

COMMISSIONE X
TRASPORTI — POSTE E TELECOMUNICAZIONI
MARINA MERCANTILE

I.

SEDUTA DI VENERDÌ 28 NOVEMBRE 1958

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MATTARELLA

INDICE

	PAG.
Congedi:	
PRESIDENTE	1
Disegno di legge (Discussione e approvazione):	
Ordinamento dei servizi postali e commerciali marittimi di carattere locale del Medio e dell'Alto Adriatico (522)	1
PRESIDENTE	1, 2, 4, 5, 7, 9
BOLDI, <i>Relatore</i>	1, 9
VIDALI	2
GETTER WONDRIK	3, 5
CAIATI, <i>Sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i>	3, 5, 7, 9
SCHIANO	3
POLANO	3, 4, 9
RAVAGNAN	4, 7
TROISI	4, 7
LOMBARDI RUGGERO	4, 7
Votazione segreta:	
PRESIDENTE	9

La seduta comincia alle 10,10.

Congedo.

PRESIDENTE. Comunico che è in congedo il deputato Viale.

Discussione del disegno di legge: Ordinamento dei servizi postali e commerciali marittimi di carattere locale del Medio e dell'Alto Adriatico. (522).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Ordinamento dei servizi postali e commerciali marittimi di carattere locale del Medio e dell'Alto Adriatico ». (522).

Comunico che la V Commissione (Bilancio e partecipazioni statali) ha espresso parere favorevole all'approvazione del provvedimento.

L'onorevole Boidi ha facoltà di svolgere la sua relazione.

BOLDI, *Relatore*. I servizi postali e commerciali marittimi, denominati di carattere locale, riguardano, come è noto, sei settori: 1° Arcipelago Toscano; 2° Isole Partenopee e Pontine; 3° Isole Eolie; 4° Isole Egadi, Pelagie, Ustica e Pantelleria; 5° Medio Adriatico; 6° Alto Adriatico.

Detti servizi non sono, attualmente, regolati in modo uniforme. I primi quattro furono assoggettati a nuova disciplina con la legge 5 gennaio 1953, n. 34, con la quale vennero eliminate le discordanze lamentate nel corso del loro esercizio. Per alcuni di essi, infatti, vigeva il sistema della sovvenzione e del contributo straordinario mentre, per altri, vigeva il sistema della sola sovvenzione; il contributo straordinario di esercizio, inoltre, funzionava come strumento di integrazione per tutte le

voci di spese ed entrate, alterando profondamente il regime sovvenzionale. Il riassetto di questi servizi, promosso dalla citata legge 5 gennaio 1953, n. 34, consistette soprattutto nell'applicazione del solo contributo straordinario.

Degli altri due servizi, che sono poi i servizi marittimi adriatici, quello denominato del Carnaro e di Zara è tuttora disciplinato dal decreto-legge 7 dicembre 1936, n. 2081, convertito nella legge 10 giugno 1937, n. 1002, ed è esercito dalla società di navigazione S.A.I.M. (già Fiumana) la cui convenzione scadrà il 31 dicembre 1958; l'altro, e precisamente quello denominato di Trieste e dell'Istria, è tuttora regolato dalla legge 16 giugno 1939, n. 949, ed è esercito dalla società di navigazione « Istria-Trieste » con sede in Trieste. Anche la convenzione con detta società scadrà il 31 dicembre 1958.

Proprio in vista della scadenza di queste convenzioni, è apparso opportuno procedere al riassetto dei due servizi marittimi adriatici sottoponendo gli stessi alla disciplina prevista dalla legge 5 gennaio 1953, n. 34, per tutti gli altri servizi marittimi di carattere locale. Il disegno di legge, sottoposto oggi all'esame della nostra Commissione, tende infatti a questo precipuo scopo: dare un nuovo riassetto ai servizi marittimi dell'Adriatico inquadrandoli nello stesso ordinamento in cui sono inquadrati gli altri quattro settori dei servizi marittimi di carattere locale. Il disegno di legge ricalca quindi, nei vari articoli, eccezion fatta per gli articoli 2 e 3, le norme contenute nella legge 5 gennaio 1953, n. 34. Ho detto: eccezion fatta per gli articoli 2 e 3, in quanto l'articolo 2 riguarda la classificazione dei servizi marittimi dell'Adriatico in due settori: settore *E*), corrispondente al 5° dei settori precedentemente elencati, e cioè al Medio Adriatico, e settore *F*) corrispondente al 6° settore e cioè all'Alto Adriatico. L'articolo 3 riguarda invece il programma delle linee da esercitare, programma che è stato fissato tenendo conto dei nuovi orientamenti di quei traffici, in relazione alle mutate condizioni politico-sociali del settore adriatico.

Tale programma risponde pienamente alle esigenze dei servizi marittimi. Per quanto riguarda, in particolare, il Medio Adriatico, posso dire, a titolo informativo, che ho ricevuto anche una lettera dalla Camera di commercio di Ancona da me consultata, con la quale si esprime piena adesione e plauso al programma contemplato dal disegno di legge in esame, rispondente effettivamente ai biso-

gni dei vari servizi e traffici marittimi. Ho ragione di credere che, in merito, anche le esigenze dei traffici marittimi dell'Alto Adriatico siano state soddisfatte.

Gli altri articoli del disegno di legge, come ho detto, si richiamano alle norme contenute nella legge 5 gennaio 1953, n. 34, e nell'articolo 6 si fa parola della maggiore spesa, derivante dall'approvazione del disegno di legge stesso. A tale maggiore spesa, nella misura di lire 160 milioni, si provvederà a carico del capitolo n. 685 concernente il fondo occorrente per far fronte ad oneri dipendenti da provvedimenti legislativi in corso, iscritto nello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1958-59. La competente Commissione bilancio e partecipazioni statali, come ha comunicato l'onorevole Presidente, ha espresso parere favorevole.

In considerazione di quanto esposto, ritengo che la Commissione possa approvare senz'altro il disegno di legge.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

VIDALI. Il provvedimento sottoposto al nostro esame tende a dare un organico riassetto ai servizi del Medio e dell'Alto Adriatico ed anche a completare una serie di rapporti economici con la sponda orientale. Sappiamo tutti come la Jugoslavia stia potenziando fortemente i suoi servizi commerciali marittimi e le sue attrezzature cantieristiche, anche per navi estere. Naturalmente, sussistendo in regime di libero scambio la concorrenza, sorge la necessità di porsi in condizioni di affrontarla.

All'esercizio dei servizi marittimi del Medio e dell'Alto Adriatico provvedono attualmente delle società private, i bilanci delle quali vengono integrati dallo Stato. Orbene, posto che lo Stato deve intervenire con forti sovvenzioni, noi riteniamo più opportuno che lo Stato stesso assuma direttamente la gestione delle linee di navigazione in oggetto. Queste sono infatti esercitate nell'interesse pubblico, e quindi l'assunzione della gestione da parte dello Stato rappresenterebbe una maggiore tutela del servizio. Inoltre, dato che nel Medio e nell'Alto Adriatico operano anche società statali jugoslave, occorre, da parte italiana, mantenere un particolare decoro, decoro cui non possono sufficientemente provvedere le società private che sono piuttosto tese al conseguimento di un utile. È noto come le navi jugoslave, che fanno servizio nelle stesse zone, siano più moderne, più belle e più grandi di quelle delle società pri-

vate italiane che si avvalgono infatti di naviglio vecchissimo. Meglio, dunque, ripeto, far assumere direttamente dallo Stato la gestione delle linee marittime cui si riferisce il disegno di legge in esame, anziché addvenire alla stipulazione di particolari onerose convenzioni con società private.

GEFTER WONDRICH. Il progetto di legge in esame trae in parte origine dalla legge 5 gennaio 1953, n. 34, ed in merito penso che il disposto dell'articolo 1 di questa legge, ai sensi del quale il Ministero della marina mercantile è autorizzato a provvedere entro sei mesi a concedere all'industria privata l'esercizio dei servizi postali e commerciali marittimi, dovrebbe continuare ad avere vigore. Infatti, il 31 dicembre 1958 scadono le convenzioni in atto ed un solo mese di tempo per provvedere alle gare di appalto è senz'altro insufficiente.

CAIATI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Il termine previsto del 1° gennaio 1959 deve essere senz'altro modificato.

GEFTER WONDRICH. Ritengo che l'attuazione completa di quanto previsto dal disegno di legge richieda del tempo e proporrei pertanto di fissare la decorrenza dal 1° gennaio 1960, anziché dal 1° gennaio 1959.

Per quanto riguarda, poi, l'opinione manifestata dall'onorevole Vidali, secondo la quale sarebbe meglio fare assumere direttamente dallo Stato la gestione delle linee di navigazione di cui al provvedimento in esame, mi permetto ricordare alla Commissione che la società di navigazione « Istria-Trieste » ha una tradizione. Per decenni, infatti, essa, con i suoi servizi e le sue navi, che a suo tempo sono state moderne, ha tenuto vivo il traffico fra l'Istria, Venezia e la Dalmazia. La « Istria-Trieste » non è una società privata che abbia agito a fini speculativi, essa deve essere considerata piuttosto, dal punto di vista morale e patriottico, come veramente benemerita del prestigio del nostro paese, anche allorché batteva per forza di cose un'altra bandiera, e non bisogna, inoltre, dimenticare tutti gli eroici marinai che hanno comandato le sue navi.

SCHIANO. In linea di massima sarei d'accordo che i servizi venissero assunti dallo Stato, dato lo sviluppo assunto dai traffici marittimi nel settore del Medio e dell'Alto Adriatico. Siamo effettivamente di fronte alla concorrenza di diverse società di navigazione, le quali fanno compiere alle loro navi i medesimi percorsi e toccare gli stessi porti. Ritengo comunque, al riguardo, che così facendo ci allontaneremmo un po' troppo dall'intento

del disegno di legge in esame, al quale, tuttavia, penso sarebbe bene apportare alcune modifiche.

Anzitutto proporrei un emendamento all'articolo 1, inteso a stabilire che l'esercizio dei servizi marittimi viene affidato all'industria privata mediante pubblica gara, sopprimendo le parole « o a licitazione privata ». E questo, non solo perché nei due settori del Medio e dell'Alto Adriatico diversi possono essere i concorrenti, ma anche perché le convenzioni da stipularsi avranno, come è previsto dall'articolo 4, la durata notevole di venti anni.

Inoltre, ritengo che debba essere riveduta anche la norma contenuta nell'articolo 5, riguardante il mantenimento in servizio del personale. Come gli onorevoli colleghi sanno, il problema dell'avvicendamento sorse dopo la guerra, quando cioè il naviglio era ridotto ad appena trecentomila tonnellate complessive di stazza per cui le soluzioni adottate, anche se non lodevoli, potevano essere tuttavia giustificate. Oggi, però, la situazione è notevolmente mutata e d'altra parte ritengo che non si possa prescindere dalla necessità di salvaguardare i diritti dei lavoratori. È un punto, questo, che va chiarito, perché non si comprende bene se quanto previsto dall'articolo 5 vuol significare che le norme sull'avvicendamento del personale resteranno in vigore, o se saranno, invece, abolite.

POLANO. Siamo alla fine di novembre, vale a dire ad appena un mese dalla scadenza delle convenzioni in atto. La prima, naturale, osservazione è che il provvedimento in esame è tardivo. Per questo suo aspetto, diciamo, negativo, viene a mancare a noi la possibilità di ben valutare la idoneità della soluzione da esso contemplata, e ciò, oltretutto, anche in considerazione del fatto che le nuove convenzioni da stipulare dovrebbero avere la durata di venti anni.

Sembrirebbe a me, pertanto, opportuno soprassedere all'esame del provvedimento, oppure sostituire lo stesso con un articolo unico tendente a prorogare di sei mesi o di un anno i termini di scadenza delle convenzioni dando mandato al Governo di esaminare in questo periodo la possibilità di riordinare i servizi marittimi del Medio e dell'Alto Adriatico nel quadro dei servizi di interesse nazionale. Che essi abbiano un interesse nazionale è dimostrato dal fatto che la bandiera jugoslava, nei due settori del Medio e dell'Alto Adriatico, ha superato la bandiera italiana. Di qui, appunto, la necessità di fare assumere direttamente dallo Stato, attraverso

la Finmare, la gestione dei servizi marittimi per i due settori adriatici.

La proposta da me formulata non dovrebbe incontrare opposizione. Tuttavia, dichiaro che qualora il Governo non ritenesse opportuno accoglierla, mi riservo in via subordinata di proporre i seguenti emendamenti, in sede di esame degli articoli: soppressione all'articolo 1 delle parole « o a licitazione privata »; riduzione del periodo di durata della convenzione da venti a cinque anni.

PRESIDENTE. Bisogna tener presente che il concessionario deve procedere alla costruzione di nuove navi e deve ammortizzare il capitale impiegato.

POLANO. Ebbene, se non proprio di cinque anni, si può stabilire una durata di otto anni, ma venti mi sembrano veramente troppi anche perché in un così lungo periodo di tempo possono cambiare tante cose.

RAVAGNAN. A sostegno della tesi avanzata dagli onorevoli Vidali e Polano, vorrei aggiungere che, trovandoci di fronte a servizi di interesse pubblico, non dovremmo consentire a delle aziende private di arrogarsi certe facoltà e certi poteri che, sia pure in un ambito ristretto, sono di pertinenza dello Stato. Sarebbe mai concepibile, a mo' di esempio, che la gestione delle imposte di consumo possa essere affidata ad un privato? D'altra parte è pur vero che sono già stati affidati ad enti statali altri importanti servizi pubblici, così come sono passate all'I.R.I. industrie ed imprese private. In linea subordinata, concordo con la proposta di affidare l'esercizio dei servizi all'industria privata mediante pubblica gara escludendo la licitazione privata. Concordo anche con la proposta di ridurre la durata delle convenzioni da stipularsi: non è possibile, infatti, ammettere che esse possano avere la durata di venti anni. Per quanto concerne le disposizioni di cui all'articolo 5, riguardanti il personale, concordo sulla opportunità che una società, per quanto possibile, debba avere un personale permanente; d'altra parte sono anche dell'avviso che non si debba prescindere dall'attuale situazione degli equipaggi marittimi; oververosia la sovrabbondanza di personale iscritto nei ruoli. Ultima osservazione. È stato proposto di riaffidare l'esercizio delle linee dei due settori di cui al provvedimento in esame alle stesse società che le gestiscono attualmente, in considerazione della loro tradizione e dei loro meriti. Ebbene, penso personalmente che le tradizioni, se esistono, non verrebbero comunque trascurate o abbandonate.

Vorrei infine pregare il rappresentante del Governo di fornire alla Commissione dati precisi, se non proprio in questa occasione almeno in una prossima circostanza sul problema del rinnovo delle concessioni marittime.

TROISI. Il disegno di legge, sottoposto oggi all'esame della Commissione, va inserito nel piano generale del Governo di riassetto dei servizi locali. Non ci troviamo di fronte ad un provvedimento innovativo, bensì ad un provvedimento che va inquadrato nella legge 5 gennaio 1953, n. 34. I criteri adottati per l'ordinamento dei servizi postali e commerciali marittimi di carattere locale dei settori A, B, C e D, si trasferiscono ora ai due settori E e F. Gli onorevoli colleghi, che sono intervenuti nella discussione portando una nota critica, non hanno forse tenuto presenti taluni aspetti del problema. In linea generale, l'esperienza, e anche la logica economica, insegnano, in fatto di servizi dati in gestione, che l'istituto della concessione è il migliore. Non è che lo Stato abdichi, in tal modo, alle sue prerogative e affidi determinati servizi alla discrezione dei privati, ché ci sono degli obblighi da tener presenti, e c'è la revisione triennale da effettuare. Infatti, possono mutare alcune condizioni, come possono mutare anche i prezzi ed i costi di gestione. Ed inoltre, a parte la prevista revisione triennale, in qualsiasi momento, ogni volta che se ne ravvisi la necessità, il Ministero della marina mercantile può disporre la revisione delle convenzioni. Se vogliamo veramente che l'operatore economico, nella fattispecie la società di navigazione, si impegni a svolgere un servizio con il decoro ed il prestigio necessari per l'onore della nostra bandiera, in considerazione anche della concorrenza, bisogna pur dare respiro alle aziende interessate che debbono compiere degli investimenti rilevanti.

LOMBARDI RUGGERO. La legge 5 gennaio 1953, n. 34, alla quale si riallaccia per analogia il disegno di legge in esame, stabilisce che l'esercizio dei servizi postali e commerciali marittimi, sovvenzionati, di carattere locale, deve essere affidato all'industria privata mediante pubblica gara o a licitazione privata. È noto a tutti come, trattandosi di servizi speciali, essi non possano essere affidati che ad aziende in possesso di particolari attrezzature e pertanto non vedo perché si debba avere una sfiducia preconcepita. D'altra parte, c'è sempre la facoltà di controllo e, in caso di inadempienza alle norme fissate, c'è la possibilità di impugnare il provvedimento. Per quanto concerne il pro-

blema dell'avvicendamento del personale, ritengo che non ci sia nessun mutamento radicale. Nel disegno di legge in esame si fa un solo riferimento al personale amministrativo e di stato maggiore, iscritto nei ruoli organici degli attuali concessionari, che gli assuntori dei servizi dovranno mantenere in servizio con le modalità che verranno stabilite dal Ministro per la marina mercantile.

GEFTER WONDRICH. Non sarebbe equo sopprimere la licitazione privata, perché si creerebbe una disparità di trattamento fra i settori del Tirreno e quelli dell'Adriatico. Del resto, è giusto che sia limitata la partecipazione. Per quanto concerne la durata delle convenzioni, è evidente che se questa dovesse essere breve non ci sarebbe alcuna possibilità, neanche remota, di ammortizzamento per il capitale che le società impiegherebbero.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale.

CAIATI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Mi sia consentito di esporre sinteticamente il pensiero del Governo in merito alle osservazioni fatte dagli onorevoli colleghi intervenuti nella discussione del disegno di legge in esame.

Per quanto concerne la statizzazione dei servizi, ritengo che quanto ha detto l'onorevole Troisi sia sufficientemente chiarificatore. È evidente che lo Stato già in partenza sa che i servizi del genere sono ultrapassivi e che hanno quindi una funzione più politica che economica. Tuttavia lo Stato si preoccupa di dare ad essi una funzionalità migliore onde offrire delle attrezzature decorose a coloro che ne debbono fruire. Tralascio la considerazione sulle tradizioni e sulle benemerienze della società di navigazione « Istria-Trieste », ma non lo faccio, comunque, allo scopo di evitare un argomento che ha, evidentemente, il suo peso.

Per quanto riguarda la licitazione privata, è pure evidente che non si può non ricorrere ad essa allorché siano richieste particolari attrezzature, particolari capacità, esperienza ed organizzazione per l'espletamento di servizi marittimi che, anche di modesta portata, debbono dare garanzie di perfetto funzionamento.

La preoccupazione manifestata sulla data di decorrenza delle nuove convenzioni è pienamente condivisa dal Ministero della marina mercantile. È impossibile, infatti, adempiere a tutte le formalità previste dal disegno di legge in esame, nel breve volgere di tempo di un mese. Però, anziché spostarle dal 1° gennaio 1959 al 1° gennaio 1960, io proporrei una via intermedia, fissandola cioè al 1° luglio 1959.

Quanto alla durata delle concessioni, è ovvio che bisogna pur dare agli assuntori dei servizi una certa tranquillità di ammortamento dei capitali investiti. Il problema della durata è pertanto in stretta relazione con la entità degli introiti e con le possibilità di ammortamento.

Per quanto concerne infine il personale, l'articolo 5 del disegno di legge ribadisce in sostanza quella che è una situazione di fatto. È detto chiaramente, nel primo comma, che gli assuntori dei servizi dovranno mantenere in forza il personale amministrativo e di stato maggiore iscritto nei ruoli organici degli attuali concessionari. Per detto personale non viene effettuato, pertanto, l'avvicendamento che invece è previsto per quella parte di personale cosiddetto di bassa forza.

Considerato ciò, ritengo che nel complesso il provvedimento possa far esplicitare i servizi marittimi in condizioni migliori, che nel passato. Condizioni migliori che appariranno già apprezzabili quando entreranno in funzione le nuove motonavi, alle quali il Ministero non può rinunciare, essendo suo preciso impegno ottenere che detti servizi siano svolti con la maggiore esattezza e funzionalità possibili e con il maggiore decoro per la bandiera italiana.

Mi auguro che la Commissione voglia accogliere i chiarimenti che ho fornito e dare voto favorevole al disegno di legge che è stato approfondito in tutte le sue parti e che è atteso dalle città interessate.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli.

È stato presentato dall'onorevole Polano e altri un emendamento, sostitutivo di tutto il disegno di legge, del seguente tenore: « Vengono prorogate fino al 31 dicembre 1959 le convenzioni stipulate con la Società di navigazione S.A.I.M. (già Fiumana) con sede in Ancona per l'esercizio dei servizi marittimi sovvenzionati del Carnaro e di Zara, e con la società di navigazione « Istria-Trieste », con sede in Trieste, per l'esercizio dei servizi marittimi sovvenzionati locali di Trieste e dell'Istria ».

Contemporaneamente l'onorevole Polano ha preannunciato un ordine del giorno per invitare il Governo a studiare il riordinamento dei servizi. Naturalmente detto ordine del giorno è subordinato all'approvazione dell'articolo sostitutivo.

Pongo in votazione l'emendamento sostitutivo dell'onorevole Polano e altri di cui ho testé dato lettura.

(Non è approvato).

Do lettura dell'articolo 1:

« Il Ministro per la marina mercantile, di concerto con i Ministri per il tesoro e per le poste e le telecomunicazioni, è autorizzato ad affidare all'industria privata, mediante pubblica gara o a licitazione privata, con decorrenza dal 1° gennaio 1959, l'esercizio dei servizi postali e commerciali marittimi sovvenzionati di carattere locale di cui all'articolo 2 ».

All'articolo 1 vi è un'emendamento dell'onorevole Schiano tendente a sopprimere le parole: « o a licitazione privata ».

Pongo in votazione la prima parte dell'articolo, fino alla parola « gara » compresa.

(È approvata).

C'è adesso la proposta soppressiva delle parole « o a licitazione privata ». Metterò in votazione il mantenimento del testo del disegno di legge: se sarà approvato si intenderà respinto l'emendamento soppressivo.

(È approvato).

Dobbiamo procedere ora a votare la decorrenza: il Governo ha proposto il 1° luglio 1959 invece del 1° gennaio 1959.

Metto in votazione la seconda parte dell'articolo con la sostituzione delle parole « 1° luglio » alle parole « 1° gennaio ».

(È approvata).

Pongo in votazione l'articolo 1 nella sua nuova formulazione:

« Il Ministro per la marina mercantile, di concerto con i Ministri per il tesoro e per le poste e le telecomunicazioni, è autorizzato ad affidare all'industria privata, mediante pubblica gara o a licitazione privata, con decorrenza dal 1° luglio 1959, l'esercizio dei servizi postali e commerciali marittimi sovvenzionati di carattere locale di cui all'articolo 2 ».

(È approvato).

All'articolo 2 non sono stati presentati emendamenti. Ne do lettura e lo pongo in votazione:

« I servizi marittimi sovvenzionati di cui all'articolo 1 comprendono i seguenti settori:

E) Medio Adriatico;

F) Alto Adriatico;

All'aggiudicazione di ciascuno dei predetti gruppi di servizi si procederà con gare separate ».

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 3:

« Le linee dei settori di cui all'articolo 2 e la periodicità delle stesse dovranno essere le seguenti:

Settore « E » (Medio Adriatico);

Linea E-1 – Itinerario: Ancona, Lussino, Fiume, Pola, Trieste, Venezia, Ancona;

periodicità: settimanale;

periodo di esercizio: dal 1° gennaio al 31 dicembre.

Linea E-2 – Itinerario: Ancona, Rimini, Ravenna, Venezia, Trieste, Pola, Fiume, Lussino, Ancona;

periodicità: settimanale;

periodo di esercizio: dal 1° aprile al 31 ottobre.

Linea E-3 – Itinerario: Ancona, Zara, Sebenico, Spalato, Gravosa e viceversa;

periodicità: settimanale;

periodo di esercizio: dal 1° gennaio al 31 dicembre. Dal 1° luglio al 30 settembre il servizio ha inizio da Venezia.

Settore « F » (Alto Adriatico);

Linea F-1 – Itinerario: Trieste, Grado e viceversa.

periodicità: bigiornaliera;

periodo di esercizio: dal 16 maggio al 30 settembre.

Linea F-2 – Itinerario: Trieste, Capodistria, Pirano, Umago e viceversa.

periodicità: pentasettimanale, con scali quadrisettimanali in andata e ritorno ad Isola e prolungamento settimanale a Cittanova;

periodo di esercizio: dal 1° gennaio al 31 dicembre.

Linea F-3 – Itinerario: Trieste, Capodistria, Pirano, Parenzo (facoltativo), Rovigno (facoltativo), Pola e viceversa.

periodicità: settimanale;

periodo di esercizio: dal 1° gennaio al 31 dicembre.

Linea F-4 – Itinerario: Trieste, Muggia, Capodistria e viceversa.

periodicità: giornaliera;

periodo di esercizio: dal 1° gennaio al 31 dicembre.

Linea F-5 – Itinerario: Trieste, Grignano, Sistiana e viceversa.

periodicità: bigiornaliera;

periodo di esercizio: dal 1° luglio al 31 agosto ».

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 28 NOVEMBRE 1958

RAVAGNAN. Per quanto riguarda l'articolo 3 desidero sottoporre alla Commissione una proposta che viene dalla Camera di commercio di Venezia e da altri enti interessati al problema. Si chiede che la linea E-3, prevista con itinerario Ancona, Zara, Sebenico, Spalato, Gravosa e viceversa; periodicità settimanale e periodo di esercizio dal 1° gennaio al 31 dicembre, con inizio da Venezia dal 1° luglio al 30 ottobre, sia modificata proponendo l'inizio del servizio da Venezia dal 1° maggio. Tale modifica si rende necessaria per consentire al traffico turistico di disporre di linee battenti bandiera italiana con navi attrezzate.

CAIATI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Non sarei contrario alla proposta avanzata dall'onorevole Ravagnan, però debbo far rilevare che sposteremmo i termini dell'onere finanziario. Prego l'onorevole Ravagnan di trasformare la sua richiesta in un ordine del giorno che potrebbe aprire la strada a una sistemazione intermedia.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la prima parte dell'articolo 3 fino alle parole « linea E-3... periodo di esercizio dal 1° gennaio al 31 dicembre » comprese:

« Le linee dei settori di cui all'articolo 2 e la periodicità delle stesse dovranno essere le seguenti:

Settore « E » (Medio Adriatico);

Linea E-1 — Itinerario: Ancona, Lussino, Fiume, Pola, Trieste, Venezia, Ancona;

periodicità: settimanale;

periodo di esercizio: dal 1° gennaio al 31 dicembre.

Linea E-2 — Itinerario: Ancona, Rimini, Ravenna, Venezia, Trieste, Pola, Fiume, Lussino, Ancona;

periodicità: settimanale;

periodo di esercizio: dal 1° aprile al 31 ottobre.

Linea E-3 — Itinerario: Ancona, Zara, Sebenico, Spalato, Gravosa e viceversa;

periodicità: settimanale;

periodo di esercizio: dal 1° gennaio al 31 dicembre ».

(È approvata).

C'è ora un emendamento dell'onorevole Ravagnan che propone di anticipare il servizio da Venezia dal 1° luglio al 1° maggio.

(Non è approvato).

LOMBARDI RUGGERO. Propongo un emendamento subordinato: che durante il periodo turistico il Governo sia autorizzato a stabilire l'orario dei servizi.

PRESIDENTE. Non è possibile, perché le sovvenzioni sono date in base a criteri fissi.

TROISI. Per esemplificare, considerando che il turismo è di vitale importanza per l'economia veneta, vorrei venire incontro alla proposta Ravagnan fissando l'inizio del servizio da Venezia al 1° giugno.

CAIATI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Il Governo si rimette alle decisioni della Commissione.

PRESIDENTE. C'è una proposta dell'onorevole Troisi di anticipare l'inizio del servizio da Venezia della linea E-3 al 1° giugno. La pongo in votazione.

(È approvata).

Sulla seconda parte dell'articolo 3 non ci sono emendamenti. Ne do lettura e successivamente la porrò in votazione.

« Settore « F » (Alto Adriatico);

Linea F-1 — Itinerario: Trieste, Grado e viceversa.

periodicità: bigiornaliera;

periodo di esercizio: dal 16 maggio al 30 settembre.

Linea F-2 — Itinerario: Trieste, Capodistria, Pirano, Umago e viceversa.

periodicità: pentasettimanale, con scali quadrisettimanali in andata e ritorno ad Isola e prolungamento settimanale a Cittanova;

periodo di esercizio: dal 1° gennaio al 31 dicembre.

Linea F-3 — Itinerario: Trieste, Capodistria, Pirano, Parenzo, (facoltativo), Rovigno (facoltativo), Pola e viceversa.

periodicità: settimanale;

periodo di esercizio: dal 1° gennaio al 31 dicembre.

Linea F-4 — Itinerario: Trieste, Muggia, Capodistria e viceversa.

periodicità: giornaliera;

periodo di esercizio: dal 1° gennaio al 31 dicembre.

Linea F-5 — Itinerario: Trieste, Grignano, Sistiana e viceversa.

periodicità: bigiornaliera;

periodo di esercizio: dal 1° luglio al 31 agosto ».

(È approvata).

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 28 NOVEMBRE 1958

L'articolo 3 nella sua nuova formulazione è il seguente:

« Le linee dei settori di cui all'articolo 2 e la periodicità delle stesse dovranno essere le seguenti:

Settore « E » (Medio Adriatico);

Linea E-1 — Itinerario: Ancona, Lussino, Fiume, Pola, Trieste, Venezia, Ancona;

periodicità: settimanale;

periodo di esercizio: dal 1° gennaio a 31 dicembre.

Linea E-2 — Itinerario: Ancona, Rimini, Ravenna, Venezia, Trieste, Pola, Fiume, Lussino, Ancona;

periodicità: settimanale;

periodo di esercizio: dal 1° aprile al 31 ottobre.

Linea E-3 — Itinerario: Ancona, Zara, Sebenico, Spalato, Gravosa e viceversa;

periodicità: settimanale;

periodo di esercizio: dal 1° gennaio al 31 dicembre. Dal 1° giugno al 30 settembre il servizio ha inizio da Venezia.

Settore « F » (Alto Adriatico);

Linea F-1 — Itinerario: Trieste, Grado e viceversa.

periodicità: bigiornaliera

periodo di esercizio: dal 16 maggio al 30 settembre.

Linea F-2 — Itinerario: Trieste, Capodistria, Pirano, Umago e viceversa.

periodicità: pentasettimanale, con scali quadrisettimanali in andata e ritorno ad Isola e prolungamento settimanale a Cittanova.

periodo di esercizio: dal 1° gennaio al 31 dicembre.

Linea F-3 — Itinerario: Trieste, Capodistria, Pirano, Parenzo (facoltativo), Rovigno (facoltativo), Pola e viceversa.

periodicità: settimanale

periodo di esercizio: dal 1° gennaio al 31 dicembre.

Linea F-4 — Itinerario: Trieste, Muggia, Capodistria e viceversa;

periodicità: giornaliera;

periodo di esercizio: dal 1° gennaio al 31 dicembre.

Linea F-5 — Itinerario: Trieste, Grignano, Sistiana e viceversa.

periodicità: bigiornaliera

periodo di esercizio: dal 1° luglio al 31 agosto.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 4:

« Le convenzioni da stipularsi con gli assuntori dei servizi previsti dalla presente legge avranno una durata di venti anni e saranno regolate, per quanto non disposto dalla presente legge, dagli articoli 4, 5 e 6 della legge 5 gennaio 1953, n. 34, relativa all'ordinamento dei servizi postali e commerciali marittimi di carattere locale dei settori A, B, C e D ».

All'articolo 4 è stato presentato un emendamento dagli onorevoli Francavilla e Polano tendente a ridurre da venti anni a cinque anni la durata delle convenzioni.

Lo pongo in votazione.

(Non è approvato).

Un altro emendamento presentato dall'onorevole Schiano propone di ridurre la detta durata delle convenzioni da venti a dieci anni.

Lo pongo in votazione.

(Non è approvato).

Pongo in votazione l'articolo 4 nel testo dianzi letto.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 5:

« Gli assuntori dei servizi di cui alla presente legge dovranno mantenere in servizio il personale amministrativo e di stato maggiore iscritto nei ruoli organici degli attuali concessionari, in conformità della ripartizione e delle modalità che verranno stabilite dal Ministro per la marina mercantile.

Il personale suddetto conserverà il grado e l'anzianità conseguiti durante il servizio prestato con i precedenti concessionari.

È escluso dal passaggio ai nuovi concessionari e dall'inquadramento nei ruoli organici di cui al comma precedente il personale che entro il 31 dicembre 1958 abbia raggiunto i limiti di età per essere collocato in quiescenza ».

All'articolo 5 sono stati presentati due emendamenti dall'onorevole Schiano. Il primo propone di sostituire alle parole « che verranno stabilite dal Ministro per la marina mercantile » le altre: « che sono state finora osservate ».

Lo pongo in votazione.

(Non è approvato).

Il secondo emendamento dell'onorevole Schiano propone, in subordinata, di sostituire le parole « che verranno stabilite dal Ministro

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 28 NOVEMBRE 1958

per la marina mercantile » con le altre « in vigore ».

Pongo in votazione l'emendamento subordinato.

(*Non è approvato*).

Faccio però presente che per coordinamento con la modifica apportata alla decorrenza del nuovo riassetto dei servizi, di cui all'articolo 1, il termine del 31 dicembre 1958, previsto dall'ultimo comma dell'articolo 5, per il raggiungimento dei limiti di età da parte del personale per essere collocato in quiescenza deve essere spostato al 30 giugno 1959.

CAIATI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. La modifica si rende senz'altro necessaria.

PRESIDENTE. Pongo in votazione tale emendamento.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo 5 così emendato:

« Gli assuntori dei servizi di cui alla presente legge dovranno mantenere in servizio il personale amministrativo e di stato maggiore iscritto nei ruoli organici degli attuali concessionari, in conformità della ripartizione e delle modalità che verranno stabilite dal Ministro per la marina mercantile.

Il personale suddetto conserverà il grado e l'anzianità conseguiti durante il servizio prestato con i precedenti concessionari.

È escluso dal passaggio ai nuovi concessionari e dall'inquadramento nei ruoli organici di cui al comma precedente il personale che entro il 30 giugno 1959 abbia raggiunto i limiti di età per essere collocato in quiescenza ».

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo 6:

« Alla maggiore spesa nella misura massima di lire 160 milioni, derivante dall'applicazione della presente legge, si provvederà a carico del capitolo n. 685 concernente il fondo occorrente per far fronte ad oneri dipendenti da provvedimenti legislativi in corso, iscritto nello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1958-59.

Il Ministro per il tesoro è autorizzato a provvedere con proprio decreto alle occorrenti variazioni di bilancio ».

CAIATI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. L'articolo 6 deve essere modificato nel senso che la spesa nella misura massima di 160 milioni deve essere por-

tata a 320 milioni a seguito dell'approvazione del disegno di legge modificato dalla commissione.

PRESIDENTE. I 160 milioni si riferivano al semestre 1° gennaio-30 giugno 1959, cioè al semestre dell'esercizio in corso. Noi dovevamo necessariamente occuparci della copertura della maggiore spesa in quanto è stato già approvato lo stato di previsione dell'esercizio finanziario che va dal 1° luglio 1958 al 30 giugno 1959. Avendo approvato l'emendamento che rinvia la decorrenza al 1° luglio 1959 non c'è nessuna spesa per l'esercizio in corso. Noi non abbiamo il dovere, né il diritto, di prevedere le spese degli esercizi futuri. La legge che stiamo esaminando andrà in vigore col nuovo esercizio finanziario, la maggiore spesa pertanto deve essere prescritta dal Ministro in sede di bilancio e non più in sede di variazione. È pacifico che nessuna nuova incidenza di spesa vi sarà nel bilancio in corso. Penso pertanto che si debba procedere alla soppressione dell'articolo 6.

BOIDI, *Relatore*. È perfettamente vero che la maggiore spesa comincerà ad operare dal 1° luglio 1959, però penso che non si possa abrogare interamente l'articolo 6 dato che in esso è determinata la misura della maggiore spesa che nel corso dell'intero esercizio non sarà di 160 milioni ma di 320. È in questa sede che dobbiamo determinare la misura massima della maggiore spesa; che poi essa debba essere collocata nel bilancio del Ministero del tesoro dell'esercizio 1959-60 non v'è dubbio, è una logica conseguenza.

CAIATI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. La tesi del nostro Presidente è giusta; se la legge entra in vigore il 1° luglio 1959 il Ministero dovrà includere la maggiore spesa nel prossimo bilancio.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la soppressione dell'articolo 6 come conseguenza dello spostamento della data di entrata in vigore al 1° luglio 1959.

(*È approvata*).

Il disegno di legge sarà subito votato a scrutinio segreto.

POLANO. Debbo dichiarare che, per le ragioni che abbiamo esposto nel corso della discussione, noi ci asterremo dalla votazione.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge approvato nella seduta odierna.

(*Segue la votazione*).

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 28 NOVEMBRE 1958

Comunico il risultato della votazione segreta del seguente disegno di legge:

« Ordinamento dei servizi postali e commerciali marittimi di carattere locale del Medio e Alto Adriatico ». (522):

Presenti	32
Votanti	20
Astenuti	12
Maggioranza	11
Voti favorevoli	19
Voti contrari	1

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Armani, Amato, Bardanzellu, Boidi, Bolla, Canestrari, Colasanto, Frunzio, Geffer-Won-

drich, Lombardi Ruggero, Macrelli, Negrari, Petrucci, Romano Bartolomeo, Sammartino, Schiano, Spadola, Terragni, Togni Giulio Bruno, Troisi.

Si sono astenuti:

Adamoli, Ambrosini, Degli Esposti, Fabbri, Francavilla, Granati, Marchesi, Moscatelli, Polano, Ravagnan, Ricca e Vidali.

La seduta termina alle 11,45.

IL DIRETTORE
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. FRANCESCO COSENTINO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI