

SENATO DELLA REPUBBLICA

7^a COMMISSIONE

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

MERCOLEDÌ 20 APRILE 1955

(49^a Seduta in sede deliberante)

Presidenza del Presidente CORBELLINI

INDICE

Disegni di legge:

« Istituzione della classe VIII-*bis* e della corrispondente qualifica di bigliettaio scelto nelle tabelle nazionali (allegato B) delle qualifiche del personale dei pubblici servizi di trasporto in concessione, approvate con la legge 6 agosto 1954, n. 858 » **(870)** (D'iniziativa dei deputati Angelini Armando, Rubeo ed altri) (Approvato dalla Camera dei deputati) **(Discussione e approvazione)**:

PRESIDENTE	Pag. 862
AMIGONI, <i>relatore</i>	862
MANNIRONI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	862
MASSINI	862

« Istituzione dei vaglia postali a taglio fisso » **(952)** **(Discussione e rinvio)**:

PRESIDENTE	866
FLECCHIA	866

MOLINARI, <i>relatore</i>	Pag. 864
VACCARO	866

« Abrogazione degli articoli 10 e 17 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 30 maggio 1947, n. 652 » **(992)** (Approvato dalla Camera dei deputati) **(Discussione e rinvio)**:

PRESIDENTE	862, 864
BUIZZA, <i>relatore</i>	863, 864
MASSINI	864
PORCELLINI	864

« Disciplina del versamento paritetico dei contributi obbligatori all'Ente nazionale assistenza gente di mare da parte degli armatori e dei marittimi » **(997)** (D'iniziativa dei deputati Cappugi ed altri) (Approvato dalla Camera dei deputati) **(Discussione e approvazione)**:

PRESIDENTE	866, 867
MASSINI	867
PORCELLINI	867
VACCARO, <i>relatore</i>	866

La seduta è aperta alle ore 10.

Sono presenti i senatori: Amigoni, Barbaro, Buizza, Caporali, Cappellini, Cerabona, Corbellini, Crollanza, Flecchia, Massini, Molinari, Porcellini, Rizzatti, Romano Domenico, Sanmartino, Terragni, Vaccaro e Voccoli.

Interviene il Sottosegretario di Stato per i trasporti Mannironi.

PORCELLINI, Segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

Discussione e approvazione del disegno di legge d'iniziativa dei deputati Angelini Armando, Rubeo ed altri: « Istituzione della classe VIII-bis e della corrispondente qualifica di bigliettaio scelto nelle tabelle nazionali (allegato B) delle qualifiche del personale dei pubblici servizi di trasporto in concessione, approvate con la legge 6 agosto 1954, n. 858 » (870) (Approvato dalla Camera dei deputati).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge di iniziativa dei deputati Angelini Armando, Rubeo ed altri: « Istituzione della classe VIII-bis e della corrispondente qualifica di bigliettaio scelto nelle tabelle nazionali (allegato B) delle qualifiche del personale dei pubblici servizi di trasporto in concessione, approvate con la legge 6 agosto 1954, n. 858 », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

AMIGONI, *relatore*. Questo disegno di legge, che modifica le tabelle nazionali delle qualifiche del personale dei pubblici servizi di trasporto in concessione, si compone di due articoli. Essi stabiliscono che deve essere inquadrato nella qualifica di bigliettaio scelto l'agente che abbia maturato un'anzianità di servizio di 10 anni nella qualità di bigliettaio ed abbia dato prova in complesso di lodevole servizio. La frase che ha dato luogo a discussioni è stata la seguente: « ed abbia dato prova in complesso di lodevole servizio ». Da una parte si voleva una certa prova di particolare perizia, dall'altra parte si voleva omettere ogni indicazione: la formula adottata è di compromesso. Ritengo che se questa frase è stata ritenuta equa dall'altro ramo del Parlamento, potremmo accettare anche noi una tale dizione ed approvare il disegno di legge.

MASSINI. Mi associo alle considerazioni fatte dal collega relatore.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Sono d'accordo.

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

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

Art. 1.

È istituita la classe VIII-bis nell'allegato B delle tabelle nazionali delle qualifiche del personale dei pubblici servizi di trasporto in concessione, approvate con la legge 6 agosto 1954, n. 858.

In tale classe è istituita la qualifica di « bigliettaio scelto ».

(È approvato).

Art. 2.

Nelle note esplicative dell'allegato B di cui all'articolo precedente viene aggiunta, dopo il punto VIII la seguente nota esplicativa, che porta il numero VIII-bis: « Deve essere inquadrato nella qualifica di bigliettaio scelto l'agente che abbia maturato una anzianità di servizio di 10 anni nella qualifica di bigliettaio ed abbia dato prova in complesso di lodevole servizio ».

(È approvato).

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

(È approvato).

Discussione e rinvio del disegno di legge: « Abrogazione degli articoli 10 e 17 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 30 maggio 1947, n. 652 » (992) (Approvato dalla Camera dei deputati).

PRESIDENTE. Segue all'ordine del giorno la discussione del disegno di legge: « Abrogazione degli articoli 10 e 17 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 30 maggio 1947, n. 652 », già approvato dalla Camera dei deputati.

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

Articolo unico.

Gli articoli 10 e 17 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 30 maggio 1947, n. 652, sono abrogati.

È del pari abrogata la disposizione del primo comma dell'articolo 111 del decreto del Presidente della Repubblica 5 giugno 1952, n. 656, salvo per quanto riguarda le assegnazioni senza concorso ed i concorsi, previsti dal citato decreto legislativo 30 maggio 1947, n. 652, per i quali, alla data della presente legge, sia già intervenuta, nel *Bollettino ufficiale* del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, la pubblicazione degli elenchi dei posti da assegnare senza concorso o dei bandi di concorso.

BUIZZA, relatore. A causa degli eventi bellici e del successivo periodo, i concorsi per la assegnazione di ricevitorie postali e telegrafiche, collettorie e posti di portalettere rurali rimasero sospesi per oltre un decennio, così che, ad un certo momento, si ebbero circa 2.500 ricevitorie prive di titolari, e gestite perciò da gerenti provvisori, e circa 3.000 fra collettorie e posti di portalettere rurali affidati a collettori e portalettere provvisori.

La situazione contingente rese necessaria la emanazione di un provvedimento eccezionale e transitorio: il decreto legislativo 30 maggio 1947, n. 652, che, in deroga alle disposizioni vigenti, dettò particolari norme per facilitare il conferimento, con o senza concorso, dei posti disponibili alla data di entrata in vigore del decreto medesimo, e cioè al 7 agosto 1947.

Più precisamente, tale decreto n. 652 consentì in linea principale: a) l'attribuzione senza concorso delle ricevitorie, nonchè delle collettorie e posti di portalettere rurale, di minore importanza, rispettivamente ai gerenti e ai collettori e portalettere rurali provvisori, che contassero, gli uni e gli altri, una determinata anzianità di servizio e di funzioni; b) l'attribuzione mediante concorsi per titoli delle ricevitorie e delle collettorie e posti di portalettere, di importanza superiore, ai dipendenti

che fossero, a seconda dei casi, gerenti o titolari di ricevitoria, oppure collettori e portalettere rurali effettivi, provvisori o sostituti, richiedendosi per tutti requisiti di anzianità adeguati alla diversa importanza del posto da conferire.

Lo stesso decreto n. 652 dispose anche, con gli articoli 10 e 17, che, dopo le assegnazioni senza concorso, e dopo i concorsi, sopra indicati, i posti disponibili al 7 agosto 1947, e rimasti non conferiti, fossero ancora messi a concorso con le stesse norme: come pure che, con le norme medesime, fossero conferiti anche i posti lasciati vacanti dai ricevitori, dai collettori e dai portalettere destinati a nuovi uffici in seguito ai precedenti concorsi summenzionati.

L'applicazione dei predetti articoli 10 e 17 si è quindi necessariamente protratta nel tempo, specie a causa della formazione di tali vacanze d' risulta; tanto che il nuovo ordinamento delle ricevitorie di cui al decreto del Presidente della Repubblica 5 giugno 1952, n. 656, con la disposizione transitoria, contenuta nell'articolo 111, dovette stabilire, a titolo prevalentemente dichiarativo, che i concorsi banditi e da bandire ai sensi del decreto legislativo n. 652 dovevano continuare ad essere indetti e definiti con le norme da esso dettate. La disposizione intendeva appunto riferirsi agli articoli 10 e 17 del citato decreto legislativo numero 652, che sono gli unici del decreto stesso che non abbiano esaurito la loro efficacia.

I risultati che seguirono all'applicazione del decreto legislativo 30 maggio 1947, n. 652, diedero piena ragione dell'eccezionale provvedimento, in quanto, da allora, ben 1.500 gerenti sono stati nominati ricevitori, oltre 2.200 agenti provvisori sono stati nominati collettori e portalettere, e circa 300 titolari di ricevitorie hanno potuto conseguire l'assegnazione di ricevitorie più importanti.

Senonchè, dopo i concorsi banditi negli anni successivi alla legge, che diedero i ricordati benefici frutti, si è dovuto constatare che il mantenimento in vigore di dette norme eccezionali non è più attualmente giustificato, e riesce anzi esiziale alla sollecita assegnazione dei posti, mantenendo bloccati quelli non conferiti con le citate norme.

Si è verificato, cioè, che coloro che riescono a classificarsi nella graduatoria dei vincitori sono in gran parte gli stessi che, pur essendo riusciti a conseguire ottimi posti in base ai concorsi precedentemente vinti, continuano a partecipare ai nuovi concorsi unicamente per conseguire quel determinato ufficio o per altre personali ragioni. Non ottenuto tale scopo, rinunciano ai concorsi, provocando con la loro inutile partecipazione, la esclusione dalla graduatoria di concorrenti forniti di requisiti inferiori.

È da notare, inoltre, che il nuovo ordinamento delle ricevitorie di cui al citato decreto del Presidente della Repubblica 5 giugno 1952, n. 656, ha ormai per molti concorrenti resa inutile la stessa partecipazione ai concorsi perchè ha livellato, per grandi gruppi di uffici, quel trattamento che, essendo prima differenziato, costituiva lo stimolo al concorso.

Per di più, il mantenimento delle disposizioni del decreto legislativo n. 652 del 1947 è causa del crescente malcontento di coloro che, non avendo potuto partecipare ai concorsi banditi in base al decreto legislativo medesimo, attendono che la situazione sia finalmente sbloccata, e che i posti disponibili vengano messi a concorso con le eque ed aggiornate norme della riforma di cui al ripetuto decreto del Presidente della Repubblica 5 giugno 1952, numero 656.

Per tutti questi motivi si è predisposto il presente disegno di legge che, con l'articolo unico, provvede a ristabilire la normalità mediante l'abrogazione degli articoli 10 e 17 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 30 maggio 1947, n. 652, lasciando transitoriamente ferma l'applicazione delle norme stesse solo per quanto riguarda le assegnazioni senza concorso ed i concorsi per i quali alla data della emananda legge sia già intervenuta la pubblicazione nel Bollettino ufficiale del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni degli elenchi dei posti da assegnare senza concorso o dei bandi di concorso.

Onorevoli colleghi, io non ho alcun emendamento da proporre alla Commissione e per-

tanto vi prego di voler approvare il disegno di legge nel testo che ci è pervenuto dalla Camera dei deputati.

PORCELLINI. Desidererei che specialmente quando si discute di questioni inerenti al personale, fosse presente il Ministro o il Sottosegretario. Non si può discutere un disegno di legge che porta delle modifiche a quella che è l'attuale situazione del personale senza avere le dovute garanzie, e pertanto crederei che sarebbe opportuno rinviare ad altra seduta l'approvazione del disegno di legge.

PRESIDENTE. Prendo atto della giusta osservazione del senatore Porcellini. Però in questo caso ci troviamo di fronte al desiderio unanime degli interessati che il disegno di legge sia approvato al più presto.

MASSINI. Desidero tranquillizzare il collega Porcellini, pur aderendo alle sue giuste osservazioni. Infatti nel caso specifico le organizzazioni sindacali sono d'accordo, anzi sollecitano l'approvazione di questo provvedimento.

PORCELLINI. Comprendo l'urgenza di approvare questo disegno di legge; però se se ne rinvia l'approvazione di qualche giorno credo che non accadrà nulla. Infatti io vorrei avere dal Ministro delle garanzie di carattere politico, specialmente per quanto riguarda i posti assegnati senza concorso. Chiedo pertanto la presenza del Ministro.

BUIZZA, *relatore*. Qui si tratta di derogare a un provvedimento di carattere straordinario introdotto ed adottato per rimediare a tutte quelle deficienze che si erano accumulate negli anni del periodo bellico. Pertanto approvando questo disegno di legge si restituisce alla normalità la situazione.

PRESIDENTE. Tenuto conto che la richiesta del senatore Porcellini è fondata, se non si fanno osservazioni, il seguito della discussione di questo disegno di legge è rinviato alla seduta di domani.

(Così resta stabilito).

Discussione e rinvio del disegno di legge: « Istituzione dei vaglia postali a taglio fisso » (952).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Istituzione dei vaglia postali a taglio fisso ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

MOLINARI, *relatore*. Onorevoli colleghi, fin dal maggio del 1953, il Consiglio d'amministrazione del Ministero delle poste e telecomunicazioni, nel deliberare sulla proposta di un aumento nella misura del compenso di alcune voci della tariffa di cottimo del servizio vaglia, manifestò il voto che fosse studiata la possibilità di sostituire l'attuale sistema di controllo integrale con altro saltuario, atto a ridurre sensibilmente la relativa spesa.

Considerata l'utilità di raggiungere questo obiettivo e studiatine i mezzi, si convenne di agire alla base del sistema stesso. Ed il mezzo più idoneo è stato trovato nell'istituzione di una nuova specie di vaglia con modalità di emissione, di pagamento e di contabilizzazione assai semplice, tali cioè da apportare un reale snellimento alla tecnica dell'operazione, alleggerendo il lavoro delle varie fasi del ciclo esecutivo e riducendo il costo di esercizio della particolare branca di servizio.

Detta necessità, collegata principalmente a recenti indagini statistiche sulla distribuzione degli importi dei vaglia postali interni, che si è vista maggiormente accentrata sugli importi in cifra tonda multipla di lire 1000, hanno spinto l'Amministrazione delle poste alla ricerca di un diverso sistema di trasferimento delle somme di limitato importo, tale da soddisfare alle esigenze degli utenti, secondo le preferenze che l'indagine statistica ha fatto rilevare, e da corrispondere alle norme di una tecnica basata sulla massima semplicità di procedura delle diverse fasi esecutive, da quelle di sportello, a diretto contatto con il pubblico, a quelle interne di amministrazione e di controllo.

Un esame alle forme di vaglia in uso presso altre amministrazioni postali ha richiamato l'attenzione sul vaglia a taglio fisso in uso in Gran Bretagna.

Il sistema inglese ha due tipi di vaglia interni: il *British money order* ed il *British postal order*.

Il primo è il comune vaglia ordinario interno a importo libero entro il limite massimo di Lst. 50. (lire 88.000). Il secondo viene emesso invece in 28 tagli dal minimo di mezzo scellino (lire 44) al massimo di L. 40 scellini (3.520) ed è quello che particolarmente è stato preso a modello da noi.

Per questo tipo di vaglia vi sono quattro classi di tasse:

pence 1½ (lire 11) per i tagli di ½ scellino e di 1 scellino;

pence 2 (lire 15) per i tagli da 1 scellino e 6 pence a 5 scellini;

pence 3 (lire 22) per i tagli da 6 scellini a 21 scellini;

pence 6 (lire 44) per il taglio di 40 scellini.

Il vaglia a taglio fisso in Inghilterra è assai più diffuso di quello ordinario. Lo provano i seguenti dati relativi ai vaglia emessi nello esercizio 1951-52: vaglia a taglio fisso numero 534.267.000, vaglia ordinari n. 19.950.000, totale n. 554.217.000. Dei vaglia a tasso fisso, il valore di st. 2 (lire 1766) ha segnato la frequenza più elevata, con ben 67.290.000 titoli.

Questo risultato pressochè analogo a quello che si riscontra in Italia prova che il vaglia postale serve generalmente per la trasmissione di somme di importo limitato. Per somme maggiori, il pubblico, anche se appartenente a categorie non qualificate, preferisce rivolgersi agli istituti di credito.

Presso di noi nel decorso esercizio 1952-53 la quantità dei vaglia ordinari interni ha superato di poco i 14.000.000. Il peso relativo dei due gruppi nei quali si suddividono i vaglia è il seguente: vaglia inferiori, fino a lire 20.000 93 per cento, vaglia superiori, da oltre 20.000 a 50.000 lire, 7 per cento.

Compiuto questo esame analitico ed accurato, l'Amministrazione delle poste ha dedotto che convenga di istituire i vaglia a taglio fisso e pertanto i tagli da adottare inizialmente potrebbero essere i seguenti: lire 500, lire 1.000, lire 2.000, lire 3.000, lire 4.000 e lire 5.000.

È lecito presumere che gli importi intermedi tenderanno a scemare, polarizzandosi gradualmente sui valori in cifra tonda.

Le caratteristiche dei vaglia a taglio fisso e l'organizzazione del servizio sono state studiate tenendo presenti in linea di massima le disposizioni che regolano il servizio del *British postal order* con gli adattamenti resi necessari dal diverso ordinamento amministrativo e contabile dell'amministrazione postale italiana.

Le tasse che si verrebbero a pagare sono: lire 20 per i tagli di 500 e di lire 1.000; lire 30 per i tagli di lire 2.000 e di lire 3.000; lire 40 per i tagli di lire 4.000 e di lire 5.000.

In conclusione il servizio dei vaglia postali a taglio fisso realizza notevole riduzione delle operazioni di controllo e riduzione del costo del servizio.

Con esso verrà altresì a conseguirsi uno snellimento radicale delle operazioni di accettazione con diradamento del pubblico agli sportelli e una semplificazione delle operazioni di riscontro delle ragionerie provinciali e, in special modo, di quelle degli uffici di controllo.

FLECCHIA. Noi siamo d'accordo sul complesso del disegno di legge; vorremmo proporre solo all'articolo 2 di portare la validità dei vaglia a taglio fisso da 2 mesi a 3 mesi.

MOLINARI, *relatore*. Sono d'accordo.

VACCARO. Vorrei chiedere la soppressione della norma contenuta nel secondo comma dell'articolo 2, per la quale i vaglia « non sono cedibili per girata ». E questo perchè talvolta è assolutamente necessaria la girata, magari da parte di una persona malata al figlio o alla moglie.

PRESIDENTE. Dovremmo chiedere su queste proposte il pensiero del Governo.

Propongo pertanto di rinviare il seguito della discussione di questo disegno di legge alla seduta di domani, considerando però esaurita la discussione generale.

(Così resta stabilito).

Discussione e approvazione del disegno di legge d'iniziativa dei deputati Cappugi ed altri: « Disciplina del versamento paritetico dei contributi obbligatori all'Ente nazionale assistenza gente di mare da parte degli armatori e dei marittimi » (997) (Approvato dalla Camera dei deputati).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge di iniziativa dei deputati Cappugi ed altri: « Disciplina del versamento paritetico dei contributi obbligatori all'Ente nazionale assistenza gente di mare da parte degli armatori e dei marittimi », già approvato dalla Camera dei deputati. Dichiaro aperta la discussione generale.

VACCARO, *relatore*. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Ministro, questo disegno di legge viene al nostro esame dopo un ampio dibattito da parte dell'VIII Commissione della Camera dei deputati, che, infine, nella seduta del 2 marzo 1955, lo ha approvato all'unanimità. Con due decreti del 1938, che sono tuttora in vigore, le società esercenti servizi marittimi sono obbligate a corrispondere all'Ente nazionale per l'assistenza alla gente di mare, un contributo.

Uguale contributo sono obbligati a corrispondere gli armatori e i marittimi.

Tale contributo venne stabilito dalle imprese armatoriali per mezzo di due contratti collettivi nazionali del 1938, che poi vennero prorogati nel 1944. Vennero fissati detti contributi nella percentuale complessiva dell'1 per cento della retribuzione. Nel 1946 fra le due Confederazioni, quella degli armatori e quella dei lavoratori, si stipulava un accordo sindacale che stabiliva l'identico contributo paritetico.

Però, questo accordo sindacale non venne rispettato, non solo perchè in esso si vedeva un diverso trattamento nei riguardi degli iscritti alle diverse associazioni, ma anche perchè molti non versavano il contributo.

L'Ente nazionale per l'assistenza alla gente di mare si trovò quindi in serie difficoltà per il suo funzionamento.

Era necessario risolvere questi gravi inconvenienti per evitare che l'Ente cessasse la

sua alta e nobile funzione a favore di tanti lavoratori.

Per questo l'onorevole Cappugi, insieme ad altri onorevoli deputati, ha presentato una proposta di legge. Intanto è intervenuto un accordo fra tutti gli interessati, i quali, d'accordo anche con il proponente della legge onorevole Cappugi, hanno presentato un nuovo testo che è quello che noi discutiamo.

In questo nuovo disegno di legge la contribuzione viene portata allo 0,60 per cento, ma viene resa obbligatoria, delegando il Governo ad elevarla all'1 per cento, nel caso se ne ravvisasse la necessità.

Viene anche giustamente fissata una distinzione fra le navi superiori e le navi inferiori a 3000 tonnellate, stabilendosi un contributo vario secondo il tonnellaggio delle navi, con la esenzione per navi inferiori alle 1.000 tonnellate di stazza lorda.

La opportunità della esenzione a favore di queste piccole navi è ovvia; non si è voluta aggravare la condizione economica dei piccoli armatori e dei marittimi. Naturalmente da questo vantaggio sono esclusi gli esercizi sovvenzionati di preminente interesse nazionale, ma di carattere locale; e viene invece stabilito per il personale imbarcato su navi cisterne e su navi esercenti funzioni di preminente interesse nazionale una maggiorazione del contributo.

In base ad una tabella, che è la risultante di indagini fatte in base alla legge del 1945, il contributo viene stabilito in forma fissa.

La riscossione dei contributi è stata pure stabilita nella forma per la riscossione delle imposte dello Stato. Sono responsabili gli armatori per la riscossione delle quote con sanzioni non più penali, come si voleva stabilire prima, ma con il pagamento di somme aggiuntive che debbono essere versate in caso di evasione o di ritardo nel pagamento del contributo.

In base a questa sistemazione l'Ente potrà avere un introito di 120-130 milioni che gli consentirà di adempiere al suo compito egregiamente.

Tuttavia, se si verificassero necessità, si è data delega al Governo di poter aumentare il contributo fino all'1 per cento, ed in tal caso verrebbero superati i 150 milioni.

Ciò detto, e con tutta coscienza, specialmente nell'interesse della gente di mare, propongo di approvare questo disegno di legge, che ho avuto l'onore di illustrare.

MASSINI. Come il nostro relatore ha riferito, alla Camera dei deputati vi è stata una lunga discussione prima dell'approvazione di questa proposta di legge, perchè essa nascondeva una importante questione di principio e veniva a creare una disparità di trattamento con altre categorie di lavoratori, in quanto la proposta di legge stessa prevede che il pagamento dei contributi sia fatto per metà dai lavoratori e per metà dai datori di lavoro, mentre per altre analoghe forme di assistenza per analoghe categorie di lavoratori il contributo fa carico completamente al datore di lavoro. Si sarebbe potuto creare un pericoloso precedente. Senonchè a noi risulta — e questa io credo sia la causa della approvazione unanime da parte della Commissione della Camera dei deputati — che è intervenuto un accordo fra gli armatori e la Federazione della gente di mare. Solo per la presenza di questo accordo noi voteremo a favore del disegno di legge in esame.

Ad ogni modo mi è sembrato interessante comunicare tale questione affinché la Commissione sappia che con la approvazione di questo disegno di legge non si vuole creare alcun precedente per le altre categorie. Ci auguriamo che l'accordo sindacale sani la questione in modo che, anche se il disegno di legge resta invariato, il contributo vada totalmente a carico del datore di lavoro.

PORCELLINI. Dichiaro che mi asterrò dalla votazione del presente disegno di legge, perchè, a mio avviso, il nostro voto non può dipendere da accordi fatti dietro le quinte. Il disegno di legge stabilisce un principio che non mi sento di approvare per non creare un precedente.

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

Passiamo ora alla discussione degli articoli di cui do lettura:

Art. 1.

È dovuto all'Ente nazionale per l'assistenza alla gente di mare, per l'attuazione dei suoi scopi istituzionali, un contributo corrispondente alla misura indicata nell'articolo seguente, da parte del personale arruolato sulle navi di stazza lorda pari o superiore alle 1.000 tonnellate, ovvero su navi di qualunque stazza quando queste siano di proprietà o in gestione delle società esercenti servizi sovvenzionati o di preminente interesse nazionale ma di carattere locale.

L'armatore, datore di lavoro del personale sopra specificato, è obbligato a versare all'Ente assistenza gente di mare un contributo pari a quello dovuto dal personale stesso.

Il contributo dovuto dal marittimo è trattenuto mensilmente dall'armatore al quale è fatto obbligo di versarlo unitamente a quanto di sua spettanza.

(È approvato).

Art. 2.

L'importo dovuto per ciascun marittimo arruolato, per ogni mese di imbarco, comprensivo sia del contributo di pertinenza del marittimo, sia di quello di pertinenza dell'armatore è il seguente:

comandanti, direttori di macchina, capo commissari e primi ufficiali, lire 690;
secondi e terzi ufficiali, lire 525;
allievi ufficiali, lire 420;
sottufficiali, lire 480;
comuni e giovanotti, lire 390;
mozzi e piccoli, lire 228.

Per i periodi di arruolamento inferiori al mese, il contributo è versato in proporzione al numero dei giorni di imbarco.

Per gli equipaggi delle navi di stazza lorda uguale o inferiore a 3.000 tonnellate il contributo mensile per i comandanti, direttori di macchina e primi ufficiali è fissato in lire 555, e per i secondi e terzi ufficiali, in lire 480.

Gli importi indicati nella tabella contenuta nel presente articolo nonchè quelli indicati nel comma precedente, sono maggiorati del 15 per cento nel caso in cui il marittimo sia imbarcato su nave cisterna.

Per i comandanti, direttori di macchina, capi commissari, primi ufficiali e per il restante personale componente lo stato maggiore, imbarcati su navi di società esercenti servizi di preminente interesse nazionale e di società esercenti servizi sovvenzionati di carattere locale, la cifra indicata nella tabella sopra riportata è maggiorata di lire 150 mensili.

(È approvato).

Art. 3.

Nel primo quinquennio di applicazione della presente legge, al fine di poter assicurare l'adeguatezza del contributo alle necessità dell'Ente nazionale assistenza gente di mare, con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro del lavoro e della previdenza sociale, di concerto con il Ministro della marina mercantile, sentite le organizzazioni sindacali interessate, potranno essere aumentati gli importi fissati nella tabella di cui al precedente articolo.

Il contributo complessivo dovuto all'Ente per ogni marittimo non potrà, in ogni caso, superare l'1 per cento della retribuzione a questi spettante, calcolata in base agli elementi previsti dalle norme di cui all'articolo 1 del decreto legislativo 1° agosto 1945, n. 692, con esclusione della indennità di panatica.

(È approvato).

Art. 4.

È fatto obbligo all'armatore di versare entro il quindicesimo giorno di ogni mese all'Ente nazionale per l'assistenza alla gente di mare, per le navi in armamento, il contributo dovuto per il mese precedente, come se la nave fosse in pieno armamento, in base alle tabelle stabilite a tal fine, secondo i casi, dal Ministero della marina mercantile o dai contratti ed accordi collettivi di arruolamento.

Entro novanta giorni dal giorno di scadenza previsto per il versamento, l'armatore è tenuto ad effettuare il conguaglio fra quanto versato all'Ente e quanto dovuto, in relazione all'accertata effettiva consistenza dell'equipaggio, inviando contemporaneamente all'Ente stesso

l'elenco nominativo del personale imbarcato all'epoca cui si riferisce il conguaglio, con le relative qualifiche.

(È approvato).

Art. 5.

I crediti dell'Ente nazionale per l'assistenza alla gente di mare, per quanto riguarda i contributi previsti dalla presente legge, sono privilegiati ai sensi dell'articolo 552, n. 3, del Codice della navigazione, approvato con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327.

Questi sono riscossi, in caso di mancato pagamento, unitamente alle somme aggiuntive di cui all'articolo successivo, con la procedura vigente per le imposte dirette. A tal fine l'Ente, trascorsi 60 giorni dalla data di scadenza dei contributi dovuti ai sensi degli articoli precedenti, avvalendosi dei dati che, a sua richiesta sono forniti dalle competenti capitanerie di porto, compila i ruoli dei debitori morosi, comprendendovi gli aggi di riscossione che sono trasmessi alla Intendenza di finanza territorialmente competente per la esecuzione e la esazione.

I versamenti sono eseguiti dagli esattori, al netto degli aggi, con l'obbligo del non riscosso come riscosso all'Ente nazionale per l'assistenza alla gente di mare.

(È approvato).

Art. 6.

L'armatore, che non provvede al pagamento dei contributi entro il termine stabilito, o vi provvede in misura inferiore alla dovuta, è obbligato al pagamento dei contributi medesimi, o delle parti di essi non versate, anche per la quota a carico dei marittimi arruolati. In tal caso l'armatore è tenuto anche al versamento all'Ente di una somma aggiuntiva pari alla quota di sua spettanza.

La sorveglianza e il controllo sul regolare pagamento dei contributi previsti dalla presente legge sono demandati agli Ispettorati del lavoro e disciplinati dalle stesse norme in vigore per la sorveglianza e il controllo dell'adempimento degli obblighi contributivi per le assicurazioni sociali.

(È approvato).

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

(È approvato).

La seduta termina alle ore 10,50.

Dott. MARIO CARONI

Direttore dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari