, ed essenzialmente formale, ai rimanenti articoli. Penso quindi che sia opportuno esaminare il provvedimento, nella parte modificata, articolo per articolo, in modo da renderci meglio edotti della dimensione di tale doppia serie di modifiche.

L'articolo 1 è stato modificato nel primo e nell'ultimo comma. Si tratta di modifiche rientranti tra quelle di carattere formale: quella al primo comma, sopprimendo le parole, riferite ai destinatari delle norme in questione, « ad eccezione di coloro che svolgono la predetta attività alle dipendenze di imprese armatoriali e per conto di queste », rende più chiara la disposizione; quella che sopprime l'ultimo comma, a sua volta, mira a meglio collocarlo trasferendolo all'articolo 5.

Per quanto riguarda l'articolo 2, le modifiche sono parimenti due. Una, al primo comma, aggiunge alle parole « nonchè qualsiasi altra attività » riguardanti le attribuzioni del raccomandatario marittimo, l'altra « analoga », chiarendo indubbiamente meglio il contenuto del comma stesso; la seconda, al secondo comma, sopprime le parole — riferite al mandato espresso o tacito per lo svolgimento delle suddette attività —: « dal comandante o da chi ne abbia facoltà », in modo che il mandato sarà conferito solo dall'armatore e dal vettore. Modifica, questa, che ritengo senz'altro valida, in quanto già nella terminologia precedente il mandato tacito avrebbe dovuto essere meglio delimitato.

All'articolo 3 il primo comma è stato completamente ristrutturato in forma più snella e chiara, con un'unica modifica sostanziale rappresentata dal fatto che, men-

tre nel penultimo rigo del testo da noi approvato si affermava che il raccomandatario avrebbe dovuto ottenere dall'armatore o dal vettore straniero il deposito di una somma da lui stimata sufficiente, il nuovo testo stabilisce che l'autorità marittima rifiuterà il rilascio delle spedizioni alla nave straniera se il comandante non presenterà oltre al resto anche una dichiarazione sottoscritta dal locale raccomandatario, attestante che questi ha la disponibilità nel territorio italiano della somma necessaria.

Per quanto riguarda il secondo comma, è stato aggiunto « il noleggiatore » tra coloro il cui nome ed indirizzo debbono risultare nella nota che il raccomandatario di una nave straniera dovrà consegnare al comandante del porto all'arrivo della nave stessa nel porto in cui opera. Anche questa è una modifica che ritengo opportuna.

All'articolo 4 sono state apportate parecchie modifiche. Nel primo comma, a proposito dell'assicurazione contro l'invalidità e la vecchiaia, si stabilisce che il raccomandatario, oltre che accertare preventivamente il possesso da parte dei lavoratori di tale assicurazione, come nel vecchio testo, dovrà anche attestarlo prima dell'imbarco alle locali autorità marittime; il che mi sembra più chiaro e preciso.

Nel secondo comma, là dove a proposito del contratto di arruolamento si affermava che non doveva contenere « clausole che si discostino dagli istituti fondamentali contenuti nei vigenti contratti collettivi di lavoro nazionali », si è preferito parlare di clausole « che contrastino con i princìpi fondamentali »; e penso che anche questa sia una modifica indubbiamente migliorativa. È stato anche aggiunto, tra le condizioni per l'imbarco, l'accertamento che il lavoratore sia stato assicurato ai sensi del primo comma dell'articolo stesso; accertamento che nella prima stesura era implicito, ma che è stato comunque opportuno precisare. Nella prima stesura, inoltre, il comma terminava con le parole: « Il predetto nullaosta può essere negato anche nella ipotesi in cui l'autorità marittima abbia fondato motivo di dubitare che la nave su cui il lavoratore intende imbarcarsi risponda ai necessari requisiti di sicurezza, di igiene e di abitabilità », mentre nel testo modificato si stabilisce che lo stesso nullaosta « dovrà essere negato quando l'autorità marittima in qualunque modo accerti, anche avvalendosi della collaborazione tecnica del RI.Na, che i requisiti di sicurezza, igiene e abitabilità della nave estera sulla quale il lavoratore intende imbarcarsi non siano almeno equivalenti a quelli stabiliti per le navi della Marina mercantile italiana, di tipo e caratteristiche analoghe ». Anche questa mi sembra una modifica opportuna, chiarendo bene il campo entro il quale l'autorità marittima deve operare.

L'articolo 5 è stato quasi completamente ristrutturato. Si è infatti proceduto ad una differenziazione tra le varie pene per i trasgressori alle norme in esame, distinguendo il caso di chi svolge l'attività di raccomandatario in base a regolare autorizzazione da quello di chi la svolge abusivamente, mentre la precedente stesura prevedeva le stesse sanzioni per entrambi. Nell'articolo è stato inoltre inserito, come avevo preannunciato, il contenuto del soppresso ultimo comma dell'articolo 1, appunto per trattare in un unico contesto tutte le penalità prevedibili.

Mentre l'articolo 6 non è stato modificato, l'articolo 7 del testo pervenutoci prevede, all'ottavo rigo del primo comma, come organo incaricato di indicare la terna dalla quale estrarre il magistrato che presiederà la commissione, il consiglio giudiziario competente anzichè il presidente della corte di appello competente; cioè un organo di carattere collegiale. Nello stesso comma sono poi stati aggiunti ai componenti della commissione medesima « due rappresentanti sindacali dei lavoratori del mare designati dalle associazioni sindacali più rappresentative » e « due rappresentanti degli armatori designati dalle rispettive associazioni ». Su tale punto, nella nostra Commissione si era a suo tempo svolto un ampio dibattito giungendo poi alla conclusione di stabilire, al punto *a*) dell'articolo 8, la consultazione delle organizzazioni sindacali dei lavoratori marittimi maggiormente rappresen-

tative, in quanto si era ritenuto inopportuno che in un organismo professionale venissero introdotti elementi estranei. I colleghi dell'altro ramo del Parlamento sono stati di diverso avviso ed in proposito vi sarebbe molto da discutere; ma siccome il provvedimento riveste importanza notevole ed ha un'impostazione d'avanguardia per quanto riguarda la marineria, anche straniera, non credo sia il caso di soffermarsi su modifiche non intaccanti la sostanza del provvedimento e rinviarlo di nuovo all'altro ramo del Parlamento.

Gli articoli 8, 9, 10, 11 e 12 sono rimasti invariati. All'articolo 13, nel terzo comma, dopo le parole « Per il mancato rispetto delle tariffe previste dall'articolo 16 », sono state aggiunte giustamente le altre « nonchè delle norme previste dall'articolo 3 ».

All'articolo 14, nel primo comma, è ripetuta la modifica già apportata all'articolo 7: si è cioè sostituito al primo presidente della Corte di cassazione il Consiglio superiore della magistratura, in modo da seguire lo stesso criterio di collegialità anche a livello nazionale; inoltre, come per l'articolo 7, invece dei « tre rappresentanti dei raccomandatari marittimi designati dalle associazioni a base nazionale », sono stati previsti quattro rappresentanti degli stessi nonchè « tre rappresentanti dei lavoratori del mare designati dalle organizzazioni sindacali più rappresentative a livello nazionale ».

Gli articoli 15 e 16 sono rimasti identici. L'articolo 17 è stato completamente modificato, e penso opportunamente data la vastità della materia, in quanto la previdenza e l'assistenza per la categoria in questione viene demandata ad una convenzione da disciplinarsi con apposito regolamento emanato entro sei mesi dall'entrata in vigore della legge dal Ministro del lavoro e della previdenza sociale, di concerto con i Ministri della marina mercantile e del tesoro. All'articolo 18 è stato sostituito il terzo comma con le seguenti parole: « Si procede alla reiscrizione nell'elenco se il fallito sia stato riabilitato, con sentenza passata in giudicato, per i casi previsti dall'articolo 143 numeri 1 e 2 del regio decreto 16 marzo 1942, n. 267 ». É una dizione che forse si adegua meglio al disegno di legge.

È stato poi eliminato il seguente inciso dell'articolo 19: « anche se per tale esercizio non è prevista una specifica abilitazione ». Fu inserito perchè la Commissione giustizia rilevò che l'articolo 348 era relativo solo alle professioni, per le quali era prevista un'abilitazione. Volemmo evidenziare che quell'articolo doveva essere applicato anche senza una specifica abilitazione. Ritengo che il testo approvato dal Senato sia più idoneo ma, al fine di non perdere tempo, penso che sia il caso di approvare la modifica apportata dalla Camera dei deputati.

Per quanto riguarda l'articolo 22, sono state aggiunte al primo comma le seguenti parole: « sempre che siano in possesso dei requisiti previsti dall'articolo 9 lettere *a*), *c*), *d*) ed *e*) ». Si tratta certamente di una modifica sostanziale. Discutemmo molto a tale riguardo in Sottocommissione e in Commissione: si ritenne infine opportuno non prevedere certi requisiti stabiliti dall'articolo 9. Ho qualche perplessità, per quanto riguarda questa modifica, pur ritenendo opportuno non insistere.

L'articolo 23 è stato soppresso: si tratta di un emendamento all'epoca presentato dal Gruppo socialista. Tale articolo fu inserito per far sì che la classificazione delle navi avvenisse sul registro italiano. È stato però rilevato che questa classificazione comporterebbe difficoltà enormi, perchè il 90 per cento delle navi è iscritto in registri più importanti di quello italiano, che prevedono norme più restrittive. Pertanto, questa normativa sarebbe pleonastica e dannosa per quanto riguarda i livelli occupazionali della gente di mare; infatti le società non assumerebbero marinai italiani per non affrontare le difficoltà inerenti all'iscrizione. Ritengo quindi che questa soppressione sia opportuna.

È stato aggiunto l'articolo 24, che prevede che i ricorsi pendenti presso la commissione centrale siano devoluti alla commissione prevista dall'articolo 14. Si tratta di una

lacuna che è stata rilevata dall'altro ramo del Parlamento.

Quasi tutti gli emendamenti sono validi dal punto di vista formale e sostanziale; spero pertanto che il provvedimento venga approvato senza modifiche, in modo da dare al più presto tutte le garanzie previste da questo disegno di legge ai marittimi ed ai raccomandatari.

P R E S I D E N T E . Ringrazio il senatore Santonastaso per la sua relazione.

Dichiaro aperta la discussione generale.

F E D E R I C I . Il mio Gruppo aveva già espresso apprezzamento per questo provvedimento che, anche se non risolve tutti i problemi assai complessi della marineria italiana, supera la vecchia legislazione del 1940. A parte le questioni di ordine marinaro, il disegno di legge mi sembra valido perchè introduce una nuova possibilità di aggregare e coordinare le libere attività professionali. Dà un indirizzo: mi ricordo di aver detto che questo indirizzo è molto importante perchè si collega alla Costituzione e al modo di vivere che stiamo introducendo nel nostro paese.

Vorrei sottolineare un secondo aspetto: quello dell'urgenza. Nella precedente discussione avevamo presente i drammi di quel periodo; oggi ne abbiamo altri. Il problema è sempre lo stesso: molte navi sono carrette ignobili ed i marittimi sono andati al macello in maniera scandalosa. Non risolviamo con questo disegno di legge tutte le questioni delle bandiere ombra, della regolamentazione dell'assunzione dei marittimi; si ha tuttavia un nuovo inquadramento. Senza ripetere cose che conosciamo tutti bene, mi interessa far presente che siamo d'accordo per quanto concerne le modifiche apportate dalla Camera dei deputati che migliorano indubbiamente il testo. Le preoccupazioni riguardanti l'articolo 1 sono state oggi ampiamente chiarite. Sono sottoposti a questa normativa i dipendenti di imprese armatoriali che svolgano attività di raccomandatario per terzi e non per l'intera armatoriale di cui sono dipendenti: in quest'ultimo caso non possono qualificarsi come raccomandatari.

Detto questo, per non creare uno squilibrio troppo pesante tra impresa armatoriale e imprese pubbliche della Finmare, resta da fare un'osservazione che credo però si debba respingere in qualche modo: alcuni armatori hanno fatto sapere che probabilmente bisognerà licenziare qualcuno. Non voglio usare parole grosse ma si tratta di un ricatto. Credo che non si possa accettare un'imposizione di questa natura perchè mi pare logica e giusta la modificazione attinente all'articolo 1.

Vorrei ricordare alla Commissione che alcuni emendamenti erano già stati sostenuti dal mio Gruppo in occasione del primo esame del disegno di legge Ci fu un ampio dibattito sulla questione della presenza dei rappresentanti dei sindacati. Per certi articoli abbiamo avuto anche un confronto con i compagni socialisti: l'articolo 23 lo ritenevamo già allora impossibile e, mi si passi il termine, velleitario. Non potevamo infatti pretendere l'iscrizione delle navi straniere al nostro registro. Si correrebbe tra l'altro un grosso rischio: gli armatori stranieri potrebbero licenziare tre quarti dei marinai italiani. Vorrei far presente che come Gruppo comunista, del resto lo si disse allora unitariamente, ci siamo impegnati a discutere su questo problema: occorre vedere se è possibile, grazie anche a contatti con le legislazioni straniere, un provvedimento concernente l'imbarco dei marittimi. Vorrei, inoltre, annunciare alla Commissione che la mia parte politica sta studiando il modo di affrontare la questione delle bandiere ombra. A tale proposito invito gli altri Gruppi a collaborare seriamente ed unitariamente.

Ritengo, onorevoli colleghi, che si debba accettare l'invito del relatore ed approvare rapidamente il provvedimento in discussione riservandoci, come dicevo prima, di esaminare particolarmente gli altri problemi che non siamo riusciti a risolvere con questo disegno di legge.

T O N U T T I . Concordo in pieno con la esposizione fatta dal relatore. Vorrei, onorevole Presidente, soffermarmi soltanto sulla penultima parte dell'intervento del senatore Federici riguardante l'articolo 1. È differente l'impostazione che viene data alle attività delle imprese con prevalente capitale statale per quanto concerne il problema della raccomandazione marittima. Il quarto comma stabilisce che queste possono svolgere attività di raccomandazione con l'osservanza delle norme previste dagli articoli 3 e 4, nonchè delle tariffe di cui all'articolo 16.

Quindi non occorre che vi siano iscrizioni all'albo dei raccomandatari marittimi, e questo si evince anche dal primo comma dell'articolo 5, il quale distingue tra raccomandatario e preposto all'esercizio dell'attività di raccomandazione di cui al quarto comma dell'articolo 1. Cioè, praticamente, le società a partecipazione statale hanno una loro attività autonoma, senza l'iscrizione all'albo dei loro operatori, e ciò non solo in base all'articolo 1 ma anche in base, come dicevo, all'articolo 5.

È chiaro che per quanto riguarda le società private l'attività per conto proprio non è raccomandazione e quindi non viene regolata dall'articolo 1.

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

S A N T O N A S T A S O , *relatore alla Commissione.* Per quanto riguarda l'articolo 1 non a caso ho parlato di modifica formale al primo comma, in quanto la stesura propostaci dalla Camera non porta alcuna novità sostanziale. Noi, nelle precedenti discussioni, avevamo inteso affermare un principio politico, cioè quello che le società armatrici private non debbono godere di un privilegio che viene concesso solo ad imprese a prevalente capitale statale e che è rappresentato dalla raccomandazione per conto proprio, o di imprese consorelle, di compagnie straniere alle quali siano legate da speciali accordi d'interscambio internazionale; quindi la correzione apportata dai colleghi dell'altro ramo del Parlamento ha appunto carattere solo formale.

Il collega Tonutti ha inteso precisare ancora meglio il principio facendo riferimento al primo comma dell'articolo 5; ma io penso allora che anche il terzo comma di tale articolo, quando parla di coloro i quali svolgono attività diretta all'ingaggio per conto di terzi di lavoratori marittimi senza essere iscritti nell'elenco dei raccomandatari, stia a significare propro che chi svolge abusivamente la suddetta attività viene colpito dalla legge, il che non accade per quanto riguarda le società a prevalente capitale pubblico.

Per quanto riguarda la questione dei sindacati, è vero che il Gruppo comunista aveva sempre insistito sulla partecipazione alla commissione prevista dal provvedimento dei rappresentanti dei lavoratori del mare, delle associazioni di categoria e degli armatori, ma è altrettanto vero che si trovò un punto d'incontro nella formulazione dell'articolo 5, là dove viene stabilito che per l'iscrizione nell'elenco deve essere acquisito il parere dei sindacati; per cui, in sostanza, ritengo che l'inserimento dei suddetti rappresentanti anche nella commissione non sia un'innovazione talmente importante da provocare un ulteriore rinvio del disegno di legge alla Camera.

Concordo poi col collega Federici sul fatto che il disegno di legge, pur essendo di notevole rilevanza, non risolve appieno la problematica delle bandiere-ombra e quella dell'ingaggio dei marittimi. In proposito nella relazione al testo originario del provvedimento ebbi ad esprimere le più ampie riserve ed a rchiedere una iniziativa a carattere internazionale da parte del Governo. Il collega Federici propone giustamente un'attivazione della commissione in tal senso, in modo che essa possa collaborare con il Governo anche per quanto riguarda la promozione di conferenze internazionali sugli ingaggi; ed io sono d'accordo ritenendo che ciò si imponga, considerati i gravi lutti e

le difficoltà cui va incontro la marineria di tutto il mondo.

R O S A , *sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Ringrazio il relatore per il lavoro da lui svolto con tanta precisione, tanta chiarezza e tanto rigore e desidero anch'io associarmi alla interpretazione data alla formulazione dell'articolo 1, chiarendo che evidentemente la soppressione è avvenuta perchè si è ritenuto superfluo mantenere la specificazione « ad eccezione di coloro che svolgono la predetta attività alle dipendenze di imprese armatoriali e per conto di queste », dato che tutti riteniamo che l'esercizio dell'attività di raccomandazione avvenga sempre per conto terzi, mentre quando è svolto per proprio conto l'armatore vi provvede evidentemente attraverso le sue organizzazioni. Tale interpretazione è avvalorata dalla stessa disposizione di cui al quarto comma dell'articolo 1, cui si è richiamato anche il senatore Tonutti, riguardante le imprese a prevalente capitale statale, esclusivamente in previsione della circostanza che operano per conto di altri vettori e non per conto proprio.

Per quanto riguarda l'importanza del provvedimento non possiamo, evidentemente, non concordare col relatore e col senatore Federici: si tratta finalmente di modificare delle norme le quali risalgono a quasi quarant'anni fa, essendo state approvate con legge n. 496 del 29 aprile 1940, per cui era veramente necessario rivedere la materia. Infatti l'esercizio della raccomandazione oggi ha acquistato grande rilevanza per gli interessi economici che sono connessi alla stessa attività e per l'obbligo dello Stato di disciplinare nel miglior modo possibile il lavoro, in particolare, degli equipaggi, esposti a volte a gravi pericoli e certo non protetti finora a sufficienza nè per quanto riguarda l'incolumità fisica nè per quanto riguarda gli aspetti di ordine economico, previdenziale e assistenziale.

Sono stati qui richiamati alcuni momenti del fenomeno delle cosiddette bandiere-ombra. Certamente dobbiamo compiere il massimo sforzo in sede internazionale su questo grave problema; però dobbiamo dire che, per quanto possibile, il disegno di legge ha sufficientemente tenuto conto di tale aspetto negativo della situazione per dare la massima rilevanza alla necessità di tutelare, come ho già detto, i lavoratori del mare.

Credo che siano questi gli aspetti più notevoli del provvedimento, che, se non soddisfa appieno — come del resto tutte le leggi — quelle che erano le aspirazioni manifestate da ogni parte politica, offre comunque la possibilità di fruire dello strumento legislativo più avanzato ed attuale oggi esistente, anche rispetto alle legislazioni dei paesi stranieri; talchè con esso riteniamo di aver eliminato, specie nel presente momento, con una situazione economica così difficile per il nostro paese, il grave pericolo di una illecita concorrenza ai danni della nostra manodopera imbarcata sulle navi, dando nello stesso tempo ai marittimi tutte le garanzie per la loro sicurezza e per la tutela dei loro diritti di natura economica ed anche sociale.

Prendendo atto della volontà espressa da questa Commissione, il Governo si compiace per la tempestività con la quale i lavori relativi a tale provvedimento sono stati affrontati; ritengo che possiamo tutti insieme rilevare, con soddisfazone, che un altro passo avanti è stato compiuto in un settore nel quale tante sono le attese dei lavoratori marittimi italiani.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, passiamo ora all'esame delle modificazioni introdotte dalla Camera dei deputati.

Do lettura del primo comma dell'articolo 1 nel testo modificato dall'altro ramo del Parlamento:

« É sottoposto alle norme della presente legge chiunque svolge nel territorio dello Stato italiano attività di raccomandatario marittimo ».

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

É approvato.

Il secondo, il terzo ed il quarto comma dell'articolo 1 non sono stati modificati.

La Camera dei deputati ha soppresso l'ultimo comma dell'articolo 1.

Poichè nessuno ne propone il reinserimento, metto ai voti l'articolo 1, quale risulta nel testo modificato.

É approvato.

Do lettura dell'articolo 2 nel testo modificato dall'altro ramo del Parlamento:

Art. 2.

È raccomandatario marittimo chi svolge attività di raccomandazione di navi, quali assistenza al comandante nei confronti delle autorità locali o dei terzi, ricezione o consegna delle merci, operazioni di imbarco e sbarco dei passeggeri, acquisizione di noli, conclusione di contratti di trasporto per merci e passeggeri con rilascio dei relativi documenti, nonchè qualsiasi altra analoga attività per la tutela degli interessi a lui affidati.

Le predette attività possono essere svolte per mandato espresso o tacito con o senza rappresentanza, conferito dall'armatore o dal vettore, nonchè con o senza contratto di agenzia a carattere continuativo od occasionale.

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

É approvato.

Do lettura dell'articolo 3 nel testo modificato dalla Camera dei deputati:

Art. 3.

Il raccomandatario, prima della partenza della nave straniera dal porto in cui egli opera, deve ottenere, dal suo mandante — armatore, noleggiatore o vettore — la disponibilità nel territorio italiano della somma in valuta sufficiente a garantire l'adempimento delle obbligazioni assunte suo tramite in occasione dell'approdo della nave nel porto stesso. Oltre che nei casi previsti dall'articolo 181 del codice della navigazione, l'autorità marittima rifiuta il rilascio delle spedizioni alla nave straniera se, insieme alla dichiarazione integrativa di partenza prevista dall'articolo 179 del codice di navigazione, il comandante non abbia presentato una dichiarazione sottoscritta dal locale raccomandatario, attestante che questi ha la disponibilità nel territorio italiano della somma.

Il raccomandatario di una nave straniera, all'arrivo della stessa nel porto in cui opera, deve far pervenire al comandante del porto una nota da cui risultino il nome e l'indirizzo dell'armatore o del noleggiatore o del vettore, dal quale ha ricevuto il mandato. Se il mandato gli è stato conferito a mezzo di un intermediario, deve indicare anche il nome e l'indirizzo dello stesso.

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

É approvato.

Do lettura del primo comma dell'articolo 4 nel testo modificato dalla Camera dei deputati:

« Il raccomandatario che ingaggia lavoratori italiani o stranieri per imbarco su navi di nazionalità diversa da quella del lavoratore, è tenuto ad accertare e attestare prima dell'imbarco alle locali autorità marittime, sotto la sua responsabilità, che i lavoratori siano stati assicurati, per il previsto periodo di imbarco, contro l'invalidità e la vecchiaia, presso il Fondo di previdenza marinara e contro le malattie e gli infortuni presso enti o società di assicurazione, italiani o stranieri, che garantiscano una tutela assicurativa non inferiore a quella obbligatoria secondo la legge italiana ».

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

É approvato.

Il secondo ed il terzo comma dell'articolo 4 non sono stati modificati.

Do lettura del quarto comma dell'articolo 4 nel testo modificato dall'altro ramo del Parlamento:

« L'imbarco dei predetti lavoratori è subordinato al rilascio di apposito nulla-osta da parte della competente autorità marittima, previo accertamento che il lavoratore sia stato assicurato ai sensi del primo comma del presente articolo e che il contratto di arruolamento, sia dal punto di vista normativo che da quello economico, non contenga clausole che contrastino con i princìpi fondamentali contenuti nei vigenti contratti collettivi di lavoro nazionali. Il predetto nulla-osta dovrà essere negato quando l'autorità marittima in qualunque modo accerti, anche avvalendosi della collaborazione tecnica del R.I.Na., che i requisiti di sicurezza, igiene ed abitabilità della nave estera sulla quale il lavoratore intende imbarcarsi non siano almeno equivalenti a quelli stabiliti per le navi della Marina mercantile italiana, di tipo e caratteristiche analoghe ».

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

É approvato.

Metto ai voti l'articolo 4, quale risulta nel testo modificato.

É approvato.

Do lettura dell'articolo 5 nel testo modificato dalla Camera dei deputati:

Art. 5.

Il raccomandatario o il preposto all'esercizio dell'attività di raccomandazione di cui al quarto comma dell'articolo 1 che venga meno agli obblighi stabiliti dall'articolo 4, è punito con l'arresto fino a due anni e con l'ammenda da 1 a 50 milioni di lire.

La condanna comporta la cancellazione dall'elenco di cui all'articolo 6 della presente legge.

In caso di inosservanza degli obblighi e delle prescrizioni di cui ai precedenti articoli 3 e 4 il raccomandatario risponde solidalmente con l'armatore straniero delle obbligazioni da questi assunte suo tramite.

Chiunque, senza essere iscritto nell'elenco dei raccomandatari di cui al successivo articolo 6, svolge in qualsiasi forma attività diretta all'ingaggio per conto di terzi di lavoratori marittimi, è punito con la reclusione da uno a cinque anni.

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

É approvato.

L'articolo 6 non è stato modificato.

Do lettura della parte iniziale del primo comma dell'articolo 7 nel testo modificato dalla Camera dei deputati:

« Presso le Camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura di cui al precedente articolo 6 è costituita, con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, una commissione presieduta da un magistrato scelto tra i membri di una terna indicata dal Consiglio giudiziario competente e composta da: ».

Poichè nessuno domanda di parlare, la metto ai voti.

È approvata.

La restante parte del primo comma dell'articolo 7 non è stata modificata, salvo l'aggiunta di due alinea, di cui do lettura:

« due rappresentanti sindacali dei lavoratori del mare designati dalle associazioni sindacali più rappresentative;

due rappresentanti degli armatori designati dalle rispettive associazioni ».

Poichè nessuno domanda di parlare, le metto ai voti.

Sono approvate.

Il secondo comma dell'articolo 7 non è stato modificato.

Metto ai voti l'articolo 7, quale risulta nel testo modificato.

É approvato.

Gli articoli 8, 9, 10 11 e 12 non sono stati modificati.

All'articolo 13 non sono stati modificati il primo ed il secondo comma.

Do lettura del terzo comma di tale articolo nel testo modificato dalla Camera dei deputati:

« Per il mancato rispetto delle tariffe previste dall'articolo 16 nonchè delle norme previste dall'articolo 3 la commissione commina la sospensione a tempo determinato, non superiore a sei mesi. In caso di recidiva viene pronunciata la radiazione dall'elenco ».

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

É approvato.

Il quarto e quinto comma dell'articolo 13 non sono stati modificati.

Metto pertanto ai voti l'articolo 13, quale risulta nel testo modificato.

É approvato.

Do lettura della prima parte del primo comma dell'articolo 14 nel testo modificato dalla Camera dei deputati:

« Presso il Ministero della marina mercantile è istituita, con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con quello dell'industria, del commercio e dell'artigianato, una commissione centrale, presieduta da un magistrato di cassazione scelto tra i membri di una terna indicata dal Consiglio superiore della magistratura, e composta da: ».

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti tale modificazione.

È approvata.

La seconda e terza alinea dell'articolo 14 non risultano modificate.

Do invece lettura della quarta alinea nel testo modificato dall'altro ramo del Parlamento:

« quattro rappresentanti dei raccomandatari marittimi designati dalle associazioni a base nazionale; ».

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti tale modificazione.

È approvata.

Do ora lettura della quinta e sesta alinea aggiunte al primo comma dell'articolo 14 dalla Camera dei deputati:

« tre rappresentanti dei lavoratori del mare designati dalle organizzazioni sindacali più rappresentative a livello nazionale;

due rappresentanti delle associazioni di categoria degli armatori; ».

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti tale modificazione.

È approvata.

La restante parte dell'articolo non è stata modificata.

Metto ai voti l'articolo 14, quale risulta nel testo modificato dalla Camera dei deputati.

É approvato.

Gli articoli 15 e 16 non sono stati modificati.

Do lettura del primo comma dell'articolo 17 nel testo modificato dall'altro ramo del Parlamento:

« Attraverso apposita convenzione da disciplinarsi con regolamento emanato entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge dal Ministro del lavoro e della previdenza sociale, di concerto con i Ministri della marina mercantile e del tesoro, si provvederà ad inserire i raccomandatari marittimi nel sistema della Previdenza marinara ».

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

É approvato.

La Camera dei deputati ha soppresso il secondo comma dell'articolo 17.

Poichè nessuno ne chiede il reinserimento, metto ai voti l'articolo 17, quale risulta nel testo modificato.

É approvato.

Il primo ed il secondo comma dell'articolo 18 non sono stati modificati.

Do lettura del terzo comma nel testo modificato dalla Camera dei deputati:

« Si procede alla reiscrizione nell'elenco se il fallito sia stato riabilitato, con sentenza passata in giudicato, per i casi previsti dall'articolo 143 nn. 1 e 2 del regio decreto 16 marzo 1942, n. 267 ».

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

É approvato.

Metto ai voti l'articolo 18, quale risulta nel testo modificato.

É approvato.

Do lettura dell'articolo 19 nel testo modificato dall'altro ramo del Parlamento:

Art. 19.

Chiunque eserciti abusivamente l'attività di raccomandatario marittimo è punito ai sensi dell'articolo 348 del codice penale.

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

É approvato.

Gli articoli 20 e 21 non sono stati modificati.

Do lettura del primo comma dell'articolo 22 nel testo modificato dalla Camera dei deputati:

« Hanno diritto ad ottenere l'iscrizione negli elenchi di cui al precedente articolo 6, i titolari delle imprese individuali ed i legali rappresentanti delle società che, al momento della entrata in vigore della presente legge, risultino iscritte negli elenchi di cui all'articolo 2 della legge 29 aprile 1940, n. 496, nonchè gli institori di dette imprese o società la cui procura sia stata depositata, ai sensi dell'articolo 2206 del codice civile, da almeno un anno, sempre che siano in possesso dei requisiti previsti dall'articolo 9 lettere *a*), *c*), *d*), ed *e*) ».

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

É approvato.

Il secondo comma dell'articolo 22 non è stato modificato.

Do ora lettura del comma aggiuntivo all'articolo 22 approvato dalla Camera dei deputati:

« Fino alla pronuncia della commissione restano abilitati all'esercizio della loro attività i soggetti di cui al primo comma del presente articolo ».

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

É approvato.

Metto ai voti l'articolo 22, quale risulta nel testo modificato.

É approvato.

La Camera dei deputati ha soppresso l'articolo 23 del testo in precedenza da noi approvato.

Poichè nessuno ne propone il reinserimento, passiamo all'articolo successivo.

L'articolo 23, già articolo 24 del testo da noi approvato, non è stato modificato.

Do lettura dell'articolo 24, aggiunto dalla Camera dei deputati:

Art. 24.

Sono devoluti alla commissione prevista dall'articolo 14 i ricorsi che, all'atto dell'entrata in vigore della presente legge, risultino pendenti presso la Commissione centrale di cui all'articolo 13 della legge 29 aprile 1940, n. 496.

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

É approvato.

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso, nel testo modificato dalla Camera dei deputati.

É approvato.

« Ammodernamento del sistema giuridico in materia di danno alla persona del viaggiatore mediante modificazioni ed integrazioni alle "Condizioni e tariffe per i trasporti delle persone e delle cose sulle ferrovie dello Stato" » (416)
(*Rinvio della discussione*)

P R E S I D E N T E . Segue all'ordine del giorno la discussione del disegno di legge: « Ammodernamento del sistema giuridico in materia di danno alla persona del viaggiatore mediante modificazioni ed integrazioni alle « Condizioni e tariffe per i trasporti delle persone e delle cose sulle ferrovie dello Stato ».

Informo la Commissione che, in merito al provvedimento di legge in titolo, sono già pervenuti i pareri della 2ª e della 5ª Commissione, entrambi favorevoli.

A nome del relatore, senatore Bausi, prospetto alla Commissione l'opportunità di un rinvio della discussione del disegno di legge per consentirne un più adeguato approfondimento.

Poichè non si fanno osservazioni, la discussione del disegno di legge è rinviata ad altra seduta.

« Modificazioni alla legge 18 luglio 1957, n. 614, concernente la istituzione della Gestione commissariale governativa dei servizi pubblici di navigazione sui laghi Maggiore, di Garda e di Como » (499)
(*Discussione e rinvio*)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modificazioni alla legge 18 luglio 1957, n. 614, concernente la istituzione della Gestione commissariale governativa dei servizi pubblici di navigazione sui laghi Maggiore, di Garda e di Como ».

Prego il relatore alla Commissione, senatore Segreto, di voler riferire sul provvedimento.

S E G R E T O , *relatore alla Commissione*. Onorevole Presidente, onorevoli senatori, il disegno di legge n. 499 presentato dal Ministro dei trasporti intende modificare la legge 18 luglio 1957, n. 614, concernente la istituzione della gestione commissariale governativa dei servizi di navigazione sui laghi Maggiore, di Garda e di Como prevedendo l'istituzione del collegio dei revisori dei conti composto da due magistrati della Corte dei conti, da tre funzionari del Ministero dei trasporti e da altri tre del Tesoro, per la durata in carica di tre anni.

Come chiarito nella relazione al disegno di legge in esame, si ritiene di adottare la composizione del collegio dei revisori alle esigenze particolari che si sono intese assumere con il provvedimento già adottato in via amministrativa, dando appunto al collegio dei revisori della gestione laghi una configurazione più consona alla complessa attività di controllo della gestione stessa.

Si raccomanda pertanto l'approvazione del disegno di legge in esame che, con l'aggiunta dell'articolo 6-*bis*, viene a completare la legge n. 614 del 18 luglio 1957 nel modo più adeguato.

Desidero altresì far notare alla Commissione che il presente disegno di legge, già approvato da un ramo del Parlamento nella passata legislatura, non ha potuto completare il proprio *iter* per lo scioglimento anticipato delle Camere. Ragione di più, pertanto, per approvarlo rapidamente, ora che esso torna al nostro esame.

P R E S I D E N T E . Ringrazio il senatore Segreto per la sua relazione e dichiaro aperta la discussione generale.

C R O L L A L A N Z A . Signor Presidente, osservo che, con il presente disegno di legge, si pone sullo stesso piano la situazione della navigazione lacuale e quella delle ferrovie in concessione.

Vi è però da considerare che, esistendo nel nostro ordinamento le Regioni e poichè si va sempre più accentuando il passaggio a

queste ultime del sistema dei trasporti, vi dovrebbe essere un coordinamento tra la normativa di cui al disegno di legge e le competenze regionali in questa materia.

Se è vero che sul caso presente le Regioni interessate sono due (il Veneto per la provincia di Verona e la Lombardia per quella di Brescia) a mio avviso nulla impedisce che un consorzio tra queste due Regioni si assuma l'onere di assicurare il servizio di navigazione lacuale predetto. Proporrei, pertanto, di riesaminare in altra seduta la normativa di questo provvedimento, dando in tal modo al Ministero competente la possibilità di rivedere il problema e considerare l'opportunità o meno di conservare ancora la gestione commissariale.

O T T A V I A N I . Signor Presidente, anche il mio Gruppo è convinto che un rinvio dell'esame di questo disegno di legge può essere utile al fine di accertare quale soluzione sia stata data al problema nell'ambito della delega alle Regioni delle competenze in materia di trasporti lacuali.

È vero che, in ogni caso, si tratta di disciplinare una carenza che oramai da troppo tempo è in essere; comunque, un breve rinvio non credo che possa nuocere alla soluzione del problema. Anzi, credo che ci consentirebbe di accertare meglio come il problema stesso viene a porsi nell'ambito, ripeto, del trasferimento alle Regioni di tutta questa materia.

S A N T O N A S T A S O . A nome del Gruppo della democrazia cristiana ritengo di esprimere parere favorevole ad un breve rinvio della discussione del provvedimento onde approfondirne i contenuti e valutarli alla luce delle osservazioni fatte dai senatori Crollalanza ed Ottaviani.

S E G R E T O , *relatore alla Commissione.* Signor Presidente, pur dichiarando di rimettermi alla decisione che la Commissione vorrà adottare, vorrei far presente che il disegno di legge in esame si limita a completare gli organi di gestione dei servizi di navigazione lacuale già esistenti, senza con ciò pregiudicare quelle che potranno essere le competenze delle Regioni.

Proprio per tale considerazione io mi sono permesso di caldeggiarne l'approvazione più rapida possibile.

D E G A N , *sottosegretario di Stato per i trasporti.* Molto brevemente, signor Presidente, per dire che il disegno di legge in esame, riveste in sè scarso rilievo: è utile solo sul piano operativo per consentire all'organizzazione, che attualmente gestisce i servizi di navigazione sui laghi Maggiore, di Garda e di Como, di assolvere meglio ai propri compiti istituendo, per l'appunto, il collegio dei revisori.

Per quanto concerne poi la sorte delle gestioni relative ai servizi di navigazione sui laghi, è intenzione del Governo di procedere al loro trasferimento alle Regioni nel momento in cui esse saranno messe in grado di funzionare in maniera sostanzialmente analoga alle ferrovie concesse. Naturalmente, si dovranno concordare con le Regioni i tempi e le modalità di tale trasferimento e, di conseguenza, si dovrà anche procedere ad un ammodernamento e ad una ristrutturazione dei servizi stessi onde essere in grado di trasferire organismi e mezzi efficienti.

Qualche considerazione particolare, da questo punto di vista, meriterà la gestione dei servizi di navigazione sul lago Maggiore in quanto esso confina con la Svizzera; si potrà porre qualche problema giuridico a questo riguarda, ma, nel complesso, la posizione del Governo è quella che ho precedentemente enunciato.

O T T A V I A N I . Onorevole Sottosegretario, la perplessità che noi abbiamo è questa: ci troviamo in una situazione carente dal 1957, situazione che vorremmo ora sanare nel 1977, anno entro il quale il trasferimento di questi servizi alle Regioni deve completarsi.

D E G A N , *sottosegretario di Stato per i trasporti.* Mi permetta, senatore Ottaviani: stiamo per sanare questa situazione, auguria-

moci, entro il 1977, ma non è che l'iniziativa per arrivare a tanto sia nata nel 1977!

O T T A V I A N I . Certamente, ma la nostra preoccupazione è la seguente: non vorremmo che la disciplina che noi intendiamo dare a questo aspetto del problema, disciplina che — comunque — è doveroso adottare, possa poi diventare vincolante.

Da questo punto di vista, infatti, andremmo in qualche modo a ledere la potestà autoorganizzativa dei propri servizi da parte delle Regioni. Il nodo da sciogliere mi pare che sia proprio questo.

Quindi, mi domando se non convenga lasciar perdere la materia; per vent'anni c'è stata una gestione di fatto senza una norma giuridica che la giustificasse. Fra qualche settimana infatti il problema dovrà avere un altro tipo di soluzione.

D E G A N , *sottosegretario di Stato per i trasporti.* Il Governo non fa una questione di fiducia o non fiducia. Del resto la norma di salvaguardia, per la quale il trasferimento dovrebbe avvenire nel momento in cui le gestioni saranno messe in grado di funzionare meglio, non è certamente un marchingegno inventato dall'Esecutivo, che sarebbe ben lieto di trasferire alle Regioni le gestioni dei servizi.

C R O L L A L A N Z A . C'è resistenza da parte del Ministero.

D E G A N , *sottosegretario di Stato per i trasporti.* Sono le Regioni, senatore Crollalanza, che gradiscono accollarsi non solo oneri ma anche gestioni in grado di funzionare. Non mi preoccuperei per l'approvazione di un atto legislativo nella fase in cui si sta discutendo sull'attuazione della legge n. 382; infatti, si legifera oggi ma nell'ambito di una legge del 1957. Mi rimetto comunque alla Commissione.

P R E S I D E N T E . Date le riserve emerse durante la discussione e considerato che non è ancora pervenuto il parere della 1ª Commissione, sarebbe opportuno un rinvio.

Se non si fanno osservazioni, il seguito della discussione del disegno di legge è rinviato ad altra seduta.

(*Così rimane stabilito*).

« Istituzione della qualifica di ufficiale marconista in seno ai ruoli dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e del servizio navigazione in seno alla Azienda stessa » (39), d'iniziativa del senatore Santalco

« Istituzione della carriera degli ufficiali marconisti e modifica delle piante organiche del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato » (523);

(*Discussione congiunta e rinvio*)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione dei disegni di legge: « Istituzione della carriera degli ufficiali marconisti e modifica delle piante organiche del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato » e « Istituzione della qualifica di ufficiale marconista in seno ai ruoli dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e del servizio di navigazione in seno all'azienda stessa », d'iniziativa del senatore Santalco. Data l'identità della materia dei due disegni di legge, propongo che la discussione generale avvenga congiuntamente.

Poichè non si fanno osservazioni, così rimane stabilito.

Non sono ancora pervenuti i pareri della 1ª e della 5ª Commissione.

Prego il senatore Gusso di riferire alla Commissione sul disegno di legge.

G U S S O , *relatore alla Commissione.* Va rilevato innanzitutto che il disegno di legge n. 39, tratta nella sostanza materia uguale a quella del disegno di legge n. 523, nel quale propongo perciò che sia assorbito; riferirò pertanto, brevemente, solo sul disegno di legge n. 523.

In seguito alla cessazione dell'attività della Società italiana radio marittima (SIRM) che gestiva le apparecchiature radioelettriche

delle navi-traghetto, il relativo servizio è stato assunto in gestione diretta dalle Ferrovie dello Stato; di qui la necessità di introdurre tra le carriere del personale dell'Azienda ferroviaria quella dell'ufficiale marconista.

Si deve aggiungere che, a seguito di una serie di rilevazioni fatte dal 1960 al 1975 sull'andamento del traffico passeggeri, carri ferroviari e automezzi delle navi traghetto, è stata riscontrata la necessità di assumere in modo permanente una parte del personale che in precedenza aveva carattere stagionale.

Un terzo aspetto infine che va sottolineato è quello che riguarda la sistemazione, dal punto di vista dell'inquadramento, del personale addetto ai centri di elaborazione elettronica dei dati.

Per la carriera dell'ufficiale marconista o radiotelegrafista, sono previste diciotto unità: sei con la qualifica di primo ufficiale marconista e dodici con quella di ufficiale marconista; gli articoli 6, 7 e 8 sono relativi appunto alle modalità per le promozioni ed ai parametri di stipendio nei quali vengono inquadrati.

Si tratta di un provvedimento urgente perchè dal 1° luglio ci sarà una modificazione delle modalità di inquadramento del personale attraverso le fasce retributive.

Per ciò che attiene invece l'organico del personale ferroviario delle navi-traghetto, si tratta in sostanza di inquadrare nei ruoli delle Ferrovie dello Stato 361 persone che sono attualmente già in servizio.

È necessario infine sistemare con qualifiche omogenee il personale addetto ai centri di elaborazione elettronica perchè l'Azienda ferroviaria, quando ha creato questi centri, ha utilizzato personale già in servizio che possedeva determinati requisiti. Pertanto, la provenienza di questo personale è molto varia; poteva trattarsi di un capostazione come di un impiegato di altra categoria; si tratta di 339 persone che da tempo esplicano un servizio nei centri di elaborazione dei dati, i quali, nel frattempo, hanno assunto una notevole importanza ed un certo livello di qualificazione. Anche le organizzazioni sindacali, tra l'altro, sollecitano una adeguata sistemazione del personale.

L'articolato mette in luce questi vari aspetti che ho cercato di illustrare sia pure in modo estremamente sintetico; mi auguro che si possa concludere la discussione generale in modo da approvare il disegno di legge in una delle prossime sedute.

P R E S I D E N T E . Dichiaro aperta la discussione generale.

C A R R I . Signor Presidente, come ha rilevato il relatore Gusso, tre sono gli obiettivi del disegno di legge. Il primo è quello di adeguare l'organico del personale ferroviario delle navi per far fronte all'esigenza di potenziamento dei servizi di collegamento tra il Continente e le Isole; il secondo, quello tendente ad introdurre tra le carriere della Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato quella dell'ufficiale marconista o radiotelegrafista: il terzo, quello di attribuire qualifiche omogenee al personale dell'Azienda addetto al centro di elaborazione elettronica dei dati.

Ora mi sembra si debba sottolineare soprattutto il valore del primo obiettivo, di gran lunga più importante degli altri due. Col provvedimento ci si propone infatti il giusto riconoscimento dell'attività della categoria e della qualità del lavoro che attualmente viene svolto dagli addetti a questo tipo di servizio. In più di una circostanza la esigenza di potenziare il servizio delle navi traghetto per la Sicilia e la Sardegna è stato oggetto di attenzione da parte del Parlamento; e, in particolare, debbo dire che in Commissione se n'è fatto interprete ripetutamente, almeno per quanto riguarda la Sardegna, il collega Melis, sottolineando — con toni giustamenti accorati — la situazione drammatica che in determinate circostanze si viene a determinare per il trasporto delle persone e delle merci da e per le Isole.

Più volte sono state denunciate le difficoltà esistenti e i danni che ne sono derivati da un punto di vista economico per quanto attiene alla mobilità delle persone e delle merci, soprattutto in certi periodi del-

l'anno ed in particolare in occasione delle vacanze estive, nonchè delle festività in concidenza con l'attività turistica e con il rientro degli emigranti nei loro luoghi di provenienza: particolarmente numerosi questi ultimi, purtroppo, in Sicilia ed in Sardegna.

Mi sembra che tali considerazioni debbano stare alla base della nostra discussione e che sia pertanto da sottolineare l'esigenza di giungere ad una rapida approvazione del provvedimento. Del resto, i dati riportati dalla relazione unita al disegno di legge sono significativi e stanno a dimostrare l'incremento che si è verificato negli ultimi anni, per cui mi preme richiamarli alla Commissione, anche se provvisori. Dal 1970 al 1975 si è passati da 9,3 milioni di passeggeri a 10,3 milioni, transitati per lo stretto di Messina; per quanto riguarda il tragitto Civitavecchia-Golfo degli Aranci, il numero dei passeggeri è passato da 331.000 a 460.000. Da notare che nel caso dei rotabili traghettati l'aumento è stato costante dal 1960 al 1970, dopodichè si è avuto un calo sensibile: per il primo periodo, infatti, il traffico sullo stretto di Messina è passato da 610.000 a 709.000, per poi scendere nel secondo periodo fino a 611.000 unità; così per il percorso Civitavecchia-Golfo degli Aranci nel primo periodo si è passati da 30.000 a 59.000 per poi scendere nuovamente a 52.000 unità. Di contro si è avuto un aumento vertiginoso, nel periodo 1970-75, per quanto riguarda il trasporto degli automezzi, che, per lo Stretto di Messina, passano da 459.000 a 735.000, mentre per il percorso Civitavecchia-Golfo degli Aranci passano da 130.000 a 165.000.

Mi sembra quindi che i suddetti dati potrebbero da soli darci lo spunto per un lungo discorso, sull'efficienza dei mezzi delle Ferrovie dello Stato per il trasporto delle persone e delle merci e sulla conseguente necessità di provvedere al loro potenziamento ed ammodernamento, nonchè allo sviluppo della rete ferroviaria nelle due Isole maggiori. Vi è stato, certo, un aumento della circolazione automobilistica e del trasporto merci su strada; ma l'aumento che si registra nell'attività di traghetto è largamente superiore in senso assoluto e in percentuale, il che, ripeto, sta a dimostrare una carenza esistente nel servizio delle Ferrovie dello Stato.

Restano comunque il volume di aumento del traffico, l'inadeguatezza degli organici, le proteste, gli scioperi, con il sorgere di gravi inconvenienti i quali si ripercuotono sulle popolazioni e sull'economia delle Isole. Un provvedimento, quindi, che tenda ad ovviare a tali inconvenienti non può che essere accolto favorevolmente.

Mi sembra, tra l'altro, che il disegno di legge abbia formato oggetto di trattativa tra i sindacati e il Governo e corrisponda, in linea di massima, ad un preciso accordo che sarebbe intervenuto tra il Governo stesso e le organizzazioni sindacali. L'inquadramento, così come è stato previsto, non comporta un ulteriore onere per l'Amministrazione rispetto a quello iscritto a bilancio, ed anche questo mi pare vada sottolineato a dimostrazione del grande senso di responsabilità che, di fronte al problema, è stato manifestato da parte delle organizzazioni suddette. Infatti, mentre si prevede un aumento di personale, rispetto all'organico delle Ferrovie dello Stato, di complessive 718 unità, si prevede anche una diminuzione delle dotazioni organiche del personale di ben 1.027 unità, a compensazione di quanto si ritiene opportuno determinare per lo svolgimento della specifica attività di trasporto da e per le Isole. Non vi è pertanto aumento di spesa, ma una più giusta utilizzazione di personale, secondo un criterio tendente a ridurre o contenere la spesa pubblica migliorando il servizio; e ciò corrisponde ad una linea che più in generale mi pare debba essere adottata proprio nello sviluppo della nostra attività di trasporto.

Vi è da dire, tra l'altro, che le carenze e le difficoltà di esercizio ora esistenti hanno favorito iniziative di carattere privatistico, soprattutto sullo Stretto di Messina, dove agiscono società quali la « Caronte ferryboats », e per quanto riguarda la Sardebna, la « Tirrenia », che comportano maggiori oneri a carico degli utenti sia nel trasporto delle merci che in quello delle persone...

S E G R E T O . È un fatto volontario: nessuno obbliga i passeggeri a scegliere le società private. Esistono anche i traghetti delle ferrovie dello Stato.

C A R R I . Diventa una necessità ricorrere al servizio privato quando vi è una carenza di quello pubblico, soprattutto di quello esercitato dalle ferrovie dello Stato.

Che poi si debba praticare per questo tipo di trasporto un prezzo politico mi sembra ovvio, soprattutto se vogliamo andare incontro alla popolazione delle Isole ed allo sviluppo dei traffici e dei collegamenti da e per il Continente. Pertanto, il potenziamento di questo tipo di trasporto corrisponde ad una giusta esigenza e va, senza dubbio, incoraggiato.

È dunque auspicabile che il provvedimento venga approvato il più rapidamente possibile in modo che, al più presto, ossa essere concretamente applicato onde evitare ulteriori momenti di tensione che rischierebbero, a loro volta, di paralizzare servizi già sotto certi aspetti precari. Va assicurata la migliore utilizzazione dei mezzi attualmente esistenti ed il miglior servizio, ripeto, nell'interesse delle popolazioni e, soprattutto, di quelle della Sardegna e della Sicilia.

Per tutto quanto ho detto credo di poter preannunciare l'assenso pieno del nostro Gruppo al provvedimento riservandomi di fare alcune considerazioni particolari al momento dell'esame dei singoli articoli; mi permetto altresì di invitare il rappresentante del Governo a tenere ben presente la necessità di arrivare rapidamente ad un ulteriore potenziamento dei mezzi di trasporto di navigazione da e per le Isole, predisponendo anche adeguate infrastrutture di imbarco e sbarco in sostituzione di quelle ormai obsolete, tali da accelerare tutte le operaioni di traghetto e trasporto.

Tale esigenza, del resto, viene rivendicata unitariamente da enti pubblici e dalle popolazioni di alcune delle più importanti città interessate; mi riferisco, in particolare, a Messina dove, nei giorni scorsi, si è tenuto un convegno per studiare la migliore organizzazione del porto e delle attività di trasporto attraverso lo Stretto.

Contemporaneamente, ritengo si debba invitare il Governo a far corrispondere allo sviluppo di questa attività il potenziamento della rete ferroviaria interna delle Ferrovie dello Stato sia in Sardegna che in Sicilia venendo in tal modo incontro alle crescenti esigenze di quelle popolazioni ed assicurando lo sviluppo delle attività economiche e sociali di tali Isole.

S E G R E T O . Onorevoli colleghi, noi abbiamo in Italia i traghetti privati e quelli delle ferrovie dello Stato e sappiamo bene che se i viaggiatori scelgono di viaggiare sui traghetti appartenenti a compagnie private è perchè questi ultimi sono meglio attrezzati e più confortevoli sotto ogni punto di vista. I viaggiatori, in definitiva, fanno una scelta e — a meno di arrivare ad abolire le concessioni ai privati — possiamo essere certi che, perdurando questo dualismo di prestazioni, essi preferiranno sempre rivolgersi ai traghetti non statali.

Giustissima dunque l'ultima osservazione fatta dal senatore Carri: bisogna eliminare le disfunzioni dei servizi pubblici attrezzando sempre meglio i mezzi addetti ai traghetti da e per le maggiori Isole. In definitiva, si deve stroncare la concorrenza dei servizi privati sviluppando e rammodernando quelli pubblici.

Ma vi è un'altra osservazione che mi preme fare: a parte il fatto che gli stipendi percepiti dal personale delle navi traghetto sono « di fame », va anche sottolineato che le riduzioni di organico previste dal disegno di legge in esame non sono certamente tali da favorire la soluzione dei problemi occupazionali che tanto affliggono il nostro paese.

Voterò comunque in senso favorevole al provvedimento, ma non soltanto perchè esso è stato concordato con i sindacati; piuttosto, perchè queste norme tendono, in qualche misura, a favorire e a sistemare una certa categoria di lavoratori. Tengo a fare questa precisazione perchè, pur riconoscendo tutto il peso e l'importanza delle organizzazioni sindacali, ritengo che le decisioni del

Parlamento debbano sempre conservare una propria autonomia. In definitiva, onorevoli senatori, non è sempre vero che tutto quanto i sindacati rivendicano e propongono sia dovuto! Noi non dobbiamo approvare le leggi solo perchè i sindacati si sono dichiarati d'accordo! Tutto questo è oramai superato ed io desidero affermare che ogni parlamentare deve compiere il proprio dovere anche in contrasto, se necessario, con i sindacati stessi.

Ia prego di scusarmi, signor Presidente, per questa divagazione; nella sostanza, condivido molte delle osservazioni fatte nel suo intervento dal senatore Carri e, ripeto, voterò a favore delle norme in esame.

M E L I S . Le sarei grato, signor Presidente, se mi permettesse di intervenire nella discussione su questo importante provvedimento in una prossima seduta: soltanto per una mancanza di tempo dovuta a molteplici impegni, infatti, non ho potuto fino a questo momento documentarmi come avrei voluto su questa materia. Domando pertanto se è possibile rinviare solo di poco la discussione oggi iniziata per permettermi, per l'appunto, di intervenire a ragion veduta.

P R E S I D E N T E . Senatore Melis, potrà sempre prendere la parola in sede di dichiarazioni di voto.

M E L I S . D'accordo.

R U F I N O . Vorrei chiedere un chiarimento in ordine alle tabelle ed ai parametri: mi pare che con questi stipendi non risolviamo il problema del rapporto, che è fonte di continui scioperi, tra il personale dipendente da imprese private che esercitano lo stesso servizio e quello delle ferrovie dello Stato. Non so se tutto ciò è il frutto di una trattativa tra Governo e sindacati; resta comunque il fatto che non si risolve la questione esistente: il personale dipendente da imprese a partecipazione statale ha stipendi notevolmente superiori agli altri, e la funzione dei marittimi è sempre la stessa. Si tratta di alcune specificità che poi hanno una grossa incidenza soprattutto nei mesi estivi, è inutile correre a destra e a manca per risolvere il problema. Credo anche che uno dei motivi dell'esistenza di alcuni sindacati autonomi, che praticano scioperi selvaggi, sia da ricercarsi nel fatto che non si è mai voluto o potuto risolvere una questione così importante.

Pertanto, si approverà il provvedimento perchè risponde ad esigenze organizzative del Ministero dei trasporti: esprimo però molte riserve sul problema delle paghe. Risolviamo infatti la questione dell'inquadramento, ma non quella della condizione economica.

S A N T O N A S T A S O . Anch'io, onorevole Presidente, vorrei esprimere delle perplessità. Quello che ha detto il collega Segreto non è di poco conto: si ottiene infatti una ristrutturazione, ma anche una riduzione dei livelli occupazionali. Dobbiamo constatare che c'è una linea di tendenza, che non riguarda solo questo argomento ma pure la riconversione industriale, ad una facile alleanza tra i sindacati che difendono solo coloro che hanno un posto di lavoro ed i rappresentanti dei datori di lavoro. Si tratta di un fatto che non possiamo tollerare perchè dobbiamo dare un colpo in senso positivo ai livelli occupazionali; in caso contrario la disoccupazione aumenta. Il disegno di legge in esame si inserisce in questa logica che la Democrazia cristiana non dovrebbe accettare e che io non accetto. Sono pertanto d'accordo con il collega Segreto: se si continuerà ad agire in questo modo si arriverà in poco tempo ad aumentare la disoccupazione ed il dissesto economico nazionale.

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

G U S S O , *relatore alla Commissione*. Non ho molto da dire, onorevole Presidente.

Per quanto riguarda la questione dei livelli occupazionali, immagino che il Sottosegretario abbia informazioni più precise anche

se mi sono state date giustificazioni piuttosto valide nei colloqui avuti con i sindacati.

Circa gli altri aspetti del provvedimento, non mi pare che siano state sollevate obiezioni in quanto l'adeguamento degli organici è un'esigenza che è stata sottolineata da tutti.

Mi soffermo un momento sul problema dei collegamenti del Continente con le Isole, sul quale anche di recente la Commissione ha avuto modo di soffermarsi.

Credo che non si possa dubitare, e personalmente ho avuto modo di dichiararlo in altre occasioni, che il servizio dovuto dalla collettività nei riguardi delle Isole sia fondamentale per poter mettere, come diceva il collega Melis, i cittadini nelle stesse condizioni. Ciò non sarà forse possibile in modo assoluto, ma deve esistere una linea di tendenza in tal senso. È evidente pertanto che la collettività deve sopportare i costi per la realizzazione di queste condizioni di parità dei cittadini.

Nella mia breve relazione non ho trattato questi aspetti perchè, come ho detto, ne abbiamo già parlato di recente; spero però che le condiioni economiche del nostro paese consentano un approfondimento. Occorre, poi, tener presente che il problema urgente sul quale abbiamo discusso riguarda esclusivamente aspetti relativi al personale.

D E G A N , *sottosegretario di Stato per i trasporti.* Desidero ringraziare il relatore e tutti i senatori intervenuti.

Il disegno di legge che è stato presentato è il risultato di una lunga contrattazione con le organizzazioni sindacali, sia quelle unitarie sia quelle autonome. Va tenuto infatti presente che si vanno risaldando anche i problemi del personale del Centro elettronico unificato: si tratta di un tema al quale non si è accennato e che mi permetterei di sottoporre alla loro considerazione perchè di un certo interesse, anche se è evidente che gli scioperi dei dipendenti del Centro elettronico sono meno percepibili dell'interruzione del traffico tra il continente e le isole. Dopo questa lunga contrattazione abbiamo inoltre dovuto tener conto delle compatibilità di bilancio. Non vi è alcun dubbio che questo provvedimento possa essere approvato, benchè comporta aumento del *deficit* delle Ferrovie dello Stato, seguendo peraltro la linea generale del contenimento della spesa pubblica e dell'aumento della produttività della stessa azienda ferroviaria.

Credo, sinceramente, che a nessuno di noi faccia piacere, tanto meno ai responsabili di un particolare settore, dover subire qualche modesto taglio dei livelli occupazionali; questa è una condizione che abbiamo dovuto accettare perchè corrispondente ad una linea generale.

Del resto il *deficit* del bilancio delle ferrovie, di cui ci lamentiamo, si può combattere sia con l'aumento tariffario, come si è fatto in questi ultimi mesi con l'aumento del 30 per cento, sia attraverso l'aumento della produttività. Il consiglio di amministrazione del 5 aprile affronterà questo tema, almeno per quanto riguarda il periodo estivo durante il quale vi è l'uso di concentrare le ferie e ci si trova, nel momento in cui maggiore risulta la domanda, nella situazione di avere un numero di addetti ridotto e quindi di non poter sfruttare al massimo la capacità di traffico. Se applichiamo questa considerazione ai traghetti, il problema si esalta ulteriormente, ma credo che nessuno ritenga che lo si debba limitare, sul piano dell'applicazione del personale e dei mezzi, alle poche giornate o settimane di punta che si riferiscono al periodo delle ferie concentrate. Occorre che il discorso sia affrontato con molta fermezza e severità da tutti i responsabili ed anche in sede parlamentare. Quindi noi, nella considerazione del problema generale che abbiamo sempre di fronte, abbiamo accolto le richieste degli ufficiali marconisti, nella consapevolezza di dover risolvere il loro stato di precarietà e quello di alcuni dipendenti delle ferrovie addetti al servizio ferroviario, nonchè le condizioni di obiettiva iniquità, non dico di ingiustizia, in cui venivano ad essere collocati dipendenti addetti al Centro elettronico. All'interno dell'azienda ferroviaria si possono creare problemi di disu-

guaglianza rispetto ad altre aziende, magari pubbliche, ma se ci collocassimo, oggi, sulla strada di immaginare come traguardo utile, per le Ferrovie dello Stato, quello di offrire ai propri dipendenti tracciati analoghi a quelli delle aziende a partecipazione statale, nella fattispecie per quanto riguarda i traghetti e i servizi per la elaborazione elettronica, e se ci mettessimo ad inseguire i traguardi raggiunti dai dipendenti delle ferrovie in concessione, dovremmo anche immaginare che le ferrovie dello Stato verrebbero a trovarsi con un *deficit* quasi doppio di quello attuale. Allora il tema si allargherebbe a considerazioni generali ben diverse; non dobbiamo guardare soltanto le uscite ma anche le entrate. La tariffa del trasporto tra Civitavecchia e il Golfo degli Aranci non copre nemmeno le spese che dobbiamo sostenere per le compagnie portuali per servizi a noi non resi, comprese le tangenti che, secondo la legislazione vigente, dobbiamo pagare. Se poi dovessimo fare la storia delle responsabilità allora credo che ognuno dovrebbe esaminare la propria coscienza con estrema franchezza.

F E D E R I C I . Facciamolo questo discorso.

D E G A N , *sottosegretario di Stato per i trasporti.* A proposito delle differenze tra gli stipendi delle ferrovie dello Stato e quelli delle ferrovie in concessione, ricordo di avere gestito in prima persona, pur non avendone la delega immediata, il famoso sciopero del ferragosto del 1975 e di aver chiesto, in quell'occasione (dal momento che lo sciopero nasceva dal fatto che non erano state rapportate le tabelle degli stipendi dell'una e dell'altra parte e dal momento che io presiedevo in via diretta la commissione prevista dalla legge n. 1221, che prevedeva stanziamenti dello Stato per sanare il *deficit* delle ferrovie concesse) se mi si consentisse di bloccare tutte le sovvenzioni che fossero nate da contrattazioni aziendali in quella sede e che comportassero ulteriori differenziazioni, mantenimento o aumento della forbice retributiva. Mi fu risposto che non avrei potuto agire in quel modo non da uomini del mio partito, nè da uomini del Governo, ma da coloro che oggi contestano il Governo perchè sta mantenendo queste disuguaglianze. Pertanto, è fuori luogo il richiamo del senatore Federici ad una responsabilità che sarebbe solo della mia parte politica o solo del Governo, quando spesso le difficoltà nascono dalle obiettive strettoie in cui siamo collocati.

Per tornare al provvedimento, è chiaro che così agendo non si chiude la vicenda che sta travagliando i servizi di traghetto; dobbiamo invece considerare che non è vero che non si tenga conto della specificità di un certo tipo di prestazioni, anzi vi è una serie persino eccessiva di indennità che nasce proprio da questa specificità e lo sciopero attuale deriva dal fatto che le indennità, accumulate una sull'altra, hanno sfondato il tetto previsto nel rapporto tra lo stipendio del primo dirigente e lo stipendio del massimo grado della carriera non dirigenziale, per cui stiamo cercando di ovviare alle difficoltà inerenti la situazione degli operatori dei traghetti per la Sicilia e per la Sardegna, riportando fuori dal calcolo del tetto alcune indennità che, probabilmente per errore o non attenta valutazione dei riflessi che ne potevano derivare, vi sono state invece mantenute.

Questi discorsi si possono fare agevolmente quando si tratta di parlare dei loro aspetti particolari, ma progressivamente diventano più difficili perchè sempre si arriva ad affrontare l'argomento più vasto su quanto e in quale misura sia giusto e compatibile, con la obiettiva specificità del servizio ferroviario, ivi compreso quello dei traghetti, tenere collegati le erogazioni, gli stipendi e i salari a quelli della generalità del pubblico impiego. Sono certo che in sede di 8ª Commissione concluderemmo obiettivamente che la specificità del servizio ferroviario è tale che bisognerebbe comunque tenerne conto, ma sono altrettanto certo che davanti alle stesse argomentazioni portate in sede di 1ª Commissione, la quale è competente per il pubblico impiego in generale, noi stessi ci troveremmo a concludere che esiste

una specificità che non può essere troppo determinante, in quanto ogni servizio sociale, pubblico e amministrativo potrebbe a questo punto portare avanti la propria ed il fronte avanzerebbe compatto lasciando le cose o squilibrate come prima o con squilibri che si riterrebbero non adeguati.

Chiedo scusa se mi sono troppo soffermato nel mio intervento, ma volevo ampiamente giustificare come il Governo, con questo disegno di legge, non abbia la presunzione di risolvere tutte le questioni sollevate circa la efficienza dei servizi di traghetto, ma ritenga di fare un piccolo passo avanti, un passo che giudica comunque giusto perchè risponde ad esigenze reali e risolve alcune situazioni di iniquità e di disuguaglianza. Riportando, così, la discussione in questo ambito più modesto, meno rilevante di quanto si sia voluto far apparire sotto certi aspetti, il Governo prega gli onorevoli senatori di voler approvare sollecitamente il disegno di legge, in modo da accelerarne anche l'*iter* presso la Camera dei deputati.

P R E S I D E N T E . Ricordo che non sono ancora pervenuti i pareri della 1ª e della 5ª Commissione. Propongo pertanto di rinviare ad altra seduta l'esame degli articoli.

Poichè non si fanno osservazioni, così rimane stabilito.

« Istituzione di una tassa per l'utilizzazione delle installazioni e del servizio di assistenza alla navigazione aerea in rotta » (562)
(*Approvato dalla Camera dei deputati*)
(*Rinvio della discussione*)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Istituzione di una tassa per l'utilizzazione delle installazioni e del servizio di assistenza alla navigazione aerea in rotta », già approvato dalla Camera dei deputati.

Comunico che non è ancora pervenuto il parere della 4ª Commissione.

S G H E R R I . Signor Presidente, onorevoli colleghi, il Gruppo comunista si rende conto dell'importanza che il provvedimento riveste ed anche del fatto che lo si discute tardivamente; ma proprio per tale importanza noi sentiamo la necessità di proporre un breve rinvio della discussione per un'ulteriore riflessione ed anche per una verifica su alcuni aspetti che caratterizzano il provvedimento stesso, proprio al fine di garantirne l'efficacia.

D'altronde, come i colleghi sanno, l'articolo 14 stabilisce: « La presente legge entra in vigore nove mesi dopo la sua pubblicazione ». Ora tale termine potrebbe anche essere abbreviato e quindi il tempo — ad esempio quindici giorni — del suddetto rinvio essere recuperato. Non dimentichiamo che il provvedimento ci è assegnato in sede deliberante e quindi necessita di ogni approfondimento e verifica perchè il nostro contributo al suo esame sia il migliore possibile.

P R E S I D E N T E . Allora, se non si fanno osservazioni, aderendo alla richiesta del senatore Sgherri la discussione del disegno di legge è rinviata ad altra seduta.

(*Così rimane stabilito*).

La seduta termina alle ore 11,30.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Il consigliere parlamentare delegato per i resoconti stenografici
DOTT. GIULIO GRAZIANI