

SENATO DELLA REPUBBLICA

VII COMMISSIONE

(Lavori pubblici, trasporti, poste e telecomunicazioni, marina mercantile)

RIUNIONE DEL 5 GIUGNO 1952

(134^a in sede deliberante)

Presidenza del Presidente CORBELLINI

I N D I C E

Disegni di legge:

(Discussione e approvazione)

« Norme speciali per la ricostruzione del naviglio di cabotaggio » (N. 2358) (Approvato dalla Camera dei deputati):

PRESIDENTE	Pag. 1476, 1478
PANETTI	1478
VOCOLI	1478

« Modifica al comma quinto dell'articolo 5 della legge 14 febbraio 1949, n. 40, contenente provvedimenti a favore degli assuntori delle Ferrovie dello Stato » (N. 2346) (Approvato dalla Camera dei deputati):

TOMMASINI, <i>relatore</i>	1484, 1485
MEACCI	1485
FOCACCIA, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	1485
VOCOLI	1485

(Discussione e rinvio)

« Modificazioni ed aggiunte al decreto legislativo luogotenenziale 8 giugno 1945, n. 915, recante norme per le pensioni per il personale

destituito delle Ferrovie dello Stato » (N. 2234) (Approvato dalla Camera dei deputati):

TOMMASINI, <i>relatore</i>	Pag. 1481, 1484
FOCACCIA, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	1483, 1484
MASSINI	1483, 1484

« Modificazione temporanea all'articolo 3 della legge 6 febbraio 1942, n. 128, in materia di esami per il conseguimento dei certificati di abilitazione ai servizi radioelettrici a bordo delle navi mercantili » (N. 2383):

PRESIDENTE	1488
RICCI Mosè, <i>relatore</i>	1487
MEACCI	1487
PANETTI	1488

Proposta di legge:

(Discussione e approvazione)

« Integrazione delle norme della legge 21 novembre 1950, n. 1030, recante agevolazioni ai Comuni nel finanziamento occorrente per l'aumento e il miglioramento della produzione e distribuzione di energia elettrica da parte delle aziende elettriche municipalizzate » (N. 2347) (D'iniziativa del deputato Terranova Corrado) (Approvato dalla Camera dei deputati):

PRESIDENTE	1486
TOSELLI, <i>relatore</i>	1486

La riunione ha inizio alle ore 10,15.

Sono presenti i senatori: Buizza, Canevari, Cappellini, Ceschi, Corbellini, Ferrari, Franza, Genco, Mariotti, Martini, Massini, Meacci, Ottani, Panetti, Priolo, Pucci, Ricci Mosè, Romano Domenico, Sanmartino, Tissi, Tommasini, Toselli, Vaccaro e Voccoli.

Intervengono altresì il Sottosegretario di Stato per la marina mercantile, onorevole

Tambroni, e il Sottosegretario di Stato per i trasporti, senatore Focaccia.

GENCO, *Segretario*, dà lettura del processo verbale della riunione precedente, che è approvato.

Discussione e approvazione del disegno di legge:

« **Norme speciali per la ricostruzione del naviglio di cabotaggio** » (N. 2358) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Norme speciali per la ricostruzione del naviglio di cabotaggio », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

Farò io stesso una breve relazione, in quanto di questo disegno di legge ebbi già a trattare nella relazione al bilancio del Ministero della marina mercantile. A così breve scadenza di termini, non ho nulla da aggiungere alle mie parole di allora.

Mi permetterò dunque di ricordare e leggere quanto scrissi in quella occasione.

Nella relazione, a proposito della ricostruzione e dell'ammodernamento del naviglio di piccolo e medio cabotaggio, si diceva:

« Il traffico marittimo di cabotaggio per quanto di modesta intensità si presenta tuttavia per il nostro Paese con caratteristiche particolari che hanno bisogno di un apposito e breve esame.

« La forma allungata della nostra penisola mette inevitabilmente in concorrenza il traffico costiero con i trasporti terrestri su strada ordinaria e ferrata che seguono degli itinerari congiungenti i singoli porti serviti anche dal cabotaggio marittimo.

« Ne deriva che la nostra marina di cabotaggio risente direttamente gli effetti dei perfezionamenti e dei miglioramenti dei trasporti terrestri costieri ed abbisogna di mantenersi per questo motivo sempre aggiornata ed efficiente, nelle attrezzature di carico e scarico, nella velocità di navigazione e soprattutto nella mitezza dei noli da offrire per vincere la concorrenza terrestre.

« Da parte degli armatori delle piccole navi di cabotaggio si auspica da tempo che il Gover-

no consegua una politica energica di economia dei trasporti la quale consenta, per ogni tipo di merce e corrente di traffico, la scelta del mezzo più conveniente. Di fronte alla attuale situazione del mercato dei trasporti marittimi di cabotaggio, aggravato dall'aumentato costo delle operazioni portuali e di quello degli oneri riflessi sulle spese degli equipaggi per contributi assicurativi di previdenza ed assistenziali, i loro bilanci non consentono di trovare, con i soli mezzi finanziari di cui dispongono, il credito richiesto per l'ammodernamento del proprio naviglio; ciò che invece avviene ogni giorno più urgente e necessario.

« Occorre in sostanza di provvedere all'ammodernamento o alla sostituzione di circa 188 unità a scafo di legno da carico secco, ormai non più rispondenti alle richieste di un moderno ed economico traffico di cabotaggio, per un tonnello complessivo di circa 14.700 t.s.l. Di esse ben 169 navi sono inferiori alle 150 t.s.l.; dieci da 150 t.s.l. a 200 t.s.l. e soltanto nove sono da 200 t.s.l. a 300 t.s.l. La maggior parte di questo tonnello è costituito da navi con sede di armamento nei porti dell'Italia meridionale e delle grandi isole, e particolarmente nei porti siciliani ».

Riguardo alla concorrenza tra traffici marittimi di cabotaggio e traffici terrestri, vorrei aggiungere una considerazione che ritengo importante. La politica dei trasporti fatta dalle ferrovie nel secolo passato, in regime di monopolio, è stata una politica di prezzi *ad valorem*, nel senso che si adottavano tariffe basse per le merci povere ed alte per le merci ricche. In conseguenza di ciò, nell'ambito della concorrenza terrestre, l'automobile fu adoperata come mezzo di trasporto inizialmente per le merci ricche, che avevano un valore superiore al costo di trasporto, mentre le merci povere restavano ai servizi marittimi, terrestri, ferroviari, ma più particolarmente ai servizi della marina di cabotaggio. A questa rimase affidato il trasporto delle merci più povere, quelle per le quali la durata non può influire sul costo del trasporto: la sabbia, la ghiaia, gli agrumi. Quindi con le tariffe *ad valorem* il naviglio di cabotaggio ha potuto vincere la concorrenza terrestre per quanto riguarda le merci povere, ma non per le merci ricche, per le quali anzi

viene aggravata la situazione economica dei noli.

Pertanto è necessario, come dicevo nella relazione, «stimolare per il cabotaggio l'ammmodernamento della flotta in modo analogo a quanto si segue per il materiale rotabile dei trasporti ferroviari in concessione; e sembra ai tecnici specialisti che il naviglio da ricostruire che meglio risponda alle esigenze del traffico di cabotaggio mediterraneo, sia quello costituito da unità con scafo di acciaio da 500 a 1.000 t.s.l. per un totale di 7.000 t.s.l. sufficienti per soddisfare alle esigenze dei traffici attualmente svolti dalle 14.700 t.s.l. delle vecchie navi in legno da demolire. La velocità di navigazione per essere economica non dovrebbe risultare alle prove inferiore alle 9-10 miglia orarie.

«Dobbiamo aggiungere — e la raccomandazione si rivolge agli armatori ed ai tecnici costruttori, ministeriali e privati, che dovranno occuparsi del problema — che il nostro cabotaggio costiero, specialmente adriatico, deve tenere presenti le necessità della navigazione interna fluviale e lagunare per consentire possibilità di distribuzione diretta dei traffici anche entro la pianura padana. Le caratteristiche di navigazione del Po e delle valli venete dovranno perciò essere tenute presenti specialmente per le navi da 500 t.s.l. perchè risultino adatte anche alla navigazione interna. Le navi da 1.000 t.s.l. potranno invece aver una classifica più ampia, valevole per tutto il Mediterraneo ».

A questo proposito si deve ricordare anche che il provvedimento ha una particolare importanza perchè, laddove il disegno di legge già approvato alla Camera dei deputati riguardava le navi cisterna, ed era perciò destinato a favorire i grandi cantieri, concernendo navi da 10 mila tonnellate di stazza lorda a carico liquido, esso ha invece un carattere integrativo, e procurerà nuovo lavoro ai piccoli cantieri distribuiti sulle coste d'Italia. Esso concerne infatti navi da 500 e 1000 tonnellate di stazza lorda, che, naturalmente, non vengono ricostruite dai grandi cantieri.

È bene che tale concetto sia tenuto presente, anche quando si discuterà l'altro disegno di legge sulla produzione economica che ci è stato già presentato, e nel quale è compresa

anche la costruzione di navi, in modo che le esigenze di lavoro dei piccoli cantieri siano tenute nel debito conto.

Vi è ancora un'altra questione sulla quale voglio richiamare la vostra attenzione, questione che nasce dall'esame del consuntivo dei contributi concessi con la famosa «legge Saragat», la legge 28 marzo 1949, n. 75. Tale consuntivo deve costituire una base di esperienze sia per il disegno di legge sulle navi cisterna, che ci verrà presto trasmesso dalla Camera, sia per il disegno di legge attuale. Nella legge n. 75 il contributo statale era dato ai singoli tipi di nave per tonnellate di stazza lorda, e veniva praticamente ad essere diverso da nave a nave, poichè la legge concedeva un contributo percentuale fisso rapportato al valore della nave. Tenendo conto del numero, del tonnellaggio di stazza lorda e del costo delle navi, nonchè dell'ammontare totale dei benefici di legge e del costo medio per tonnellata di stazza lorda, e facendo il relativo quoziente, risulta che il contributo di legge medio per tonnellata di stazza lorda era di 142 mila lire per le navi passeggeri e miste, di 88 mila e 500 lire per le navi cisterna, di 160 mila per le navi di tipi speciali, di 108 mila lire per le navi da carico secco e di 188 mila lire per le navi da pesca. Si è così verificata una ingiusta discriminazione, dipendente appunto dal fatto che il contributo era rapportato al valore e non al tonnellaggio della nave. È giusto, dunque, che i tecnici del Ministero, preoccupandosi di questo fatto, abbiano voluto nei due nuovi disegni di legge stabilire il contributo non più in base al costo della nave, bensì con un parametro variabile riferito al tipo di nave da costruire ed al suo dislocamento. È stato così nel disegno di legge in discussione stabilito un contributo dell'ordine di 130 mila lire a tonnellata di stazza lorda, corrispondente esattamente al contributo relativo al valore medio di una nave da carico secco, costruita con la legge Saragat. Con tale legge infatti sono state costruite 257 navi, con una spesa di 103 miliardi e mezzo, e il costo medio per tonnellata di stazza lorda è stato di 472 mila lire, mentre il contributo statale medio è ammontato a 135 mila lire. Le analisi fatte hanno confermato che la cifra di 135 mila lire corrispondeva alle esigenze, e perciò è

stata grosso modo mantenuta, definendo però con precisione il tipo della nave, la sua velocità, la potenza del motore.

Le disposizioni che esaminiamo rappresentano dunque un perfezionamento rispetto alle leggi precedenti, sotto questo punto di vista.

Voglio sottolineare questo punto, perchè, quando discuteremo il provvedimento per la costruzione di nuove navi cisterna, ci troveremo di fronte ad un contributo statale diminuito in un primo tempo a 60 mila lire per tonnellata di stazza lorda, ed in un secondo tempo ulteriormente ridotto a 50 mila lire, in quanto appunto la nave cisterna costa meno delle altre navi. Si ritiene che questo procedimento di concessione con offerte di ribasso possa venire applicato anche tenendo conto della possibilità di impiego di acciaio a prezzi ribassati. Nell'applicazione di questa legge sono risultati dei casi particolari spiacevoli; ve ne racconterò uno di cui io stesso sono stato testimone. Parlando con un ingegnere addetto alla saldatura di acciai Martin proveniente dal Giappone, per la costruzione di alcune navi, ebbi modo di constatare che quegli armatori acquistavano acciaio dal Giappone a prezzi internazionali, dato che la legge non lo vietava, e si avvantaggiavano in tal modo non solo del contributo del 30 per cento fissato dalla legge Saragat, ma anche del fatto di poter importare acciaio a prezzi minori di quelli italiani. Questo si potrà evitare quando il contributo statale non sarà più proporzionale al costo delle navi, ma subirà una discriminazione di carattere tecnico.

Concludendo, ripeterò che il presente disegno di legge costituisce un indubbio miglioramento non solo sotto questo riguardo, ma anche sotto quello di dare la possibilità, fornendo lavoro ai piccoli cantieri, di risolvere l'urgente questione del naviglio di piccolo cabotaggio, che oggi langue per la schiacciante concorrenza terrestre.

Spero perciò che, come alla Camera dei deputati, considerando tali motivi, il disegno di legge è stato approvato all'unanimità e senza discussione, anche in sede della nostra Commissione esso venga approvato con l'urgenza e il compiacimento che merita.

PANETTI. Vorrei esprimere il voto che si arrivasse alla unificazione dei tipi di nave da

costruire e cioè che nel caso specifico del presente disegno di legge fossero adottati due soli tipi di navi da cabotaggio: uno da 500 tonnellate, ed uno da 1000, in modo che la uniformità nelle ordinazioni delle lamiere e delle altre parti della nave permetta ai cantieri di lavoro di averle più rapidamente ed a prezzi meno elevati.

E così pure proporrei che le navi avessero un solo tipo di apparato motore, sostituendo quelli a vapore con quelli di tipo Diesel.

PRESIDENTE. L'articolo 2, senatore Panetti, stabilisce già che le navi da ricostruire saranno di due tipi, e cioè da 500 a da 1000 tonnellate di stazza lorda, con una velocità non inferiore, rispettivamente, a 9 e 10 miglia orarie alle prove. Quindi l'articolo 2 precisa già i tipi da costruire; ella potrebbe però presentare alla Commissione un ordine del giorno, che esprima il voto che siano unificati anche i tipi di scafo e di motore nei limiti del possibile; il motore non dovrà più soltanto raggiungere una velocità non inferiore a 9 o 10 miglia orarie, verificate in base alle prove, ma dovrà essere, ad esempio, quel tale tipo di 8 cilindri, dotato di una velocità di 95 o 100 giri, con le eliche a 4 pale, e dovrà comunque essere uguale per tutti.

VOCCOLI. A nome del mio Gruppo, dichiaro di essere favorevole al disegno di legge in discussione.

PRESIDENTE. Do lettura dell'ordine del giorno presentato dal senatore Panetti:

«La 7ª Commissione permanente del Senato (Lavori pubblici, trasporti, poste e telecomunicazioni, marina mercantile), approvando il disegno di legge per le provvidenze a favore della ricostruzione delle navi di cabotaggio, che a termini dell'articolo 2 dovrebbero corrispondere a 500 ed a 1000 tonnellate di stazza lorda, nell'interesse del costo di fabbricazione di tali navi, del loro apparato motore e del loro esercizio, fa voti che si unifichino i tipi sia degli scafi sia degli apparati motori».

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

Metto anzitutto ai voti l'ordine del giorno del senatore Panetti. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Passiamo ora all'esame degli articoli del disegno di legge, di cui do lettura :

Art. 1.

I proprietari, da almeno tre anni dall'entrata in vigore della presente legge, di navi mercantili nazionali da carico secco a scafo di legno di stazza lorda non inferiore a 30 e non superiore a 300 tonnellate, e di età non inferiore ad anni tredici, o comunque varate prima del 1° gennaio 1939, che intendano demolire le navi stesse e ricostruire navi dello stesso tipo a scafo metallico, purchè di stazza lorda non inferiore a 500 tonnellate, possono essere ammessi ad un contributo a fondo perduto nella misura indicata nell'articolo 3.

Il tipo delle navi da demolire e la loro destinazione al trasporto di carichi secchi devono risultare anteriori all'entrata in vigore della presente legge.

La stazza delle navi deve risultare da certificati in corso di validità, e, in mancanza, da appositi accertamenti del Registro Italiano Navale.

(È approvato).

Art. 2.

Il tonnellaggio ammissibile al contributo di cui all'articolo 1 corrisponderà, per ogni singola ammissione, alla metà del tonnellaggio demolito.

Il tonnellaggio complessivo da ricostruire non potrà superare le 7.000 tonnellate di stazza lorda.

Le navi da ricostruire saranno di due tipi, e cioè: da 500 e da 1.000 tonnellate di stazza lorda, con una velocità non inferiore a rispettivamente 9 e 10 miglia orarie alle prove.

(È approvato).

Art. 3.

Il contributo di cui all'articolo 1 è di lire 130.000 a tonnellata di stazza lorda delle navi di nuova costruzione.

Salvo il disposto dell'articolo 9, il contributo può essere corrisposto in cinque rate, delle quali quattro - dell'importo del 20 per cento dell'ammontare complessivo del contributo come indicato nell'ultimo comma del presente articolo - quando la costruzione avrà raggiunto

il 20, il 40, il 60, e l'80 per cento secondo lo stato di avanzamento accertato a termini dell'articolo 20 del regolamento approvato con regio decreto 13 aprile 1939, n. 1101.

La rata a saldo del contributo sarà pagata dopo l'entrata in effettivo esercizio della nave.

Il contributo globale spettante a ciascuna nave non può superare l'ammontare indicato nel provvedimento di ammissione ai benefici della presente legge.

(È approvato).

Art. 4.

Ove i singoli proprietari non raggiungano colla demolizione almeno 1.000 tonnellate di stazza lorda, devono raggrupparsi a pena di decadenza nei termini che saranno stabiliti dal Ministro della marina mercantile, per poter ottenere i benefici per la costruzione di almeno una nave da 500 tonnellate di stazza lorda.

Il raggruppamento deve assumere la forma della comproprietà a termini degli articoli 258 e seguenti del Codice della navigazione, non appena sia stata iniziata la costruzione della nave.

La costituzione in comproprietà nella ipotesi prevista dal comma precedente è esente da qualsiasi tassa di trasferimento e di registro.

Il trasferimento di quote di comproprietà delle navi ammesse ai benefici della presente legge è subordinata all'autorizzazione del Ministro della marina mercantile, entro il periodo di quattro anni dalla entrata in vigore della presente legge.

(È approvato).

Art. 5.

Qualora la velocità alle prove risulti inferiore al minimo stabilito nell'articolo 2, e non fosse provveduto in conseguenza prima dell'entrata in esercizio della nave, il proprietario perde i benefici indicati nell'articolo 9 della legge 8 marzo 1949, n. 75, esteso alle nuove costruzioni di cui alla presente legge, dal successivo articolo 6.

(È approvato).

Art. 6.

Alle costruzioni previste dalla presente legge sono applicabili le disposizioni di cui agli arti-

coli 7, lettera a), 8, 9, 10, 11, 12, 28, 32 e 33 della legge 8 marzo 1949, n. 75.

Sono altresì applicabili le norme di cui al capo IV della legge medesima, nonchè le disposizioni che fossero successivamente emanate per agevolare il finanziamento delle nuove costruzioni navali.

Alle navi che siano demolite in base alla presente legge si applicano le disposizioni di cui al primo comma dell'articolo 1 della legge 19 maggio 1939, n. 762, e relative norme regolamentari.

(È approvato).

Art. 7.

Coloro che intendano demolire le navi di cui all'articolo 1 e procedere alla ricostruzione a norma della presente legge dovranno farne domanda, entro 30 giorni dall'entrata in vigore della legge stessa, al Ministero della marina mercantile corredata degli estratti matricolari delle navi da demolire e dei relativi certificati di stazza.

Qualora sia concessa l'ammissione ai benefici della presente legge, gli interessati debbono entro 45 giorni dalla data del provvedimento di ammissione, presentare al Ministero predetto, il progetto definitivo, i piani e la specifica della nave da costruire.

(È approvato).

Art. 8.

Le domande dei singoli o dei raggruppamenti costituiti per i fini indicati all'articolo 4 saranno prese in esame secondo l'ordine cronologico della loro presentazione al Ministero della marina mercantile, purchè documentate a norma dell'articolo precedente.

L'ammissione ai benefici previsti dalla presente legge è concessa dal Ministro della marina mercantile, entro i limiti di tonnellaggio e di spesa di cui agli articoli 2 e 12 della presente legge.

Raggiunti tali limiti, le domande ammissibili di data posteriore potranno essere prese in esame soltanto in caso di rinuncia o di decadenza a termini dell'articolo 9 degli ammessi ai benefici.

(È approvato).

Art. 9.

Entro sei mesi dalla data del provvedimento di ammissione, i proprietari dovranno, a pena di decadenza dai benefici, esibire al Ministero della marina mercantile i documenti comprovanti l'avvenuta demolizione delle navi da demolire e l'avvenuto inizio della nuova costruzione.

Nessun pagamento di contributo potrà essere effettuato prima che sia stata eseguita la totale demolizione delle navi da demolire.

Le navi ammesse ai benefici della presente legge devono entrare in effettivo esercizio entro 30 mesi dalla loro impostazione.

Le domande e i documenti per la liquidazione e il pagamento del saldo del contributo devono essere presentate, a pena di decadenza, entro sei mesi dall'entrata in esercizio delle navi.

(È approvato).

Art. 10.

Possono essere ammesse ai benefici della presente legge le persone o società indicate nell'articolo 1 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 28 novembre 1947, n. 1547.

(È approvato).

Art. 11.

Qualora in base alle domande ammesse per la costruzione di nuove navi con i benefici della presente legge, o in conseguenza di rinuncie o decadenze non venisse utilizzato integralmente lo stanziamento di cui all'articolo 12, il residuo potrà essere utilizzato per la concessione del contributo, nella misura di cui al primo comma dell'articolo 3, per la costruzione di navi del tipo indicato nel terzo comma dell'articolo 2, e di rimorchiatori, indipendentemente dalla demolizione di navi del tipo indicato nell'articolo 1, in accoglimento sia di domande presentate nei termini stabiliti dal primo comma dell'articolo 2 della legge 8 marzo 1949, n. 75, sia di nuove domande presentate entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge.

(È approvato).

Art. 12.

Per far fronte agli oneri derivanti dalla applicazione della presente legge saranno utilizzati, per un ammontare non superiore a 900 milioni, gli stanziamenti previsti dalla legge 5 settembre 1951, n. 902.

Per gli adempimenti di cui all'articolo 11 della legge 8 marzo 1949, n. 75, richiamato dall'articolo 6 della presente legge, saranno utilizzati 25 milioni dei fondi stanziati con l'articolo 35 della citata legge n. 75.

(È approvato).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Discussione e rinvio del disegno di legge: « Modificazioni ed aggiunte al decreto legislativo luogotenenziale 8 giugno 1945, n. 915, recante norme per le pensioni per il personale destituito delle Ferrovie dello Stato » (N. 2334)
(Approvato dalla Camera dei deputati).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modificazioni ed aggiunte al decreto legislativo luogotenenziale 8 giugno 1945, n. 915, recante norme per le pensioni per il personale destituito delle Ferrovie dello Stato », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

Ha facoltà di parlare il relatore, senatore Tommasini.

TOMMASINI, *relatore*. Il comma terzo dell'articolo 1 del decreto luogotenenziale 8 giugno 1945 prevede il trattamento di pensione per quegli agenti che, in conseguenza della ragione che determinò l'esonero, decadono da qualsiasi diritto al trattamento di pensione.

Non è d'altra parte giusto che la ripercussione della colpa dell'agente abbia a cadere anche sulla famiglia. Il terzo capoverso della lettera c) dell'articolo citato dice: « La decadenza del diritto a pensione dell'agente dimissionario, induce la perdita di ogni diritto per la famiglia. Alla moglie ed ai figli minorenni

dell'agente che abbia perduto il diritto alla pensione a seguito della destituzione sarà fatto trattamento analogo a quello stabilito nelle presenti disposizioni per le vedove ed i figli minorenni degli agenti ».

Col presente disegno di legge, il terzo comma dell'articolo 1 della antica legge verrebbe modificato come in appresso:

« La decadenza dal diritto a pensione dell'agente dimissionario induce la perdita di ogni diritto per la famiglia.

« Alla moglie ed ai figli minori dell'agente che abbia perduto il diritto alla pensione a seguito della destituzione compete un trattamento di quiescenza analogo a quello stabilito dalle disposizioni in vigore per la vedova e gli orfani minorenni degli agenti, da liquidarsi sulla base della pensione diretta prevista dal secondo comma ».

Passiamo all'articolo 2. L'articolo 2 del decreto legislativo luogotenenziale di cui sopra stabilisce quanto segue: « Gli agenti delle Ferrovie dello Stato comunque incorsi nella perdita del diritto a conseguire la pensione sono riammessi al diritto stesso dopo che il Ministro abbia interpellato la Commissione di cui alla lettera c) dell'articolo 1 del presente decreto e questa abbia espresso parere favorevole, e purchè, ove trattasi di condannati, essi abbiano altresì ottenuto la riabilitazione a norma della legge penale comune.

« La decorrenza del ripristino del diritto a pensione non può essere anteriore alla data in cui la Commissione predetta si sia pronunciata favorevolmente.

« La revoca della sentenza di riabilitazione produce nuovamente di diritto la perdita della pensione ».

Il primo comma di tale articolo nel nostro disegno di legge è modificato nel senso di sopprimere il termine « comunque », che potrebbe ingenerare confusione, e precisando che la disposizione si riferisce unicamente agli agenti incorsi nella perdita del diritto a conseguire la pensione « per effetto della destituzione ».

Sarà opportuno richiamarci, per maggiore chiarezza, alla relazione che accompagnò il disegno di legge governativo, la quale così recita:

« Con il decreto legislativo luogotenenziale 8 giugno 1945, n. 915, fu modificato l'arti-

colo 16 del testo unico approvato col regio decreto 22 aprile 1909, n. 229, sulle pensioni del personale ferroviario, nel senso di estendere a detto personale le provvidenze già stabilite per tutti gli impiegati dello Stato, civili e militari, dal regio decreto-legge 3 giugno 1938, n. 1032.

« Il secondo comma dell'articolo 1 del decreto legislativo 8 giugno 1945, n. 915, dispone infatti che gli agenti delle ferrovie dello Stato, destituiti in forza di un provvedimento che non contenga espressamente la clausola della perdita del diritto alla pensione, hanno titolo ai tre quarti della pensione che sarebbe loro spettata ove fossero stati collocati a riposo.

« Il successivo terzo comma dispone inoltre che la famiglia dell'agente destituito con perdita del diritto alla pensione ha titolo al trattamento di reversibilità analogo a quello spettante alla vedova ed ai figli minori degli agenti in base alle norme contenute nel menzionato testo unico del 1909. Per effetto di tali norme il predetto trattamento di reversibilità viene effettuato sulla base della pensione diretta che sarebbe stata attribuita all'agente, ove questi fosse stato esonerato dal servizio ai termini del regolamento del personale.

« Le disposizioni sopracennate non precisano tuttavia se, in caso di morte dell'agente destituito con diritto alla pensione, il trattamento di reversibilità spettante alla famiglia superstite debba essere calcolato sulla base della pensione ridotta fruita dal *de cuius* oppure della pensione intera che sarebbe spettata all'agente in caso di regolare cessazione dal servizio.

« In proposito è da osservare che, in mancanza di una norma espressa, è stato necessario per la risoluzione dei casi singoli, riferirsi ai principi generali sanciti dal testo unico sulle pensioni ferroviarie, verificandosi in tal modo che, nel caso di agenti che abbiano perduto il diritto alla pensione in seguito a destituzione, alla famiglia viene liquidato il trattamento di reversibilità sulla base della intera pensione diretta che sarebbe spettata all'agente, trattamento che rimane inalterato dopo la morte del destituito, mentre, ove trattisi di agenti destituiti senza perdita del diritto a pensione, e come tali fruanti, ai termini dell'articolo 1

del decreto n. 915, di una pensione pari ai tre quarti del trattamento diretto integrale, in caso di morte dei medesimi alla famiglia compete la pensione di reversibilità liquidata sul trattamento « effettivamente » goduto dall'agente al dì della sua morte.

« Ne deriva quindi che la pensione della vedova e degli orfani del destituito con perdita del diritto a pensione sarebbe più favorevole di quella spettante alla vedova ed agli orfani del destituito senza perdita al diritto medesimo, essendo questa ultima, come detto dianzi, liquidata sulla base della pensione di retta ridotta di un quarto.

« Tale anomalia sussisteva anche per i dipendenti dalle altre Amministrazioni statali, nei confronti dei quali, peraltro, è stata recentemente eliminata con l'articolo 11 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 13 agosto 1947, n. 833, e pertanto, al fine di adeguare le norme sulla reversibilità di pensione ai principi legislativi vigenti in materia a favore degli impiegati dello Stato — cui la legislazione speciale sulle pensioni del personale delle ferrovie dello Stato si è andata gradatamente avvicinando — si è stimato opportuno sostituire il terzo comma dell'articolo 1 del menzionato decreto n. 915 del 1945 con due commi distinti. Col primo di tali commi rimane ferma la decadenza del diritto a pensione dell'agente dimissionario con la conseguente perdita di ogni diritto per la famiglia, mentre col secondo si dispone che il trattamento di reversibilità da attribuire alla moglie ed ai figli minori degli agenti che siano incorsi nella perdita del diritto a pensione in seguito a destituzione, va determinato sulla base della pensione diretta ridotta di un quarto.

« Oggetto di esame ha costituito altresì l'articolo 2 dello stesso decreto legislativo 8 giugno 1945, n. 915, che contempla il ripristino del diritto a pensione. Il legislatore infatti, al primo comma di tale articolo, mentre fa intendere di volersi riferire ai soli destituiti in quanto con le ultime parole del comma stesso fa menzione dei destituiti in seguito a condanna, nel primo alinea intercala il termine « comunque » che potrebbe, in sede di interpretazione, ingenerare il dubbio che il ripristino abbia luogo, oltre che per i destituiti, anche nei confronti degli agenti dimissionari

richiamati alla lettera a) dell'articolo 1. Pertanto, allo scopo di eliminare tale dubbio, si reputa necessario di modificare la dizione del primo comma dell'articolo in questione, sopprimendo il termine « comunque » e precisando che la disposizione di cui all'articolo stesso si riferisce unicamente agli agenti incorsi nella perdita del diritto a conseguire la pensione « per effetto della destituzione ».

« L'emendamento apportato col presente disegno di legge ai criteri che disciplinano il trattamento di pensione da attribuirsi alle famiglie degli agenti destituiti ha indotto ad esaminare altresì la figura dell'agente revocato, introdotta, come è noto, nell'ordinamento amministrativo delle ferrovie dello Stato con l'entrata in vigore del regolamento del personale del 1917.

« Per tale categoria di agenti, la pensione o il sussidio per una sola volta vengono commisurati, secondo la disposizione contenuta nell'articolo aggiunto al testo unico approvato con regio decreto 22 aprile 1909, n. 229, con l'articolo 13 del decreto-legge luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393, che approva il predetto regolamento, ai tre quarti della pensione o sussidio cui essi avrebbero avuto titolo ove fossero stati collocati a riposo.

« In proposito è da osservare che, in caso di morte di tali agenti, la reversibilità alla vedova ed ai figli minori, è, ai sensi del predetto articolo 13, commisurata alla pensione diretta integrale anzichè a quella ridotta liquidata al *de cuius*.

« Poichè però tale criterio normativo, sancito anche per gli impiegati civili dello Stato dall'articolo 186 del testo unico approvato con regio decreto 21 febbraio 1895, n. 70, è stato modificato col menzionato articolo 11 del decreto legislativo n. 833 del 1947, si rende necessario sostituire il secondo comma dell'articolo 13 del decreto-legge n. 1393 del 1917, disponendo, in analogia alla regola generale fissata per gli statali, che la pensione da concedersi alla vedova ed ai figli minori dell'agente revocato sia determinata sulla base della pensione diretta ridotta di un quarto ».

L'agente destituito viene dunque privato di pensione, e gli eredi hanno la quota di reversibilità che avrebbero se l'agente fosse

morto, mentre invece l'agente revocato non perde il diritto a pensione, ma conserva il diritto a tre quarti della pensione, cioè ha una decurtazione della pensione. Questo avviene perchè nel Regolamento di disciplina del personale delle ferrovie sono previste e la revocazione e la destituzione, ma la revocazione è considerata punizione meno grave della destituzione.

In proposito è da osservare che in caso di morte dell'agente fruente di una pensione pari ai tre quarti del trattamento diretto integrale, resta stabilito che alla famiglia compete la pensione di reversibilità liquidata sul trattamento effettivamente goduto dall'agente al dì della sua morte, e cioè nella misura ridotta di tre quarti.

Io non ho, per il momento, altre osservazioni da fare.

FOCACCIA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Vorrei ricordare alla Commissione una dichiarazione fatta dall'onorevole Mattarella alla Camera dei deputati. « Il progetto di legge sottoposto ad esame non tende solo a risolvere ed eliminare la sperequazione esistente fra le varie Amministrazioni per quanto riguarda il diritto a pensione, ma anche ad eliminare la diversità di trattamento nell'interno della stessa Amministrazione ferroviaria, e precisamente fra l'agente che è stato destituito con la perdita del diritto a pensione — quindi per fatti gravissimi — e l'agente che è stato destituito, ma che ha conservato il diritto a pensione; esso quindi tende a sanare una sperequazione esistente ».

MASSINI. Il provvedimento costituisce un passo indietro, in quanto allo stato attuale delle cose c'è una parte di agenti che gode interamente del beneficio, ed una parte che ne fruisce soltanto per tre quarti. Si sarebbe dovuto addivenire ad una parificazione, ma non riducendo per tutti la pensione ai tre quarti! Non si deve sistemare una sperequazione amministrativa colpendo in modo grave della povera gente! Si parla tutti i giorni delle famiglie dei pensionati, della miseria delle loro condizioni e della necessità di provvedervi. Viene l'occasione di regolare una questione in materia...

PRESIDENTE. Magari si tratta di un ladro, di un omicida, di un delinquente...

MASSINI. Ma la famiglia non ne ha colpa, e non dovrebbe sopportare le conseguenze! La parificazione doveva avvenire portando tutti a godere del trattamento più favorevole, e non nel senso contrario!

FOCACCIA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Ci sarebbe stata una sperequazione rispetto agli altri Ministeri.

MASSINI. Si sarebbero dovute modificare anche le disposizioni riguardanti gli altri Ministeri, ma non parificare a danno di questi disgraziati, la cui pensione non basta neanche lontanamente per vivere. Ci sono tante perequazioni che costerebbero miliardi, ma questa non è di quelle: non sarebbe costato molto venire incontro a tali elementari esigenze.

TOMMASINI, *relatore*. Dati gli sviluppi della discussione desidero studiare più a fondo il disegno di legge prima di pronunciarmi definitivamente su di esso. In particolare non mi persuade la dichiarazione fatta dall'onorevole Mattarella alla Camera dei deputati, lettaci dal sottosegretario Focaccia: la situazione della vedova e dei figli minori in caso di destituzione senza diritto a pensione sarebbe quella stessa prevista per la vedova e per gli orfani in caso di morte di un agente che abbia diritto a pensione sulla base di tre quarti per avvenuta dispensa dal servizio in seguito a revocazione; la commisurazione della pensione diretta verrebbe cioè stabilita sulla base della pensione che aveva l'agente da vivo, e cioè sulla scorta dei tre quarti.

Ciò mi lascia perplesso, perchè indiscutibilmente il procedimento disciplinare — ho qui il Regolamento del personale — considera la revocazione come una cosa diversa dalla destituzione, in quanto all'agente destituito viene tolta per intero la pensione, mentre all'agente revocato vengono lasciati i tre quarti. Perchè dunque la vedova ed i figli debbono essere trattati in modo analogo nell'uno e nell'altro caso, come diceva l'onorevole Mattarella?

FOCACCIA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Perchè attualmente, col fatto che la famiglia dell'agente destituito percepisce intera la pensione, sussiste una grave sperequazione che non avviene in nessun'altra Amministrazione.

TOMMASINI, *relatore*. Siamo d'accordo, tale sperequazione non è giustificabile, ma non mi convince lo stesso il fatto che venga concessa la pensione ridotta ai tre quarti sia nel caso che l'agente sia destituito con perdita del diritto a pensione, sia nel caso che esso sia revocato con diritto parziale fino ai tre quarti della pensione. Insisto perciò nella mia richiesta di rinvio.

PRESIDENTE. Se non si fanno osservazioni, resta stabilito che la discussione del presente disegno di legge si intende rinviata ad una prossima riunione.

Discussione e approvazione del disegno di legge:

« Modifica al comma quinto dell'articolo 5 della legge 14 febbraio 1949, n. 40, contenente provvedimenti a favore degli assuntori delle Ferrovie dello Stato » (N. 2346)
(Approvato dalla Camera dei deputati).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modifiche al comma 5° dell'articolo 5 della legge 14 febbraio 1949, n. 40, contenente provvedimenti a favore degli assuntori delle Ferrovie dello Stato ».

Il disegno di legge si compone di un articolo unico, del quale do lettura:

Articolo unico.

Il comma quinto dell'articolo 5 della legge 14 febbraio 1949, n. 40, è sostituito dal seguente, con effetto dal 1° aprile 1949:

« La retribuzione da corrispondersi ai concessionari delle assuntorie di cui all'articolo 4, classificate nella 1ª categoria del gruppo C, è stabilita in misura pari allo stipendio, ridotto del venti per cento, degli agenti ferroviari di grado 14° del personale della linea con la qualifica di cantoniere, aventi ugual numero di anni di servizio ».

Ha facoltà di parlare il relatore, senatore Tommasini.

TOMMASINI, *relatore*. Sono certo che ricorderete la legge sulle assuntorie, 14 febbraio

1949, n. 40, di cui fui io stesso relatore. Tale legge prevede la suddivisione delle assuntorie in diverse categorie a seconda dell'importanza, che è naturalmente avvalorata da dati statistici sui rapporti di cambio, i traffici di merci, i traffici di viaggiatori ecc. La categoria *C* è quella di minore importanza, e per essa l'articolo 5 della legge prevede la retribuzione da corrispondere al concessionario, che ora è modificata, come abbiamo visto, nell'articolo unico del nuovo testo. La modificazione è dovuta al fatto che la categoria « manovale donna », cui era rapportata la retribuzione del concessionario di categoria *C*, che aveva una classificazione di stipendio inferiore, ha ora raggiunto una posizione di parità con la categoria « manovale uomo » (cantoniere); da ciò deriverebbe che la categoria *B*, che è più importante della *C*, verrebbe a percepire lo stesso stipendio della categoria *C*; sarebbe dunque scomparsa ogni differenza di trattamento economico fra il personale delle assuntorie di due categorie di importanza assai diversa.

La correzione che ci si propone tende ad eliminare questo inconveniente; secondo me è una norma di disciplina che si impone. Per questa ragione concludo senz'altro proponendo a voi l'approvazione del testo di legge quale ci viene trasmesso dalla Camera.

MEACCI. A mio parere ciò porterebbe ad una riduzione dell'attuale trattamento economico per la categoria *C*, come posso chiaramente desumere da una nota inviata dal Sindacato ferroviari, nella quale risultano tutte le cifre degli stipendi da corrispondersi ai concessionari delle assuntorie secondo il sistema precedente e secondo il nuovo sistema che si vorrebbe applicare. Le tre cifre del caro pane, caro vita e indennità perequativa restano invariate, mentre le 11.917 lire di stipendio base verrebbero ad essere ridotte, approvando il presente disegno di legge, del 20 per cento.

FOCACCIA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. C'è un equivoco, senatore Meacci, in quanto ella si deve riferire al gruppo *C*, e non al gruppo *B*. Il cantoniere percepisce attualmente 25.037 lire, tra stipendio e indennità: corrispondendo all'assuntore una retribuzione pari a quella del cantoniere ridotta

del 20 per cento, non si viene ad operare alcuna decurtazione rispetto a quelli che sono i suoi attuali compensi.

TOMMASINI, *relatore*. Il Sindacato ferroviari si riferisce al trattamento che sarebbe previsto senza questa legge, trattamento cioè che non prevede differenza alcuna fra i due tipi di assuntoria *B* e *C*.

Vorrei pregare ad ogni modo il signor Presidente di non mettere in votazione l'articolo unico, prima che sia ben chiaro che io, nel proporre questo disegno di legge all'approvazione delle Commissioni, intendo — dato che la decorrenza della legge risale al 1° aprile 1949 — che il trattamento economico che gli interessati hanno avuto fino ad oggi non sia diminuito. Ci troveremmo altrimenti di fronte a due gravi fatti; quello della decurtazione dello stipendio, e quello del recupero di arretrati.

FOCACCIA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Se il relatore pone questa condizione al suo parere favorevole, sarà meglio sospendere l'approvazione del disegno di legge, perchè effettivamente la decorrenza ne risale al primo aprile 1949.

Debbo tuttavia far presente che a suo tempo è stata diramata una disposizione esecutiva che, in deroga alla legge, ha già attuato nella pratica la differenza di trattamento economico tra gli assuntori di gruppo *B* e *C*, che si viene legalmente a porre in opera col presente disegno di legge. Ciò fa sì che non vi possa essere in alcun modo occasione di una restituzione di arretrati, dato che gli assuntori non hanno mai percepito più di quello che è loro attribuito dal presente disegno di legge.

TOMMASINI, *relatore*. Dopo tale precisazione del Sottosegretario, mi dichiaro favorevole all'approvazione dell'articolo unico del disegno di legge.

VOCOLI. Dichiaro, a nome del mio Gruppo, di essere contrario all'approvazione del presente disegno di legge.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'articolo unico del disegno di legge, di cui è già stata data lettura. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Discussione e approvazione della proposta di legge di iniziativa del deputato Terranova Corrado: «Integrazione delle norme della legge 21 novembre 1950, n. 1030, recante agevolazioni ai Comuni nel finanziamento occorrente per l'aumento e il miglioramento della produzione e distribuzione di energia elettrica da parte delle aziende elettriche municipalizzate» (N. 2347) (Approvato dalla Camera dei deputati).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge di iniziativa del deputato Terranova Corrado: «Integrazione delle norme della legge 21 novembre 1950, n. 1030, recante agevolazioni ai Comuni nel finanziamento occorrente per l'aumento e il miglioramento della produzione e distribuzione di energia elettrica da parte delle aziende elettriche municipalizzate».

Il disegno di legge consta di un articolo unico del quale do lettura:

Articolo unico.

Il primo comma dell'articolo unico della legge 21 novembre 1950, n. 1030, è così integrato:

«Per il finanziamento di lavori e gli acquisti straordinari occorrenti per la costruzione di nuovi impianti delle aziende elettriche municipalizzate e per l'ampliamento, il miglioramento, il rammodernamento e l'attrezzatura degli impianti attualmente esistenti, i comuni sono autorizzati, anche in deroga alle limitazioni di cui agli articoli 300 e 333 della legge comunale e provinciale approvata con regio decreto 3 marzo 1934, n. 383, a contrarre mutui con gli istituti o sezioni autorizzati ad esercitare il credito a medio e lungo termine, e con enti ed istituti di diritto pubblico, statali e parastatali, che comunque abbiano facoltà di provvedere ad investimenti di capitali in imprese industriali».

Ha facoltà di parlare il relatore, senatore Toselli.

TOSELLI, *relatore*. Il contenuto di questo articolo unico consiste in una aggiunta al disposto dell'articolo unico della legge 21 novembre 1950, n. 1030; l'integrazione è concen-

trata nella frase «e con enti e istituti di diritto pubblico, statali e parastatali, che comunque abbiano facoltà di provvedere ad investimenti di capitali in imprese industriali».

Si tratta di questo: dato che nella legge 21 novembre 1950, n. 1030, i Comuni venivano ad essere autorizzati a contrarre mutui con Istituti o sezioni autorizzati ad esercitare il credito a medio e lungo termine, anche in deroga alle disposizioni emanate con gli articoli 300 e 317 della legge a favore degli impianti comunali di produzione di energia elettrica, l'attuale progetto tende ad estendere tale facoltà ad operazioni da contrarsi con Enti ed Istituti di diritto pubblico, statali e parastatali, che comunque abbiano facoltà di provvedere ad investimenti di capitali in imprese industriali. Evidentemente il dispositivo richiama ad un senso di responsabilità gli amministratori che, valendosi di questa contrattazione di mutui, dovranno fare i calcoli delle risorse e delle disponibilità del bilancio.

Non deve tuttavia dimenticarsi che questi impianti idroelettrici costituiscono redditi notevoli per i comuni che ne hanno la gestione; forse questa considerazione ha indotto il proponente ad estendere la facoltà di contrarre mutui in tal senso. Per parte mia non vedo difficoltà ad approvare questa estensione, lasciando la parola a coloro che avranno la responsabilità di decidere, e facendo assegnamento sulle condizioni che in alcuni casi ho visto eccezionalmente di favore per gli enti locali che hanno bisogno di contrarre questi mutui.

PRESIDENTE. Desidero aggiungere da parte mia un'osservazione. Ho avuto occasione di essere favorevole a questo svincolo delle aziende municipalizzate dalla necessità che i mutui si facciano non sui propri bilanci, ma dai municipi, per dare maggior valore a queste aziende municipalizzate che hanno uno sviluppo molto notevole. Ed ho già visto che effettivamente, quando le aziende municipalizzate debbono contrarre un mutuo per un'opera di produzione dell'energia elettrica, è bene che possano avere libertà di contrarre il mutuo come fossero dei privati. Adesso invece il mutuo poggia sul valore patrimoniale dell'azienda, garantito dal Municipio, impegnando il complesso del suo bilancio. Le

quote di interesse ed ammortamento entrano nel bilancio economico dell'azienda per una quota, stabilita per legge, degli impianti patri-monialiali.

Si tratta dunque di una semplificazione notevole, che facilita e rende più agile il funzionamento delle aziende municipalizzate. Sono quindi favorevolissimo alla possibilità di richiedere il credito laddove l'azienda può più facilmente averlo. Altrimenti, molte volte il suo lavoro subisce intralci per difficoltà di finanziamento. In questo modo invece un'ampia gamma di Istituti di credito ha possibilità di finanziare il lavoro degli impianti, e tutto si svolge più facilmente.

Nessun altro chiedendo di parlare, metto ai voti l'articolo unico del disegno di legge, del quale è stata già data lettura. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Discussione e rinvio del disegno di legge: « Modificazione temporanea all'articolo 3 della legge 6 febbraio 1942, n. 128, in materia di esami per il conseguimento dei certificati di abilitazione ai servizi radioelettrici a bordo delle navi mercantili » (N. 2383)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modificazione temporanea all'articolo 3 della legge 6 febbraio 1942, n. 128, in materia di esami per il conseguimento dei certificati di abilitazione ai servizi radioelettrici a bordo delle navi mercantili ».

Il disegno di legge consta di un articolo unico, del quale do lettura:

Articolo unico.

In deroga al disposto dell'articolo 3 della legge 6 febbraio 1942, n. 128, è data facoltà all'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni di sospendere le sessioni normali di esami per il conseguimento dei certificati internazionali per il disimpegno dei servizi radioelettrici sulle navi mercantili, fino a che la materia del conseguimento dei certificati stessi non sarà stata ridisciplinata con nuove norme.

Ha facoltà di parlare il relatore, senatore Ricci Mosè.

RICCI MOSE', *relatore*. Il disegno di legge sottoposto al nostro esame e alla nostra approvazione ha lo scopo di fornire alla Marina mercantile radiotelegrafisti con una preparazione più efficiente e più aggiornata.

L'articolo 3 della legge 6 febbraio 1942, n. 128, dispone che gli esami per la concessione dei certificati di abilitazione ai servizi radioelettrici a bordo delle navi mercantili siano tenuti normalmente una volta l'anno.

Le Commissioni di esame sono state concordi nel rilevare il basso livello culturale della media dei candidati e ciò anche in relazione al trattamento di « ufficiali » che i radiotelegrafisti hanno praticamente ottenuto nella Marina mercantile; hanno rilevato inoltre la necessità di rivedere i programmi per adeguarli alle nuove acquisizioni della radio tecnica e per comprendervi le nuove nozioni, ritenute indispensabili, relative alla nautica.

È in funzione perciò, presso il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, una apposita Commissione interministeriale per lo studio delle riforme da apportare ai programmi di esami oggi vigenti.

È da presumere che i lavori della Commissione richiederanno ancora qualche tempo per essere ultimati, mentre occorrerà altro tempo per l'approvazione formale dei nuovi programmi ed altro tempo ancora prima di poter richiedere ai candidati agli esami la preparazione secondo i nuovi programmi.

Per le suddette ragioni è stato predisposto questo disegno di legge.

A mio parere la sospensione dei concorsi per alcuni anni non pregiudica il servizio, perchè di patenti a radiotelegrafista ne sono state rilasciate fin troppe, e il personale è esuberante.

MEACCI. Osservo che il progetto di legge stabilisce la sospensione dei concorsi, perchè non sono pronti i programmi, e occorre che la apposita Commissione disciplini la materia. Ma allora è necessario fissare un termine, onde non avvenga che gli interessati continuino ad attendere per anni, senza nulla sapere di quando potranno effettuare gli esami.

RICCI MOSE', *relatore*. L'osservazione del senatore Meacci mi sembra giusta: devo far

VII COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.)

134^a RIUNIONE (5 giugno 1952)

presente però che non sono attualmente in grado di comunicare di quanto tempo la Commissione di studio possa avere bisogno per la compilazione dei programmi.

PANETTI. Ma per la preparazione di un programma di concorso potrà occorrere al più un anno !

PRESIDENTE. Ma qui non si tratta del tempo per preparare i programmi. Il problema è un altro: c'è esuberanza di iscritti nella matricola dei radiotelegrafisti, e si tende ad una riduzione della matricola nella Marina mercantile, nella quale più di 35.000 marittimi esuberanti sono a terra in attesa di imbarco. È inutile dunque dare il libretto di navigazione a gente che non può poi trovare impiego.

RICCI MOSE', *relatore*. Il Ministro però faceva considerare anche che, ampliando i programmi, è necessario dar tempo ai candidati per potersi preparare.

PRESIDENTE. Sarà meglio dunque sentire prima il parere del Ministro proponente riguardo al termine da fissare, come ha proposto l'onorevole Meacci.

Resta inteso che il relatore senatore Ricci Mosè avrà cura di concordare con il Ministero il termine della proroga.

La discussione del disegno di legge è rinviata ad altra riunione.

La riunione termina alle ore 11,15.