

COMMISSIONE X

TRASPORTI — POSTE E TELECOMUNICAZIONI
MARINA MERCANTILE

XI.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 17 GIUGNO 1959

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MATTARELLA

INDICE

	PAG.		PAG.
Comunicazione del Presidente:		ANGELINI, <i>Ministro dei trasporti</i>	95
PRESIDENTE	77	LOMBARDI RUGGERO	95
Disegno di legge (Discussione e rinvio):		CALVARESI	95
Regolamentazione delle assuntorie nelle ferrotranvie esercitate in regime di concessione. (544)	77	CONCAS	95
PRESIDENTE	77, 79, 86, 87	Votazione segreta:	
TERRAGNI, <i>Relatore</i>	78, 86	PRESIDENTE	96
ANGELINI, <i>Ministro dei trasporti</i>	78, 83, 84		
GRANATI	79, 83, 84, 86		
FRANCAVILLA	83, 86		
BOGONI	86, 87		
LOMBARDI RUGGERO	86		
POLANO	86		
Disegno di legge (Seguito della discussione e approvazione):			
Provvidenze a favore della pesca dell'Alto Adriatico. (1091)	87		
PRESIDENTE	87, 88, 90, 92, 93, 94, 95, 96		
BOIDI	87, 88, 89, 90, 91, 92		
TROISI	87, 92, 95		
RAVAGNAN	88, 89, 90, 93, 94, 95		
MACRELLI	90, 94, 95		
CALVARESI	90		
TURNATURI, <i>Sottosegretario di Stato per la Marina mercantile</i>	91, 92, 93, 94		
FRUNZIO, <i>Relatore</i>	93, 94, 95		
TERRAGNI	93, 94		

La seduta comincia alle 9,45.

BOGONI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

Comunicazioni del Presidente.

PRESIDENTE. Comunico che, per la discussione dei provvedimenti all'ordine del giorno della presente seduta, il deputato Capugni è sostituito dal deputato Ripamonti.

Discussione del disegno di legge: Regolamentazione delle assuntorie nelle ferrotranvie esercitate in regime di concessione (544).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Regolamentazione delle assuntorie nelle ferrotranvie esercitate in regime di concessione».

L'onorevole Terragni ha facoltà di svolgere la relazione.

TERRAGNI, *Relatore*. Onorevoli colleghi, ho cercato di avere a disposizione statistiche in merito e di documentarmi ampiamente per la mia relazione, ma i soli dati statistici che ho potuto ottenere sono quelli che si riferiscono alle assuntorie che dipendono dalle ferrovie dello Stato, che però non vengono considerate dal disegno di legge al nostro esame. Mi risulta che le ferrovie dello Stato abbiano allo studio un progetto per la regolamentazione delle loro assuntorie.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Onorevole Terragni, il Consiglio dei ministri ha già approvato il disegno di legge che è stato ieri presentato al Senato.

TERRAGNI, *Relatore*. A titolo indicativo gli interessati delle ferrovie dello Stato sono 7.500 di cui 3.300 assuntori, 2.100 coadiutori, 2.100 incaricati; l'onere che ne deriverà ammonta a 350 milioni. Ma, ripeto, questa è una categoria di assuntori che non viene considerata nel disegno di legge al nostro esame, perché, come l'onorevole ministro ci ha annunciato, per essi si provvederà con altro provvedimento legislativo.

Il disegno di legge in discussione riguarda invece una massa di persone di cui io purtroppo non sono riuscito a conoscere il numero. Mi sono recato personalmente presso tre ferrovie secondarie e ho potuto assumere queste informazioni. Mi è stato detto dai dirigenti di una di dette aziende che i passaggi a livello sono quasi tutti affidati agli assuntori; i dirigenti di una seconda ferrovia secondaria mi hanno detto che circa la metà delle stazioni e dei passaggi a livello sono in mano agli assuntori; i dirigenti della terza ferrovia secondaria mi hanno detto che su circa 20 stazioni, una sola è in assuntoria.

Un mio amico molto competente in materia, che è però dell'Italia settentrionale e che non conosce i problemi specifici dell'Italia centrale e meridionale, mi ha detto che il problema interessa un numero notevole di persone. Purtroppo confesso che non sono riuscito a conoscere il numero esatto. Se i colleghi ritengono che questo è un elemento necessario, io non mi esimo dal raccogliere i dati.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. L'ispettorato potrà fornirle tutti gli elementi.

TERRAGNI, *Relatore*. Naturalmente, in questo caso, domanderò il tempo occorrente. Comunque, penso che possiamo prescindere dalle statistiche e ritenere che il problema abbia un'ampiezza sufficiente per essere og-

getto di una legge. Possiamo perciò discutere nel suo complesso il disegno di legge e quindi i singoli articoli.

Dal punto di vista tecnico-giuridico il provvedimento pare ineccepibile in quanto contiene una disciplina completa ed organica dell'intera materia; dal punto di vista economico il disegno di legge pare soddisfare le diverse aspirazioni degli assuntori e appunto per questo è notevolmente oneroso per le aziende. L'articolo 16 afferma che gli oneri derivanti dalla applicazione della legge non sono considerati ai fini della determinazione dei sussidi integrativi di esercizio.

Ho rilevato che il ministro ha considerato, diciamo così, l'aspetto economico della questione, quando nella relazione che accompagna il disegno di legge afferma: «...è tuttavia da riconoscere che il trattamento economico del personale in parola debba essere adeguato alla reale portata delle mansioni e che inoltre, su di un piano di equità, debba anche considerarsi la possibilità di estendere, in suo favore, le provvidenze sociali in atto esistenti per i lavoratori in genere ».

Abbiamo di fronte da un lato una attività che è molto modesta, generalmente, perciò si ricorre per essa da parte della azienda ferroviaria all'appalto di lavoro generico, e dall'altro lato una classe di prestatori d'opera che in verità può essere considerata, per quanto riguarda il rapporto di lavoro, alla stregua delle domestiche, che fino a poco tempo fa non avevano alcuna difesa sindacale.

Quindi spetterà a noi di trovare il massimo compatibile per riconoscere a quel lavoro il migliore trattamento economico e la migliore assistenza di carattere sociale.

D'altra parte neppure dobbiamo esagerare, per non compromettere nel prossimo futuro l'economicità del servizio, come avverrebbe se portassimo, per esempio, la custodia di un passaggio a livello automatica a un costo di esercizio e di ammortamento di 300.000 lire, sostituendo la mano d'opera che può costare 400.000 o anche un milione di lire. Quindi è anche questione di prudenza, perché l'automatismo è una creatura che esiste, è una realtà che fa progressi e in un paese come il nostro, in cui la mano d'opera non è certo scarsa, dobbiamo vedere di contemperarla nei limiti del possibile con l'autonomia sul piano di un razionale equilibrio.

Le assuntorie esistevano prima che il Governo riscattasse le ferrovie, scomparvero quasi del tutto e gli assuntori divennero dipendenti dello Stato. In seguito — soprattutto

verso il 1930 o 1934 — per ragioni di economia si studiò di tornare a questa forma di servizio. In base ad una indagine che ho fatto, posso dire che in generale il personale delle assuntorie aspira a diventare dipendente in pianta stabile delle ferrovie. Sta di fatto che queste assuntorie oggi esistono; sta di fatto che probabilmente, data la discontinuità del lavoro, soprattutto in certe stazioni e soprattutto nei passaggi a livello, le assuntorie potranno continuare anche con maggiore aggravio delle aziende.

Un altro accenno che possiamo fare è relativo all'articolo 6 del disegno di legge, che parla delle organizzazioni sindacali di categoria. Poiché il provvedimento in esame fu presentato prima del disegno di legge che abbiamo approvato per il riconoscimento *erga omnes* dei contratti, l'onorevole Ministro dovrà dirci se ritiene di mantenere la stessa dizione o meno, dato che le organizzazioni di categoria esistono e i loro contratti hanno forza di legge. Il disegno di legge all'articolo 2 stabilisce uno schema sul quale le organizzazioni dovrebbero articolare le loro tabelle di remunerazione. Ritengo che l'articolo 2 voglia dire alle organizzazioni sindacali e a tutti coloro che saranno preposti a stabilire delle tabelle economiche, che queste dovranno essere impostate in cinque categorie: la prima, con un numero di treni in fermata superiore ai 60, la seconda tra i 60 e i 40, la terza tra i 39 e i 25, la quarta tra i 24 e gli 11, la quinta con un numero di treni in fermata inferiore a 11. E così per le assuntorie dei passaggi a livello.

L'articolo 6 infatti dice:

« La determinazione del canone mensile da corrispondere agli assuntori delle aziende esercenti i pubblici trasporti di cui all'articolo 1 è demandata, per i loro iscritti, alle organizzazioni sindacali nazionali di categoria, che devono provvedervi con accordi di portata generale, nei quali la misura del canone deve essere stabilita distintamente in relazione a ciascuna delle categorie di cui al precedente articolo 2 ».

L'unica eccezione di dizione che io solleverei è relativa all'articolo 15 e riguarda un problema di carattere puramente tecnico-amministrativo. Dice l'articolo 15:

« Con apposite convenzioni potrà essere regolato l'affitto di locali nonché l'occupazione di suolo adiacente all'impianto e da destinare all'esercizio di attività varie, quali rivendita di tabacchi, bar, ristoranti, posteggi e simili ».

Quando ero sindaco di Como — non so se la disposizione sia stata conservata dai miei successori — disposi che qualunque occupazione di luogo pubblico per bar, per chioschi o per altra ragione, eccetto per i distributori di benzina, dovesse essere fatta a spese del comune per rendere facile la estromissione di colui che gestisce tali attività. In caso di licenziamento dell'assuntore o di suo ritiro o di andata in pensione, se egli ha occupato suolo pubblico con un bar o con un impianto che costa milioni, o questo deve essere riscattato — e allora tanto vale farlo prima coi denari dell'amministrazione — oppure non viene riscattato e il gestore resta lì ad usurpare il suolo che il suo successore potrebbe chiedere per esercitare la stessa attività. Io ho visto che quando un cittadino ha occupato un'area pubblica, non lo si muove neppure a cannonate.

Quindi sull'articolo 15 faccio una riserva a proposito dell'occupazione di suolo pubblico da parte di privati.

PRESIDENTE. Debbo comunicare che la V Commissione (Bilancio) ha espresso parere favorevole, a condizione che non vi siano oneri diretti o indiretti per lo Stato. Le Commissioni IV e XIII non hanno fatto pervenire il loro parere, ma sono scaduti i relativi termini.

Dichiaro aperta la discussione generale.

GRANATI. Ho ascoltato la relazione del collega Terragni, una relazione che si sforza positivamente di aderire alla situazione reale e solleva una serie di questioni e di interrogativi.

Sono rimasto perplesso di una cosa: leggendo la relazione ministeriale al disegno di legge, potrebbe sembrare che l'unico obiettivo del provvedimento sia quello di concedere agli assuntori quel sistema di provvidenze sociali che già è in atto per i prestatori d'opera in genere e determinare per gli assuntori stessi — e di conseguenza per i collaboratori — un trattamento economico al livello delle responsabilità e delle funzioni di questi lavoratori.

Scorrendo invece il disegno di legge in tutti i suoi sedici articoli e riportandosi al titolo di esso, ci troviamo di fronte a un provvedimento che ha, sì, un suo aspetto rilevante nella sistemazione previdenziale e assistenziale degli assuntori, in determinate norme intese a tutelare la possibilità di un decoroso trattamento economico per gli assuntori e di conseguenza, fino a un certo punto, per i collaboratori, ma altresì ha il suo aspetto preminente proprio nella regolamentazione, nella

sistemazione definitiva del sistema delle assuntorie. Quindi su questo punto intendo soffermarmi.

Quale è oggi il tema che abbiamo di fronte in materia di assuntorie e quale è il terreno di scontro o di contraddizione, come volete definirlo, tra gli interessi e la posizione dei lavoratori e la posizione delle industrie private? Le industrie private esercenti le ferrovie e le ferrotranvie in regime di concessione sostengono, come è noto, che gli assuntori non sono prestatori d'opera, che tra questi e l'azienda non esiste rapporto di lavoro, bensì un contratto tipo, quello dell'assuntoria, e quindi nessun rapporto di lavoro esiste tra l'azienda e il coadiutore. In definitiva abbiamo tutta una somma di servizi, che allo stato vengono prestati da personale non dipendente dalle aziende.

I lavoratori, attraverso tutte le organizzazioni sindacali, sostengono invece che tali servizi debbono essere espletati da dipendenti dell'azienda.

Queste sono le due posizioni: da una parte le industrie negano un rapporto di lavoro, dall'altra i lavoratori sostengono la posizione opposta. La posizione dei lavoratori — e vorrei sottolinearlo, perché è un tema che non ricorre soltanto in questo disegno di legge, ma in tutta l'azione che il legislatore intende portare avanti in materia di rapporti di lavoro o di rapporti che possono comunque intercorrere in un'azienda di pubblico trasporto — è giustificata, giacché si ritiene che il sistema delle assuntorie costa ai lavoratori, siano assuntori o coadiutori, una notevole somma di sacrifici e anche di sfruttamento. Ma le organizzazioni sindacali — e anche noi in questa sede — sostengono che i lavoratori di questo settore debbono essere alle dipendenze dell'azienda perché si tratta di prestazioni preminenti, di prestazioni particolarmente importanti, che riguardano un servizio di pubblico interesse, per cui non possono non essere consolidate e tutelate in un vero e proprio rapporto di lavoro. Tanto è vero che là dove le prestazioni in queste aziende per determinati servizi sono inquadrate in un rapporto di lavoro, questo presenta particolari caratteristiche, nel senso che vi è una compenetrazione tra elementi privatistici ed elementi pubblicistici.

Quale è la ragione di questa compenetrazione? Che in questi servizi, in queste attività, e quindi nelle conseguenti prestazioni, noi vediamo sempre la presenza di elementi di pubblico interesse e di carattere economico e sindacale che sono conseguenti. Quan-

do rileviamo la specialità del rapporto di lavoro nelle ferrotranvie e quando sosteniamo la necessità di consolidare il rapporto tra assuntore e azienda dal livello di un pubblico contratto a quello di un rapporto di lavoro vero e proprio, lo facciamo non solo per ragioni di carattere sindacale ed economico ovvie e facilmente comprensibili, ma soprattutto perché il tipo di prestazioni è tale per cui sono presenti forti ragioni di pubblico interesse.

Noi abbiamo l'esempio di come ha operato su questo terreno il comitato di ammodernamento in sede di applicazione della legge n. 1221. I piani finanziari di ammodernamento prevedono l'eliminazione dell'assuntoria e il passaggio alle dipendenze della azienda dei lavoratori che precedentemente espletavano quei servizi in sede di assuntoria. È il caso di importanti aziende private esercenti pubblici trasporti in concessione, che in questi ultimi anni hanno eliminato il sistema delle assuntorie, per cui quei lavoratori che prima prestavano una determinata attività sul terreno del rapporto derivante dal contratto di assuntoria, oggi sono alle dirette dipendenze dell'azienda. E non è un caso che questo passo in avanti sia stato fatto anche in coincidenza e come contenuto anche indiretto dell'azione di ammodernamento, cioè in coincidenza coi piani finanziari di ammodernamento.

Quindi ci troviamo in effetti di fronte a questa situazione: che le aziende private concessionarie, per ragioni che tutti conosciamo, tendono a consolidare e ad estendere il sistema delle assuntorie; i lavoratori, da parte loro, tendono invece ad eliminare questo sistema, o quanto meno a limitarlo e restringerlo. E dobbiamo anche rilevare che nella azione di Governo in questi ultimi anni, sia pure con lentezza, sia pure con difficoltà dovute, alcune a ragioni obiettive, altre a ragioni specifiche o particolari, questa tendenza dei lavoratori, come indirizzo, è stata presa in considerazione appunto nel comitato di ammodernamento.

Fatte queste premesse, non possiamo nascondere le gravi perplessità che ci derivano dall'esame del disegno di legge che ci viene presentato. Infatti ci domandiamo immediatamente: questo disegno in che modo risolve tale contrasto d'indirizzo? È un disegno di legge che tende, se non addirittura ad eliminare, quanto meno a limitare il sistema delle assuntorie? Oppure si tratta di un disegno di legge che tende a generalizzare tale sistema? E, nel caso di questa seconda ipo-

lesi, ritengo che noi, come Commissione, non possiamo prendere una decisione sul terreno dell'improvvisazione, ma dobbiamo vagliare il problema molto più attentamente.

Del resto, anche partendo da considerazioni diverse, ma con notevole adesione alla realtà, mi pare di aver colto questa preoccupazione di un esame più attento ed elaborato della materia anche nell'impostazione della relazione.

Ad esempio, ci poniamo questa domanda: l'approvazione di questo disegno di legge, così come è formulato, può significare l'autorizzazione ad estendere il sistema delle assuntorie a quelle numerose grosse aziende private concessionarie che, come dicevo prima, proprio in questi anni tale sistema hanno eliminato in conseguenza della applicazione dei piani finanziari per l'ammodernamento? Mi riferisco alla complementare sarda, alla sud-est, alla centrale umbra. Ove ciò fosse, ci troveremmo di fronte a delle conseguenze indubbiamente gravissime per i lavoratori di queste aziende. Di fronte all'articolo 1 come è formulato, non credo che ci saranno aziende le quali non passeranno immediatamente all'attacco per ripristinare il sistema delle assuntorie.

E ancora: entrando più nella particolarità e nelle caratteristiche della questione, oltre al pericolo della generalizzazione a tutte le aziende del sistema delle assuntorie, mi pare che da questo disegno di legge venga fuori anche un altro pericolo nello stesso ordine di problemi: cioè è un disegno di legge che tende a restringere il numero e il tipo di servizi che possono essere effettuati in sistema di assuntoria o questo disegno di legge esprime invece la tendenza contraria, cioè la tendenza ad aumentare e allargare il numero dei servizi che possono essere effettuati in sistema di assuntoria?

Anche qui occorre un esame molto più attento della questione, un esame che metta da parte ogni pericolo d'improvvisazione e di facile decisione. Sarebbe ad esempio opportuna una documentazione sui contratti di assuntoria attualmente esistenti. Si parla nel disegno di legge dei titolari di assuntorie che possono coadiuvare con agenti aventi il competente titolo nei compiti e nelle mansioni inerenti al servizio e al movimento. Anche se il disegno di legge intende sottolineare e precisare l'eccezionalità di una simile prestazione, cioè che essa possa avvenire sempre che sia presente l'agente titolare qualificato a tale servizio, un fatto di tal genere non è estremamente pericoloso? All'articolo 1, per esem-

pio, si parla di servizio di manovra inerente all'attività del passaggio a livello. Però, se così fosse, non si spiegherebbe quanto è detto all'articolo 12, dove si parla di manovra carri e, sia pure eccezionalmente, di manovre straordinarie (punto 3 articolo 12) che in casi eccezionali per esigenze di servizio gli assuntori potrebbero essere chiamati ad adempiere.

Quindi a me in pratica sembra che siamo di fronte a un tema centrale: se estendere o limitare il sistema delle assuntorie sia sul terreno orizzontale, per quanto riguarda il tipo e numero delle aziende, sia sul terreno verticale per il numero dei servizi delle singole aziende. Questo è un tema di massima importanza, che va attentamente vagliato. E di tutta evidenza che la nostra posizione in questo problema è ispirata al principio di liquidare le assuntorie, perché questi lavoratori passino effettivamente alle dipendenze delle aziende. Noi desideriamo che questo disegno di legge riaffermi la tendenza a limitare il sistema delle assuntorie soltanto a determinati tipi di industrie esercenti servizi di trasporto di piccola entità, a limitare ancora il sistema delle assuntorie a determinati tipi di servizio, i quali tradizionalmente, direi, sono stati effettuati nel passato e vengono effettuati ancora oggi in regime di assuntoria.

Siccome noi siamo profondamente perplessi sul contenuto del disegno di legge in ordine a tale fine, per questa parte riteniamo che la materia debba essere, naturalmente sulla falsariga del disegno di legge, attentamente e responsabilmente vagliata.

Per quanto riguarda la seconda parte, una volta fissati i giusti e tollerabili limiti di ammissibilità del sistema delle assuntorie, nonché le condizioni in cui vengono a trovarsi gli assuntori ed i coadiutori, bisogna riconoscere che questo disegno di legge rappresenta indubbiamente un passo in avanti — è questa una realtà, né potrebbe essere diversamente — rispetto alla situazione precedente. Però in sede di regolamentazione della materia è evidente che alcune cose debbono essere viste più attentamente e sistemate meglio, soprattutto per evitare che l'assuntore continui ad essere completamente in balia dell'arbitrio dell'azienda.

Ad esempio abbiamo da considerare la durata del contratto di assuntoria. Il fatto che questo contratto debba essere della durata di un anno, diciamolo francamente, è veramente assurdo. Questa durata in effetti elide tutte le forme di garanzia e di tutela che noi con questo disegno di legge vogliamo dare alla

figura dell'assuntore. È evidente che qui dovremmo trovarci di fronte ad un contratto della durata di cinque anni, o quanto meno di quattro, tre anni, ma non certamente di uno.

Aggiungo anche che le ragioni ed i modi di risoluzione immediata del contratto di assuntoria — mi riferisco all'articolo 10 — mi sembrano ispirati veramente ad un criterio puramente unilaterale; al criterio cioè di dare piena soddisfazione a quelle che sono le possibilità e le volontà di controllo dell'azienda, senza che l'assuntore venga efficacemente tutelato.

Ci sono poi altre questioni, per esempio di carattere assistenziale e sindacale. In materia sindacale accenno al problema delle ferie che sono della durata di 12 giorni. Noi pensiamo che anche questo istituto potrebbe essere visto con una certa maggiore larghezza nei confronti degli assuntori, arrivando almeno a 15 giorni, poiché ormai la media dei 12 giorni è ampiamente superata per tutte le categorie.

Sempre in materia sindacale, per quanto si riferisce all'osservazione del relatore se l'articolo 6 non sia in effetti superato dal provvedimento concernente la validità *erga omnes* dei contratti collettivi di lavoro, io credo che non lo sia, se si eccettua un piccolissimo inciso. Il fatto è che noi ci troviamo di fronte ad una categoria che per la sua particolare caratteristica non dico che abbia un potere contrattuale debole, ma in effetti è addirittura priva di potere contrattuale su quello che è il terreno puramente sindacale, economico; si tratta infatti di una categoria il cui rapporto deriva non da un contratto di lavoro, ma da un contratto di assuntoria.

Ora, a mio avviso, è bene che nel disegno di legge si affermi che le organizzazioni sindacali hanno il compito di trattare e definire il trattamento economico in tutte le forme in cui si è detto. Però laddove si dice: « La determinazione del canone mensile... è demandata, per i loro iscritti, alle organizzazioni sindacali nazionali di categoria », l'inciso: « per i loro iscritti » dovrebbe essere eliminato perché sarebbe contrario al principio della validità dei contratti *erga omnes*.

Sul terreno assistenziale, poi, è escluso per gli assuntori il sussidio di malattia: cioè gli assuntori vengono ammessi al beneficio della cassa soccorso con esclusione del detto sussidio; e ciò costituisce un danno effettivo, non solo per il mancato godimento di un diritto assistenziale di cui ordinariamente godono coloro che partecipano alla stessa cassa

soccorso, ma anche per una ragione specifica. Quando l'assuntore è malato, deve farsi sostituire; e, se non erro, la sostituzione in caso di malattia non viene contemplata agli effetti della spesa, perché si parla solo della sostituzione per ferie e per il riposo settimanale. Di conseguenza esso deve pagare il sostituto di tasca propria. Pertanto in sede di regolamentazione bisogna precisare bene questo punto, perché l'assuntore quando è malato non può rimanere privo della paga. Si dice: ma esso è pagato mensilmente. D'accordo, però da questa paga mensile deve sottrarre quanto spetta al suo sostituto per il periodo in cui è stato malato.

Lo stesso dicasi per quanto riguarda i coadiutori. Noi pensiamo che anche per essi si debba richiedere l'intervento delle organizzazioni sindacali, nella stessa maniera e nelle stesse forme in cui tale intervento è previsto per gli assuntori, ai fini della determinazione del loro trattamento economico. In altre parole, il trattamento economico dei coadiutori non deve derivare come conseguenza dalla fissazione nel contratto di assuntoria di una voce relativa alle spese, alla manodopera, ecc. Bisogna seguire invece il procedimento contrario; cioè determinare prima il trattamento economico dei coadiutori nei modi e nelle forme che si propongono per gli assuntori, e quindi assumere nel contratto di assuntoria una voce di spesa nella misura in cui essa si determina sulla base degli accordi sindacali.

Ci sono poi altre questioni, per esempio il problema delle ferie e del riposo settimanale per i coadiutori; c'è il problema del licenziamento dei coadiutori su richiesta dell'azienda. Questa, infatti, può richiedere il licenziamento del coadiutore qualunque cosa dica l'assuntore. Ora, io non so come questo fatto possa essere ammissibile e compatibile con le responsabilità che l'assuntore assume in proprio per quel servizio e per quella prestazione nei confronti della azienda.

Onorevole Presidente, onorevole Ministro, queste sono le preoccupazioni e le perplessità che noi abbiamo sollevato, non in termini drastici, ma come problemi meritevoli di discussione. Riteniamo che la materia sia estremamente delicata, e che pertanto meriti un esame molto più attento, un esame adeguato all'importanza delle questioni. Ci riserviamo naturalmente di presentare emendamenti in ordine ai problemi da noi sollevati. Ma soprattutto ci pare che sia il caso di procedere, se la Presidenza è d'accordo, alla nomina di un comitato ristretto che possa esa-

minare innanzi tutto l'impostazione del disegno di legge alla luce non solo delle questioni che sono state sollevate, ma anche delle altre che indubbiamente saranno sollevate; e che quindi proceda ad uno studio attento, rigoroso e controllato del disegno di legge, articolo per articolo, in modo che da una parte esso venga incontro alle aspettative degli assuntori per quanto riguarda la loro sistemazione previdenziale ed assistenziale, nonché un trattamento economico più decoroso; dall'altra non possa costituire uno stimolo ed un mezzo — questa è la nostra preoccupazione, preoccupazione di fondo, non marginale — per generalizzare il sistema delle assuntorie, nel senso di allargare tale sistema anche ad aziende che oggi non l'adottano più ed a servizi che attualmente vengono espletati da lavoratori alle dirette dipendenze dell'azienda.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. L'onorevole Granati ha fatto qui una questione che per me è pregiudiziale, quella riguardante il cambiamento della natura del rapporto: cioè gli assuntori, da privati appaltatori, così come sono anche nelle ferrovie dello Stato, dovrebbero diventare dipendenti dell'azienda; quindi nel rapporto con le ferrovie dello Stato gli assuntori dovrebbero entrare nell'organico dell'azienda con il beneficio dello stato giuridico già in vigore. Dichiaro fin da oggi — anticipando quello che dirò quando verrà alla Camera il disegno di legge che regola i rapporti con le assuntorie, e che ora è al Senato — che il Governo intende invece mantenere per l'assuntore questa caratteristica di privato appaltatore, regolando per altro il rapporto nel miglior modo possibile, secondo le richieste della categoria stessa. Infatti il disegno di legge, ora all'esame, in sostanza è l'espressione delle richieste della categoria, la quale è rimasta soddisfatta di quanto in esso previsto.

Il problema è di ordine fondamentale, e molti dei rilievi esposti qui dall'onorevole Granati attengono alla natura giuridica del rapporto d'impiego. Gli assuntori sono circa 600 nelle ferrovie, non di più; e noi con questo provvedimento, ripeto, ci siamo preoccupati di regolare nel miglior modo possibile il rapporto sotto la sorveglianza del Ministero. Ma la caratteristica dell'assuntore è quella di essere un privato appaltatore, il quale assume un servizio che può andare da quello di stazione fino alla sorveglianza di un passaggio a livello. Ma, sottolineo, è assuntore di un servizio, tanto che esso ha alle sue dipendenze dei coadiutori ed è pagato in un determinato modo con l'assistenza delle organizzazioni delle categorie.

Se dovessimo partire dal principio di rivoluzionare questa caratteristica del rapporto...

FRANCAVILLA. Ma c'è la legge n. 1221.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Questa legge non ha niente a che fare con il rapporto giuridico dell'assuntoria, e glielo spiego subito. È vero che la tendenza è quella di abolire più che sia possibile i passaggi a livello ed altre cose; ma esistono ancora molti servizi di assuntorie, e non è esatto che tutti gli ammodernamenti e potenziamenti fatti nelle ferrovie li abbiano eliminati.

GRANATI. Ma doveva essere così.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. La legge n. 1221 si ispira ad un concetto completamente diverso da quello che viene denunciato da voi. È una legge che vuole abolire i sussidi straordinari di esercizio riportando il rapporto tra lo Stato ed il privato, che esercita un pubblico servizio, sulla linea della legge del 1912, cioè della legge istitutiva dei pubblici servizi ferroviari affidati all'industria privata.

Quali erano le caratteristiche di questa legge? Lo Stato interveniva con un contributo fisso per quella che poteva essere la realizzazione dell'opera e l'ammodernamento; si trattava di una sovvenzione fissa di esercizio che non era modificabile durante il periodo della concessione. Senonché, sopravvenuta la guerra e rivoluzionatosi il valore monetario, ci siamo trovati di fronte alla necessità di imporre dei prezzi politici che non coincidono con i bilanci delle singole aziende; siamo quindi arrivati ai cosiddetti sussidi straordinari di esercizio, cioè alla nota che a fine mese queste aziende mandano al Ministero il quale attraverso le sue commissioni interministeriali la esamina, concedendo quindi questo sussidio straordinario di esercizio, che però dovrà cessare e che in effetti già sta cessando per tutte quelle aziende che sono state ammodernate, potenziate e regolate ai sensi della legge n. 1221. In base, infatti, a detta legge si concede un contributo fisso per l'ammodernamento ed il potenziamento, ed una sovvenzione annua chilometrica di 600 mila lire a chilometro per l'Italia centro-settentrionale e di un milione e 400 mila lire a chilometro per l'Italia meridionale ed insulare, od eventualmente di più attraverso una disposizione di legge.

In sede di esame del progetto di ammodernamento e potenziamento delle ferrovie è logico che si debba esaminare anche quello che del resto già oggi si esamina; il Ministero cioè deve dichiarare se vi deve essere un'assuntoria o no, se il passaggio a livello deve

essere sorvegliato o meno; e deve anche indicare quei certi determinati criteri che possono in qualche maniera regolare nel miglior modo possibile il servizio.

Quindi, ripeto, la legge n. 1221 non ha niente a che fare qui. Faccio presente che in sede di ammodernamento, abbiamo cercato di fare in modo che certi determinati servizi, prima affidati in assuntoria, non lo siano più; ma altri sono rimasti.

Precisa infatti l'articolo 1 del disegno di legge: « Le assuntorie di stazione, di fermata e di passaggi a livello nelle ferrovie e tranvie esercitate dall'industria privata devono essere preventivamente autorizzate dal Ministero dei trasporti ».

GRANATI. Potrebbero fissarsi dei limiti.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Questa norma dell'articolo 1 è stata inserita appunto per evitare quello a cui l'onorevole Granati accennava, cioè che vi possa essere un attacco per ripristinare le assuntorie. Si è quindi stabilito che sia sempre il Ministero ad intervenire, volta per volta, dando o negando il consenso a seconda delle circostanze.

GRANATI. La nostra intenzione è soprattutto quella di fornire al Ministero attraverso questo disegno di legge le armi per contenere queste richieste. Ma siamo preoccupati per il fatto che queste armi in effetti non gliele diamo.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Noi oggi ci troviamo di fronte a questo tipo di rapporto, che in realtà non è un rapporto di lavoro ma di appalto. Il rapporto di lavoro esiste tra l'assuntore ed i suoi dipendenti coadiutori. Ma nei riguardi degli assuntori e dei gestori di passaggi a livello si ha un rapporto di appalto, che presenta delle caratteristiche profondamente diverse. Basta del resto leggere l'articolo 2 per rendersene conto. Vi sono infatti delle assuntorie di stazione con un numero di treni in fermata inferiore a 11; alcune stazioni hanno una frequenza di 10-15 unità al giorno, non di più; siamo quindi di fronte ad un enorme varietà di aspetti di questo servizio di appalto.

Noi avremmo potuto ad un certo momento, nei riguardi delle ferrotranvie, nelle quali il rapporto di impiego tra dipendenti delle ferrotranvie ed aziende è regolato dalla legge dell'equo trattamento, prendere in considerazione una estensione di tale legge. Per altro tale legge non è neppure applicata laddove non si arrivi ai 25 dipendenti; comunque essa non riguarda gli assuntori in quanto non sono dipendenti delle aziende.

Si sarebbe dovuto quindi, dicevo, partire dal principio di estendere la legge dell'equo trattamento, in quanto estensibile, a questi assuntori, ai sorveglianti di passaggi a livello.

Attualmente nei servizi pubblici abbiamo tre tipi di relazioni tra dipendenti e proprietari di azienda: il rapporto che vige nelle ferrovie dello Stato per le quali è in vigore lo stato giuridico, cioè tutti coloro i quali lavorano alle dipendenze delle ferrovie dello Stato sono inquadrati nel relativo organico e godono dello stato giuridico stesso. Nei riguardi delle ferrotranvie, poi, si applica la legge dell'equo trattamento; per quanto riguarda le autolinee, infine, non vige la legge dell'equo trattamento, ma un rapporto di lavoro regolato da un contratto collettivo nazionale. E qui vi è la tendenza a regolare anche tale rapporto, e vi sono al riguardo delle proposte di legge che sono ora all'esame del Parlamento.

Per la parte riguardante le assuntorie di stazione, di fermata e di passaggi a livello noi riteniamo di dover tenere fermo il principio dell'appalto. Devo anche dire francamente — senza illudermi però, perché il bene è un criterio assoluto — che i rappresentanti delle assuntorie delle ferrovie dello Stato sono rimasti sodisfatti per il fatto che abbiamo potuto finalmente, attraverso tutti i consensi, fare approvare dal Consiglio dei ministri e presentare al Senato una legge che regola presso a poco su queste linee il rapporto con le assuntorie di stazione. Nei rapporti di queste ultime c'è una pressione notevole purché si arrivi a qualche cosa di concreto. Del resto lo stesso onorevole Granati ha riconosciuto che il provvedimento sottoposto alla Commissione rappresenta un progresso notevole rispetto all'attuale situazione fluida, priva di controllo, che lasciava in certo modo queste piccole imprese libere di fare quello che volevano.

Con questo provvedimento, dicevo, abbiamo fatto un grande passo avanti, perché abbiamo non solo risolto i problemi previdenziali ed assistenziali — di cui ci occuperemo poi in dettaglio esaminando i singoli articoli — ma abbiamo anche regolato con delle linee fondamentali quello che è il rapporto dell'azienda nei confronti dell'assuntore, e dell'assuntore nei confronti dei suoi dipendenti. Abbiamo cioè dato delle direttive che fino ad oggi non c'erano.

Basta leggere il disegno di legge articolo per articolo, come faceva notare il relatore, per rendersene conto. Che cosa si propone in-

fatti l'articolo 2? Esso stabilisce una specie di classificazione la quale dovrebbe servire domani come regola per disciplinare quello che è il rapporto contrattuale tra l'azienda e l'appaltatore. Con l'articolo 3 abbiamo praticamente demandato al Ministero la sorveglianza sul rapporto di coadiutore, che non resta più abbandonato a se stesso, perché è il Ministero che, attraverso il proprio ufficio, sentita l'azienda, stabilisce se vi devono essere coadiutori, e quanti, tenuto conto delle diverse esigenze. Vi è quindi una vigilanza la quale vuole evitare lo sfruttamento, verificatosi purtroppo fino ad oggi, dei coadiutori ai quali si fanno fare anche 12-14-15 ore di lavoro e questa sorveglianza rappresenta socialmente un passo avanti, è una forma di tutela e di assistenza nei confronti dei coadiutori.

Vi sono poi delle norme che riguardano la parte dell'assistenza e previdenza, attraverso le quali si estendono a questa categoria dei benefici dei quali fino ad ora purtroppo essa non godeva, proprio per questa sua strana situazione; per cui si sarebbe dovuto imporre ad un assuntore, che praticamente ripeto, è un appaltatore, l'obbligo di assicurare se stesso, i propri familiari ed aiutanti. Ora, se si dovesse esaminare la questione sotto un profilo strettamente giuridico, ci troveremmo certo di fronte ad una situazione alquanto singolare, in quanto dovremmo imporre ad un'azienda di carattere privato una certa regola. Ma c'è da considerare che questo avviene oggi in tutti i campi; è lo stesso principio per il quale, come osservava l'onorevole Terragni, sono state stabilite le provvidenze nei rapporti delle persone di servizio, provvidenze che fino a qualche anno fa non esistevano. Oggi invece esistono, eppure non si può concepire un rapporto più privato di quello, trattandosi di un rapporto tra la persona di servizio e chi la tiene a servizio.

C'è anche nel disegno di legge il principio della concessione delle ferie. Si può discutere circa la lunghezza del periodo delle ferie: ma intanto cominciamo a stabilire il principio dell'applicazione di esse.

Occorre anche tener conto che tutte queste provvidenze, che sono adottate, finiscono per avere una ripercussione di carattere finanziario ed economico sul bilancio delle aziende. Mi auguro, a questo riguardo, che presto possa essere definitivamente eliminato il sussidio straordinario di esercizio, e confido di portare entro breve tempo alla Camera ed al Senato il progetto che integra i fondi della legge n. 1221, in maniera da completare que-

st'opera di ammodernamento. È logico che nello stabilire domani gli stanziamenti in campo di sovvenzione fissa annua, ci dovrà essere un esame generale. I bilanci delle aziende appaltatrici non potranno essere staccati completamente: del resto anche attualmente le spese di assuntoria devono figurare nel bilancio delle aziende ferrotranviarie.

Nel disegno di legge all'articolo 16 si è voluto evitare di considerare i sussidi straordinari di esercizio; e la Commissione del Bilancio, nel suo parere motivato, ha riconosciuto che questo deve essere mantenuto fermo, altrimenti si altererebbe il principio. Ma non è detto che domani quest'onere non debba essere raffigurato e riportato nei bilanci delle aziende, e quindi calcolato quando dovremo fissare la sovvenzione annua allorché in sede di revisione di quella già esistente, si riscontri un ulteriore aggravio. Caso per caso sarà esaminata l'incidenza dell'onere del servizio; tanto più che l'intervento del Ministero per stabilire se assuntorie vi devono essere, in che modo, e con quanti coadiutori, richiederà un'indagine che permetterà di regolare ancora meglio questo settore.

Per concludere, vorrei ribadire all'onorevole Granati ed alla parte di cui egli ha espresso l'opinione che, per quanto si riferisce al cambiamento del rapporto giuridicamente considerato tra assuntori e sorveglianti di passaggi a livello da una parte ed aziende dall'altra, nel senso di far perdere ai primi il carattere di appaltatori per trasformarli in dipendenti dell'azienda per la quale prestano servizio, non potremmo assolutamente aderire a tale tesi.

Quindi per questa parte, se si insisterà su tale impostazione, il Presidente, a mio avviso, dovrà porre in votazione il passaggio o meno all'esame degli articoli, in quanto è evidente che se dovesse prevalere l'idea dell'onorevole Granati, il Governo si dichiarerebbe contrario, dato che in questo caso il disegno di legge muterebbe radicalmente tutta la propria impostazione.

Se invece resta il principio affermato, ovvero la configurazione del rapporto quale appalto, salva una sua più aggiornata regolamentazione, allora, in sede di esame degli articoli, volta per volta, il Governo esprimerà il suo parere, ed aggiungo che noi non siamo certo qui per non accogliere gli eventuali suggerimenti, voti o deliberazioni del Parlamento, di cui siamo sempre stati rispettosissimi, pur rilevando fin d'ora che nessuna legge può dirsi perfetta, che l'attuale disegno di legge rappresenta un grande passo

avanti e che ulteriori modifiche potrebbero essere apportate anche meglio dopo un primo periodo di pratica attuazione ed esperienza. E permettetemi di dirvi che in seguito ai contatti avuti con le organizzazioni che rappresentano questi assuntori, mi sono sentito soddisfatto per aver contribuito modestamente a far segnare questo progresso nei confronti della situazione attuale.

BOGONI. Il collega Terragni nella sua relazione ha sottolineato la necessità di uno studio più approfondito del disegno di legge. La stessa cosa ha fatto il collega Granati, il quale ha anche proposto un comitato ristretto affinché questo studi maggiormente il problema.

PRESIDENTE. I problemi sono due. Il primo è quello della impostazione giuridica del rapporto tra concessionari e assuntori. Su questo punto il comitato non avrebbe niente da dire, perché siamo di fronte a due posizioni nettamente diverse. C'è chi vorrebbe superare l'attuale impostazione giuridica, mentre il Governo mantiene il suo disegno di legge che parte — introducendo dei miglioramenti sensibili — dal mantenimento dell'attuale impostazione. Questo problema non può essere oggetto di indagine e di lavoro di un comitato, ma deve essere la Commissione a decidere se accetta l'impostazione del disegno di legge passando all'esame degli articoli o se accetta l'impostazione che ha dato l'onorevole Granati respingendo così inizialmente il disegno di legge.

C'è poi il secondo problema che si riferisce all'approfondimento delle norme contenute nei vari articoli. Ma anche per questo non ritengo necessario procedere alla nomina di un comitato, anzitutto perché si tratta di un disegno di legge che, pur essendo di notevole importanza, è molto semplice; poi perché è un provvedimento sul quale ancora nessun emendamento è stato presentato e quelli preannunciati — due dal relatore e qualcuno dall'onorevole Granati — non sono certo molti.

Comunque saranno emendamenti che la Commissione dovrà esaminare nel suo complesso. Non siamo di fronte a quella complessa e vasta regolamentazione giuridica per cui, in casi simili, si è dovuto fare ricorso ad un comitato ristretto, come per esempio per il codice della strada e per lo stato giuridico del personale postelegrafonico. In questi casi eravamo di fronte a problemi molto complessi e alla necessità di arrivare in Commissione con un esame preliminare dei numerosissimi emendamenti. Nel caso attuale, in-

vece, la costituzione di un comitato finirebbe per raddoppiare il lavoro.

Piuttosto, siccome da varie parti si è insistito sulla opportunità che il problema venga ulteriormente approfondito, credo che l'unica soluzione sia quella di rinviare il prosieguo della discussione per dar modo ai colleghi di presentare emendamenti, che poi saranno discussi in una prossima seduta.

LOMBARDI RUGGERO. Occorre prima sapere se l'onorevole Granati insiste sulla pregiudiziale.

GRANATI. Noi abbiamo fatto una affermazione di principio, però in astratto, cioè una affermazione di principio che a mio avviso doveva concludersi operativamente nel quadro di questo disegno di legge.

PRESIDENTE. Quindi ella non fa una vera e propria eccezione pregiudiziale.

POLANO. Noi non ci opporremo al passaggio agli articoli; però sulla questione di principio desideriamo presentare un ordine del giorno in modo che sia affermato appunto l'indirizzo in base al quale a un certo momento le assuntorie devono essere eliminate e il rapporto di appalto deve diventare rapporto di lavoro.

TERRAGNI, *Relatore*. Il mio accenno alla perplessità di arrivare ad una decisione in questa seduta era dovuto alla mancanza di dati statistici. Avevo saputo da fonte autorevole che le ferrovie dello Stato avevano un problema di 7.500 persone. Invece durante la discussione mi è stato chiarito che si tratta di 600 persone. Allora la mia perplessità, sia per il dato statistico che mi viene fornito, sia per l'ampiezza molto ridotta del problema, non ha più ragione di essere.

Quanto al problema sollevato dall'onorevole Granati, devo rispondere al collega che questa volta non come economista ma come modesto legislatore, debbo dichiararmi contrario alla sua tesi. Lo stesso onorevole Granati sa che le ferrovie subiscono una concorrenza formidabile e sempre più grave dalla strada libera.

FRANCAVILLA. La fanno gli stessi concessionari questa concorrenza!

TERRAGNI, *Relatore*. L'onorevole Granati vuol sapere se attraverso questo disegno di legge si intende eliminare, limitare o invece generalizzare questa forma di rapporto di lavoro, che è l'assuntoria. Io rispondo schiettamente che, se nei limiti del giusto, sul piano economico e sul piano assistenziale, questa forma di lavoro è più economica delle altre forme e particolarmente della assunzione diretta, io non posso non essere difensore de-

gli interessi della collettività e debbo augurarmi che sia ancora la forma di domani.

Quindi sarei d'avviso di sgombrare senza altro il terreno dalla pregiudiziale avanzata dall'onorevole Granati.

BOGONI. Io ho chiesto un rinvio della discussione.

PRESIDENTE. Mi pare che siamo d'accordo per un rinvio. È stato preannunciato un ordine del giorno. Se questo fosse in contrasto con il disegno di legge, dovremmo votarlo preliminarmente. Per ora lasciamo tutto impregiudicato, sia la pregiudiziale sia l'ordine del giorno. S'intende che non è ancora chiusa la discussione generale, il cui prosieguo viene rinviato ad altra seduta. Voglio pregare gli onorevoli colleghi che desiderano presentare degli emendamenti, di farlo nei prossimi giorni, in modo che non solo il ministro ma tutti i membri della Commissione ne possano avere conoscenza in anticipo sulla data della nuova seduta.

**Seguito della discussione del disegno di legge:
Provvidenze a favore della pesca dell'alto
Adriatico (1091).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Provvidenze a favore della pesca dell'alto Adriatico ».

Nella precedente seduta l'onorevole Frunzio ha già svolto la sua relazione. Dichiaro aperta la discussione generale.

BOIDI. Il disegno di legge al nostro esame trae origine dall'ultimo accordo di pesca italo-jugoslavo. Si dice in sostanza che questo esclude ai pescatori italiani la zona antistante le coste occidentali dell'Istria, alla quale accedevano fino a ieri i pescatori dell'alto Adriatico. Quindi questi hanno subito un danno che merita di essere risarcito.

In questo sillogismo a me pare che la premessa minore sia zoppicante, perché non è esatto che alle zone di pesca antistanti le coste occidentali dell'Istria accedessero fino a ieri soltanto i pescatori dell'alto Adriatico; vi accedevano anche e soprattutto i pescatori del medio Adriatico, perché è noto che le marine da Cattolica a San Benedetto del Tronto sono dotate di pescherecci con un tonnello superiore a quello di cui sono dotate le marine dell'alto Adriatico. Perciò, se è riconosciuto giusto risarcire i danni ai pescatori dell'alto Adriatico, non è possibile negare gli stessi benefici a quelli del medio Adriatico.

Né si dica che per quest'ultima zona abbia operato favorevolmente la legge che concede facilitazioni ai pescatori e ai motopescherecci dell'Adriatico che si trasferiscono nel Tirreno, perché è noto che tale legge non ha operato in quella ampiezza che ci si riprometteva. Soltanto 85, se non erro, sono state le domande di trasferimento e di queste mi risulta che soltanto una cinquantina sono state accolte. Queste 50, poi, per la maggior parte sono domande di motopescherecci del basso Adriatico, soprattutto di Molfetta, perché i motopescherecci del basso Adriatico avevano già in precedenza le loro basi nel Mediterraneo, in particolare a Siracusa. Quindi la legge che vorrebbe attuare il trasferimento dei motopescherecci dall'Adriatico al Tirreno non ha favorito il medio Adriatico, che d'altra parte è tagliato fuori completamente dai benefici della Cassa del Mezzogiorno, perché questa arriva soltanto fino a San Benedetto del Tronto. Perciò questi poveri pescatori del medio Adriatico sono rimasti sprovvisti di tutto e non è giusto che non si riparinò i danni che essi hanno indubbiamente subito, e in misura notevole, per l'esecuzione del nuovo trattato di pesca italo-jugoslavo che esclude le zone antistanti la costa occidentale dell'Istria.

Quindi penso che il Governo per un atto di giustizia e per usare una parità di trattamento deve provvedere a risarcire anche i pescatori del medio Adriatico o con un apposito disegno di legge in cui si concedano anche ad essi gli stessi premi, gli stessi incoraggiamenti, le stesse agevolazioni che il disegno di legge in esame concede ai pescatori dell'alto Adriatico; oppure ripiegando sulla proposta di legge Scarascia che mi pare possa essere in via di massima accolta.

E con questa viva raccomandazione, che mi auguro il Governo voglia accogliere, dichiaro di votare in favore del disegno di legge in esame.

TROISI. Debbo fare anche io delle riserve su questo provvedimento per quanto riguarda i pescatori di Molfetta. È noto che Molfetta ha una flotta peschereccia che occupa uno dei primissimi posti nella graduatoria nazionale; è anche noto il dramma di questi pescatori. Il nuovo accordo stipulato con la Jugoslavia li danneggia, giacché essi, spinti dal bisogno, si sono sempre avventurati nelle acque, ora escluse dal trattato. Io chiederei perciò una estensione delle provvidenze del disegno di legge in esame anche ai pescatori di Molfetta. Purtroppo lo stanziamento è modesto e frazionandolo tra un maggior numero

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 17 GIUGNO 1959

di beneficiari si riduce la misura del beneficio di ciascuno. Ma eventualmente si potrà chiedere al Ministro uno stanziamento più adeguato. Ad ogni modo ritengo necessaria la estensione della legge anche al basso Adriatico.

RAVAGNAN. Quale parere ha dato la Commissione Finanze e tesoro?

PRESIDENTE. Nessuno, però sono scaduti i termini. Quindi dal punto di vista finanziario non ci sono obiezioni. Vengono proposti 500 milioni da devolvere ai pescatori dell'alto Adriatico a partire da Cesenatico.

RAVAGNAN. Le riserve fatte dai due colleghi che mi hanno preceduto possono essere fondate. Ma, se si ritenesse di dover provvedere anche alle esigenze dei pescatori del medio e del basso Adriatico, ciò dovrebbe essere fatto all'infuori del provvedimento in esame, perché la questione riguarda il problema della pesca.

Per quanto riguarda il movente che ha indotto il Ministero della marina mercantile a proporre questo disegno di legge, cioè il trattato italo-jugoslavo, è da osservare questo: che, precedentemente, in tre zone del mare territoriale jugoslavo era stato consentito l'accesso ai pescatori italiani. Una di queste zone era precisamente costituita dalla zona dell'Istria prospiciente l'alto Adriatico. Questa zona è stata cancellata, probabilmente perché i pescatori italiani non hanno avuto nessuna possibilità di farsi sentire. Invece ne è stata aggiunta un'altra. Rimangono in sostanza tre zone nel nuovo accordo, una delle quali, prospiciente la costa del Montenegro, in precedenza non era stata considerata.

Pertanto il disegno di legge in esame è stato presentato in riconoscimento al danno che hanno subito i pescatori dell'alto Adriatico dal nuovo accordo di pesca con la Jugoslavia.

Io vorrei fare diverse osservazioni, e a seconda della risposta dell'onorevole Sottosegretario, mi riservo di presentare eventualmente degli emendamenti.

Bisogna aggiungere che quella zona, che è stata cancellata, permetteva l'accesso a 15 o 20 barche in tutto; non era quindi una gran cosa. E bisogna dire che in definitiva quando questo disegno di legge diventerà legge, quando nel miglior modo possibile saranno risarciti i pescatori dell'alto Adriatico, essi avranno la possibilità di operare quelle trasformazioni e miglioramenti che questo disegno di legge consente. Lo scopo dei pescatori non solo dell'alto, ma di tutto l'Adriatico, è di andare a pescare dove la pesca è più abbondante, quindi sempre nelle zone di pesca jugoslava.

Perciò il problema non si può considerare chiuso anche dopo che verrà approvato questo disegno di legge. Tanto più che il provvedimento dovrebbe essere il punto di partenza di più ampie provvidenze, perché non si tratta di risarcire solo quelli che hanno avuto danni diretti, ma anche quei pochi a cui era consentito di andare a pescare in quella zona che è stata eliminata.

BOIDI. Erano parecchi. Io sono di Fano e posso dire che da Fano ne andavano almeno una trentina.

RAVAGNAN. Era stabilito nel vecchio accordo quanti dovevano essere.

Il disegno di legge contempla dunque 500 milioni che dovrebbero essere elargiti in questo momento. Gli interessati ne fanno domanda; presentano i loro progetti e le loro richieste: il Governo darà a fondo perduto il 40 per cento sul costo preveduto nei progetti. Se un determinato armatore o pescatore domanda 10 milioni, saranno 4 milioni che gli verranno dati a fondo perduto. Quindi la prima osservazione è questa: perché il 40 per cento? Date le condizioni in cui si trovano quelle marine particolarmente danneggiate, non potrebbe essere elevata la percentuale dal 40 al 50 o al 60 per cento? Perché la cifra di onere dello Stato in definitiva sarebbe la stessa. Si può obiettare che con l'aumento della percentuale diminuirebbe il numero dei favoriti. Ma quale sarà questo numero? D'altra parte chi è che finirà per essere favorito? Colui che avrà più potenza finanziaria degli altri, perché potrà avere più credito; e in definitiva saranno favoriti i più ricchi, mentre saranno esclusi coloro che si trovano in condizioni peggiori perché non potranno ottenere a credito il 60 per cento che resta.

Domando all'onorevole sottosegretario se il Governo sarebbe disposto ad adottare una modifica su questo punto, elevando il contributo al 45 per cento.

Un'altra osservazione. Dato che lo Stato si propone di concedere a fondo perduto una determinata percentuale per trasformare, rinnovare e ammodernare, tale percentuale è al netto o è lorda? Perché se i beneficiati dovessero poi pagare l'I.G.E. e gli altri tributi, la percentuale si ridurrebbe a molto meno del 40 per cento. Essi dovrebbero quindi essere esentati dai tributi.

Il disegno di legge non lo dice e dovrebbe quindi essere contemplato.

Un'altra precisazione. Parlo specialmente per la marineria di Chioggia che conosco maggiormente e che rappresenta probabilmente più della metà di tutto il complesso delle ma-

rinerie dell'alto Adriatico. Ebbene, a Chioggia vi sono numerosi natanti, cui dovrebbe essere proibito di prendere il mare, perché sono antiquati, ma ve ne sono altri trasformati con i mezzi tecnici più moderni, come per esempio l'occhio magico, per cui oggi i pescatori possono addirittura vedere i banchi di pesca, inseguirli e catturarli. Costoro si sono indebitati tanto fortemente che continuano a premere presso il Ministero del tesoro e presso quello delle finanze affinché i loro pesi siano allevati. In gran parte sono dei debitori morosi verso lo Stato. Ora, coloro che hanno già portato delle innovazioni ai loro natanti non entrerebbero nelle disposizioni stabilite da questo disegno di legge. È giusta questa discriminazione? Non sarebbe giusto invece stabilire che coloro che hanno già attuato migliorie ai propri natanti e che si trovano quindi in condizione di sfavore e di inferiorità rispetto a quelli che opereranno le trasformazioni dopo che sarà stata emanata questa legge, possano concorrere anche essi, presentare le loro fatture e avere il medesimo contributo?

Anche per questo attendo una spiegazione dall'onorevole sottosegretario.

Un'altra osservazione desidero fare. L'articolo 1 del disegno di legge in esame stabilisce che il contributo a fondo perduto verrà concesso per le opere da eseguirsi da « imprese, gestite da associazioni o da singoli, che esercitano la pesca direttamente con natanti di loro proprietà ». Che cosa vuol dire quel « direttamente »? Vuol dire, se non comprendo male, che coloro i quali non esercitano la pesca direttamente resterebbero esclusi: quindi quegli armatori che stanno a terra non avrebbero diritto al contributo. Ritengo che questo punto debba essere precisato perché poi non vengano fuori delle questioni. In altri termini si dovrebbe dire chiaramente che hanno diritto al contributo soltanto coloro che sono proprietari e nello stesso tempo pescatori (coloro cioè i quali hanno una figura simile a quella dei coltivatori diretti), ma non gli armatori, anche piccoli, che stanno a terra. Pertanto anche su questo punto domanderei all'onorevole sottosegretario una precisazione.

Nello stesso articolo 1 si parla anche di « imprese gestite da associazioni ». Che cosa significa questo? Che cos'è un'associazione che gestisce un'impresa di pesca? A me pare che con quelle parole si voglia intendere una cooperativa; ma allora, se si tratta di essa, diciamo addirittura « cooperativa ».

BOIDI. Può essere anche una comunità, una comunione.

RAVAGNAN. L'articolo 1 precisa anche: « con natanti di loro proprietà », cioè con natanti di proprietà dell'associazione, della comunità. Ora, in Romagna c'è l'istituto della caratura; da noi invece esiste l'istituto della compartecipazione: cioè i pescatori che sono imbarcati e che costituiscono l'equipaggio di un determinato natante vendono tutto l'insieme del pescato, procedendo ad una divisione in varie parti: tante parti spettano all'equipaggio, tante alla barca, cioè all'armatore. Quindi non sono proprietari, mentre i caratisti sono dei proprietari collettivi di un natante, per cui essi potrebbero anche rientrare nella norma, in quanto è l'associazione o la cooperativa che è proprietario del natante e che esercita la pesca con il natante stesso.

Ora, nel caso più frequente, stando ai limiti di questo disegno di legge, gli equipaggi non rientrerebbero nei benefici dei contributi perché sono a compartecipazione, cioè ad essi spetta solo una parte del prodotto. Pertanto i benefici di questa legge andrebbero soltanto agli armatori, ai proprietari. Mentre invece si deve pur ammettere che sono stati danneggiati sia gli armatori che l'equipaggio, insomma tutta l'industria della pesca nell'alto Adriatico.

Qual'è dunque il compenso che spetterà agli equipaggi? Saranno esclusi oppure no? Essi non devono essere esclusi; ma se si ritiene giusto non escluderli, bisognerà modificare questo articolo 1 in modo che sia chiaro che gli equipaggi sono inclusi; e occorrerà anche precisare il modo in cui essi saranno indennizzati.

Ancora: l'articolo 2 stabilisce: « I contributi di cui all'articolo 1 non sono cumulabili con altri contributi a fondo perduto erogati dallo Stato ». Che cosa significano le parole « non sono cumulabili »? A me pare che la espressione non sia molto chiara. Vuol dire forse che se precedentemente si sono ottenuti altri contributi a fondo perduto non si ha più diritto a concorrere a quello contemplato dal disegno di legge in esame? Allora lo si dica chiaramente. Vuol dire invece che non possono concorrere quelli che hanno attinto o che attingono al fondo di rotazione? Occorre però rilevare che il fondo di rotazione non dà affatto contributi a fondo perduto: si tratta semplicemente di un prestito che deve essere rimborsato. Ma se si intende che possono essere ammessi a questo contributo anche quelli che eventualmente abbiano attinto al fondo di rotazione — ed io credo che debbano essere ammessi, poiché nella legge che istituisce il fondo di rotazione c'è una clausola specifica

la quale stabilisce che coloro i quali hanno attinto al fondo stesso non potranno mai più avere contributi a fondo perduto — bisognerà modificare quell'articolo 7 della legge istitutiva del fondo di rotazione.

Un'ultima osservazione riguarda l'articolo 3. Stabilisce questo articolo che la concessione del contributo è disposta con decreto del Ministro per la marina mercantile, sentito un comitato che è presieduto dal sottosegretario di Stato per la marina mercantile, e che è composto di due funzionari e di tre esperti nominati dal Ministro della marina mercantile. Ora, per quanto riguarda i tre esperti nominati dal Ministro, dato il precedente del fondo di rotazione per il quale esiste una commissione di cui fanno parte anche rappresentanti degli interessati, penso sarebbe giusto adottare anche qui lo stesso provvedimento anziché ricorrere alla nomina, che è una scelta lasciata all'arbitrio o al criterio del Ministro. Dovrebbero esserci, in base al precedente che ho citato, delle designazioni da parte delle organizzazioni degli interessati che abbiano una base nazionale, e nell'ambito di queste designazioni il Ministro dovrebbe scegliere tre esperti che siano quindi di fiducia degli interessati.

Queste sono le osservazioni che ritenevo opportuno fare, e prego l'onorevole sottosegretario di volermi dare una risposta.

MACRELLI. Ho domandato la parola, onorevole Presidente e onorevoli colleghi, perché trovo citata nell'articolo 1 del disegno di legge una località che mi sta particolarmente a cuore: Cesenatico, che viene esclusa da questo provvedimento legislativo. Non ho potuto partecipare — e ne chiedo scusa — alla discussione che è stata fatta precedentemente; ma il relatore gentilmente mi ha fornito alcuni elementi.

Sembra che l'accordo con la Jugoslavia abbia escluso per quanto riguarda la pesca le zone dell'Istria.

Io non so se i competenti ministeri abbiano una visione chiara e precisa della località. Secondo la dizione dell'articolo 1, le zone che possono fruire delle provvidenze del disegno di legge sarebbero quelle del litorale dell'alto Adriatico a nord di Cesenatico che resterebbe esclusa, quindi le zone fino a Cervia. Ma si dimentica indubbiamente un dato di fatto preciso, cioè la situazione particolare di Cesenatico. Il porto di Cesenatico — il cui disegno risale nientedimeno che a Leonardo da Vinci — è uno dei porti che hanno lavorato di più con la Jugoslavia ed anche con l'Istria. Ora, escluse dalla pesca le zone dell'Istria, anche

per i natanti di Cesenatico si renderanno necessari quei lavori di trasformazione dei mezzi che vengono indicati per i natanti delle zone a nord di questa località. Non comprendo quindi perché Cesenatico sia stata esclusa. Chiedo in proposito spiegazioni al relatore, ma soprattutto al rappresentante del Ministero competente.

BOIDI. È una linea di demarcazione.

MACRELLI. Ma comprende pure il paese?

RAVAGNAN. Se cominciamo ad estendere, arriviamo fino a Molfetta.

CALVARESI. Per quanto riguarda le questioni qui sollevate, ricordo che in sede di dibattito sul bilancio della marina mercantile ho presentato un ordine del giorno, accolto dal Ministro Jervolino a titolo di raccomandazione, che chiede che i provvedimenti annunciati per le marinerie dell'alto Adriatico siano estesi anche alle marinerie comprese tra Porto San Giorgio e Cattolica.

Ora io domando: che cosa significa che un ordine del giorno venga accolto come raccomandazione? Significa che è allo studio da parte del Ministero un provvedimento analogo per queste marinerie?

Penso che la questione debba essere esaminata con una certa urgenza, perché proprio sui giornali del 15 giugno è apparsa una notizia di una certa importanza: che cioè i rappresentanti delle marinerie da Porto San Giorgio ad Ancona fino a Cattolica, dopo essersi riuniti, hanno votato un ordine del giorno ed hanno proclamato l'agitazione della categoria. Di fronte a tale agitazione, che cosa intende fare il Governo?

Noi siamo d'accordo sulle provvidenze per l'alto Adriatico; condivido anche l'affermazione fatta dal collega onorevole Ravagnan. Però, per quanto riguarda le marinerie che io ho ricordato, sono state fatte molte promesse: ora occorre che si attui finalmente qualche provvidenza. Io chiedo appunto: le provvidenze previste nel disegno di legge possono essere prese pure nei confronti di queste marinerie? E ancora: ha intenzione il Governo di presentare un analogo provvedimento di legge, oppure per quest'anno a tale proposito non intende fare niente?

Ritengo che il rappresentante del Governo dovrebbe darci qualche delucidazione al riguardo, anche al fine di poter intervenire successivamente nella discussione.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale, e prego l'onorevole sottosegretario di Stato per la marina mercantile di voler esprimere il pensiero del Governo.

TURNATURI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, l'onorevole relatore ha opportunamente illustrato la portata del provvedimento il quale, come è noto, contempla un apposito stanziamento di lire 500 milioni per l'erogazione di contributi a fondo perduto da destinarsi alla trasformazione ed al miglioramento di scafi ed apparati motori, nonché alla provvista ed al miglioramento di attrezzature da pesca e di bordo. I benefici previsti riguardano esclusivamente le imprese che esercitano la pesca con natanti iscritti nelle matricole e nei registri tenuti dagli uffici marittimi del litorale dell'alto Adriatico a nord di Cesenatico esclusa.

Perché soltanto alle marinerie a nord di Cesenatico? È questo uno degli interrogativi che sono stati prospettati qui da diversi autorevolissimi colleghi. La spiegazione io la troverei nella motivazione del provvedimento. Desidero infatti ricordare ai colleghi che il recente accordo fra l'Italia e la Jugoslavia del novembre 1958 esclude la possibilità di esercitare attività peschereccia nelle zone delle coste occidentali dell'Istria, che erano le zone classiche a cui attingevano i pescatori dei compartimenti marittimi a nord di Cesenatico. I compartimenti marittimi da Cesenatico verso sud sono stati esclusi appunto perché il Ministero ritiene che tali marinerie non abbiano mai attinto a queste zone.

BOIDI. Non è esatto.

TURNATURI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Questo è il punto di vista dei tecnici del Ministero.

Ma c'è anche un'altra ragione. L'Italia nello stipulare l'accordo con la Jugoslavia ha dovuto sborsare 900 milioni di lire perché ha ottenuto come zone di pesca quelle di fronte ai porti di Busi, Pelagosa e Pomo; ed il Ministero ritiene che i compartimenti marittimi a sud di Cesenatico, oltre a non aver subito alcun danno in conseguenza di questo accordo con la Jugoslavia, dovrebbero anzi trarne benefici indiretti in quanto hanno la possibilità di attingere alle nuove zone.

Noi comunque siamo sensibili ai problemi sollevati dagli onorevoli Boidi, Troisi, Marelli, Ravagnan e Calvaresi; e siamo persuasi che con questo provvedimento non si risolve il problema della pesca nell'Adriatico.

C'è poi da considerare che vi è una zona la quale rimane del tutto esclusa da ogni contributo: la fascia a nord di Cupra Marittima fino a Cesenatico, perché essa non è toccata né dalle provvidenze della Cassa per il Mezzogiorno né da quelle del disegno di legge in

esame. Noi riteniamo che a questo si possa ovviare con qualche provvedimento che è già allo studio del Ministero.

Faccio però rilevare che, se dovessimo estendere le provvidenze, che il disegno di legge in esame contempla, a tutti i compartimenti marittimi del basso e medio Adriatico, svuoteremmo il provvedimento di qualsiasi efficacia pratica. Desidero infatti ricordare ai colleghi che i compartimenti marittimi, i quali si avvantaggerebbero di queste provvidenze, sono quelli di Ravenna, Chioggia, Venezia, Monfalcone e Trieste, i quali, a parere dei tecnici, sono i compartimenti che maggiormente risentono il danno provocato dal recente accordo. I natanti che potrebbero sperare di beneficiare di queste provvidenze sono così distribuiti: motobarche 1299 per tonnellata di stazza lorda 5287; motopescherecci 366 per tonnellate di stazza lorda 6219; complessivamente si ha il numero di 1665 natanti per complessive tonnellate di stazza lorda 11506. Come vedete, non c'è da stare allegri: la somma stanziata è inadeguata anche se la circoscriviamo nell'ambito della zona prevista dal presente disegno di legge.

La stessa risposta devo dare per quanto riguarda le osservazioni del collega Ravagnan. Possiamo elevare la misura del contributo dal 40 al 50 o al 60 per cento, ma in questo modo si riduce il numero di coloro che possono beneficiare della legge. Noi abbiamo scelto la misura del 40 per cento perché ci siamo voluti allineare al criterio seguito con l'articolo 5 della legge 29 luglio 1957, che stabilisce provvidenze a favore dei natanti dei compartimenti marittimi del basso e medio Adriatico attraverso l'intervento della Cassa per il Mezzogiorno. Ed uno dei motivi per cui, come ho già detto, sono stati esclusi i natanti del basso Adriatico, è appunto il fatto che essi beneficino attualmente delle provvidenze della Cassa per il Mezzogiorno, di cui invece non godono i compartimenti che io ho elencato.

Ci rendiamo conto infatti che si tratta di problemi che non si risolvono certo con questi pannicelli caldi. Fra essi vi sono problemi di fondo, come quello della pesca di altura, quello della pesca oceanica, ai quali provvederemo man mano che i mezzi ce lo consentiranno.

Comunque c'è il desiderio sincero del Ministero di risolvere questi problemi. Ma chiediamo anche la collaborazione degli onorevoli colleghi della Commissione perché ci assistano e ci incoraggino, e soprattutto ci aiutino ad ottenere i fondi necessari dal Ministero del tesoro, perché con la sola buona volontà i problemi non si risolvono.

Ecco perché, pur con grande rammarico, non posso accettare le richieste esplicite avanzate dagli onorevoli Boidi, Troisi e Macrelli per una estensione del provvedimento.

BOIDI. Non ho parlato di estensione: le provvidenze rimangano pure riservate all'alto Adriatico, purché si provveda con un provvedimento *ad hoc* per il medio Adriatico.

TURNATURI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Rispondo poi all'onorevole Ravagnan che le provvidenze non si possono sommare a quelle già accordate da altri provvedimenti, proprio per consentire un intervento più efficace nei riguardi di coloro che hanno maggiori necessità.

Per quanto riguarda gli equipaggi, è evidente, onorevole Ravagnan, che non si può dare un contributo individuale a tutti i pescatori che compongono gli equipaggi dei pescherecci. Comunque gli equipaggi si avvantaggeranno anch'essi indirettamente di queste provvidenze in quanto, con le modifiche che saranno apportate ai natanti ed alle attrezzature, avranno la possibilità di una pesca più vantaggiosa.

Il contributo, dunque, non è cumulabile con altri contributi; del resto quanto disposto dalla legge per il fondo di rotazione, in correlazione con il disposto di questa legge, determina la impossibilità di cumulare due contributi. Pertanto non abbiamo dubbi sulla chiarezza di questa norma.

Per ciò che riguarda la rappresentanza delle categorie interessate nel comitato, il Ministero ha ritenuto di non accedere alle richieste in tal senso avanzate dall'onorevole Ravagnan, proprio per poter procedere il più rapidamente possibile alla concessione dei contributi stessi.

Con questi chiarimenti desidero raccomandare agli onorevoli colleghi l'approvazione del disegno di legge, assicurando che il Ministero al più presto, se otterrà l'adesione degli altri ministeri competenti, proporrà altre provvidenze per i pescatori dell'Adriatico ed anche del Tirreno.

BOIDI. Ringrazio l'onorevole Sottosegretario per questa assicurazione.

TROISI. Poiché è stata fatta menzione da varie parti della Cassa per il Mezzogiorno, è necessario mettere a punto che gli interventi della Cassa hanno un carattere addizionale e straordinario. È ormai invalsa l'abitudine di dire: c'è la Cassa per il Mezzogiorno che ci pensa; mentre, ripeto, l'intervento della Cassa è di carattere aggiuntivo. È bene che questo punto sia chiarito.

Aggiungo che ho presentato un'apposita interrogazione per conoscere i criteri che si seguono da parte della Cassa per il Mezzogiorno nella erogazione di contributi alle imprese pescherecce, perché dalle notizie che mi sono state fornite e dalle varie pratiche che io personalmente ho segnalato non risulta che ci sia l'incoraggiamento, da parte della Cassa ad ammodernare queste imprese ed a renderle idonee, per esempio, alla pesca di altura.

Quindi non posso essere consenziente con quanto è stato detto, che cioè vi è la Cassa del Mezzogiorno che interviene in questo settore. Il problema rimane aperto, purtroppo, perché, almeno finora, gli interventi operati dalla Cassa per il Mezzogiorno non hanno risolto la situazione della flotta peschereccia del basso Adriatico.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli.

Do lettura dell'articolo 1:

« È autorizzato a carico del bilancio del Ministero della marina mercantile, per l'esercizio finanziario 1959-60, lo stanziamento di lire 500.000.000, allo scopo di provvedere alla concessione di contributi, nella misura non superiore al 40 per cento della spesa documentata per le opere di cui al seguente comma, da eseguirsi da imprese, gestite da associazioni o da singoli, che esercitano la pesca direttamente con natanti di loro proprietà, iscritti, alla data della presente legge, nelle matricole e nei registri, tenuti dagli uffici marittimi del litorale dell'alto Adriatico, a nord di Cesenatico, esclusa.

Le opere ammissibili al contributo sono:

- a) la trasformazione ed il miglioramento di scafi e di apparati motore;
- b) la provvista ed il miglioramento di attrezzature da pesca e di bordo ».

Su questo articolo sono stati presentati due emendamenti. L'onorevole Ravagnan propone di sostituire alle parole « nella misura non superiore al 40 per cento » le altre « nella misura non superiore al 50 per cento ».

L'onorevole Macrelli, a sua volta, chiede di sostituire, dopo « Cesenatico », la parola « esclusa » con l'altra « compresa ».

Voteremo quindi l'articolo per divisione.

Pongo in votazione la prima parte dell'articolo fino alle parole « non superiore al ».

(È approvata).

Si inserisce ora l'emendamento Ravagnan, sul quale desidero sentire il parere del relatore e del Governo.

FRUNZIO, *Relatore*. Sono contrario ad elevare il limite dal 40 al 50 per cento, come pure all'inclusione di Cesenatico, per le ragioni che sono state qui esposte dall'onorevole Sottosegretario.

TURNATURI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Desidero ribadire il parere contrario del Governo, perché sono persuaso che l'elevazione del contributo dal 40 al 50 per cento comporta una eccessiva riduzione dei benefici, a tutto danno di coloro i quali sperano che sia ad essi accordato tale vantaggio.

Praticamente questa elevazione della misura del contributo si risolverebbe a favore di pochi e a danno di molti.

RAVAGNAN. Non è esatto.

TURNATURI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. È evidente, perché quando noi aumentiamo la porzione, si riduce il numero di coloro che verrebbero a beneficiare del complesso dei finanziamenti.

RAVAGNAN. Ella non sa quanti sono coloro che verranno a fruire del provvedimento. Il numero di 1600 riguarda tutte le marinerie.

TURNATURI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. I natanti che dovrebbero beneficiare di queste provvidenze sono precisamente 1665.

RAVAGNAN. Ma come fate a distribuire 500 milioni tra 1665 natanti?

TURNATURI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Come ho già detto, i compartimenti marittimi che vengono a beneficiare di queste provvidenze sono quelli di Ravenna, Chioggia, Venezia, Monfalcone e Trieste. I natanti sono così suddivisi: motobarche 1299 per tonnellate di stazza lorda 5827; motopescherecci 366 per tonnellate di stazza lorda 6219: complessivamente 1665 natanti per complessive 11506 tonnellate di stazza lorda.

L'emendamento presentato dall'onorevole Ravagnan significa rendere più difficili le operazioni di assegnazione dei contributi: quindi il Governo è del tutto contrario.

Ma oltre a quella a cui ho dianzi accennato, c'è un'altra ragione: di non creare precedenti. Infatti vi è già un criterio rivelatosi molto opportuno ed efficace, quello adottato dalla Cassa per il Mezzogiorno. Il Ministero, nell'approntare questo provvedimento, si è ispirato allo stesso criterio.

Questi sono i motivi per cui siamo contrari all'emendamento Ravagnan.

RAVAGNAN. In pratica non potranno essere ammessi tutti i motopescherecci che ne avrebbero diritto. I compartimenti a cui ella

si è riferito hanno iscritti 1.665 natanti, e di questi si vedrà quanti concorreranno; quindi vedrà il comitato come potrà distribuire i fondi. Come ho già detto, poiché il Governo insiste che soltanto il 40 per cento della spesa potrà essere data, chi ne usufruirà con maggiore facilità? Quelli che hanno già una potenza finanziaria e i più poveri finiranno per non essere aiutati.

TURNATURI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Ma la sua proposta aggrava questa situazione.

TERRAGNI. Io voterò in rapporto al maggior numero dei cittadini italiani che in una determinata categoria possono avere il vantaggio di una legge. Siccome l'aumento al 50 per cento significa privare del beneficio un quarto di coloro che potrebbero ottenere gratuitamente il 40 per cento della spesa di un nuovo impianto, io voto per il 40 per cento, perché ho la certezza di aver dato ad un maggior numero di persone la soddisfazione più ampia possibile. Se votassi per il 50 per cento, invece di essere beneficiarie, per esempio, 40 persone, ne sarebbero beneficiarie soltanto 30. Perciò voterò secondo la proposta del Ministro.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento dell'onorevole Ravagnan, di cui ho dato lettura, non accettato dal Governo.

(Non è approvato).

Pongo in votazione la restante parte dell'articolo 1° fino alla parola « Cesenatico ».

(È approvata).

Vi è poi, come dianzi detto, l'emendamento dell'onorevole Macrelli tendente a sostituire la parola « esclusa » con la parola « compresa ».

TURNATURI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Vorrei pregare l'onorevole Macrelli di non insistere nel suo emendamento, perché se esso venisse accettato faremmo un torto a tutti quegli altri compartimenti marittimi che sono a nord di Cupra marittima e creeremmo un problema di sperequazione. Desidero anche informare l'onorevole Macrelli che per iniziativa del senatore Angelilli e del deputato Scarascia vi sono dei provvedimenti allo studio del Parlamento che riguardano la sistemazione organica di tutto questo settore. Con rammarico non posso accogliere la sua richiesta, anche se fondata, perché svuoteremmo di contenuto questo provvedimento e creeremmo un problema di ingiustizia per i compartimenti che sono a sud di Cesenatico.

MACRELLI. Io mi preoccupo del nome di Cesenatico che è stato messo qui. Le cifre che ella ha avuto dal Ministero non corrispondono, e credo che siano consenzienti anche i colleghi che conoscono la zona. Se vi erano delle marinerie che lavoravano intensamente nelle zone prospicienti la Jugoslavia, sono proprio quelle da Cervia a Cesenatico in giù.

Prendo atto della sua dichiarazione, onorevole Sottosegretario, ma vorrei che essa rispondesse a verità perché molto spesso ci accontentiamo di qualche promessa e di qualche impegno da parte del Governo, che poi non vengono mantenuti.

Per rispondere alla amabilità dell'onorevole Sottosegretario dichiaro di non voler insistere nell'emendamento, però desidero che a verbale sia segnato l'impegno preciso assunto dal Governo.

PRESIDENTE. Avendo l'onorevole Macrelli ritirato il suo emendamento, metto in votazione la restante parte dell'articolo 1.

(È approvata).

Metto in votazione l'articolo 1 nel suo complesso.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 2:

« I contributi di cui all'articolo 1 non sono cumulabili con altri contributi a fondo perduto erogati dallo Stato ».

Non è stato presentato nessun emendamento a questo articolo. Lo metto in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 3:

« La concessione dei contributi è disposta con decreto del Ministro per la marina mercantile, sentito un Comitato, composto dal Sottosegretario di Stato per la marina mercantile, che lo presiede, dal direttore generale della pesca e del demanio marittimo del Ministero della marina mercantile, da un funzionario del Ministero predetto, avente qualifica non inferiore a direttore di sezione, e da tre esperti nominati dal Ministro per la marina mercantile ».

L'onorevole Ravagnan ha proposto il seguente emendamento:

« Sostituire le parole: nominati dal Ministro della marina mercantile, con le parole: designati dalle organizzazioni dei pescatori aventi carattere nazionale ».

FRUNZIO, *Relatore*. Sono contrario a questo emendamento.

TURNATURI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Per le considerazioni già espresse insisto nel respingere questo emendamento.

PRESIDENTE. Metto in votazione l'emendamento Ravagnan, di cui ho dato lettura, non accettato né dal relatore né dal Governo.

(Non è approvato).

Metto in votazione l'articolo 3 nel testo del disegno di legge.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 4:

« Per l'ammissione ai benefici della presente legge, gli interessati devono presentare domanda entro novanta giorni dall'entrata in vigore della legge ».

Non è stato presentato nessun emendamento a questo articolo. Lo metto in votazione.

(È approvato).

L'onorevole Ravagnan ha proposto il seguente articolo aggiuntivo:

« Le imprese che hanno eseguito le trasformazioni di cui all'articolo 1 a partire da due anni prima dell'entrata in vigore della presente legge sono ammesse, previa presentazione delle fatture concernenti i lavori eseguiti, alle stesse provvidenze ».

Mi sorge il dubbio se, trattandosi di un articolo aggiuntivo che dà valore retroattivo alla legge, non dobbiamo sentire il parere della Commissione finanze e tesoro prima di decidere in proposito.

RAVAGNAN. Non si tratta di modificare la somma dello stanziamento.

FRUNZIO, *Relatore*. Io sono contrario all'emendamento.

TERRAGNI. Desidero conoscere se queste provvidenze vengono concesse su presentazione di fattura o su preventivi di spesa. Quale le provvidenze del disegno di legge, che stiamo approvando, fossero concesse su preventivi di spesa, cioè su preventivi che la Commissione preposta può rivedere e modificare, non potremmo accettare la proposta del collega, perché egli parla di spese già fatte.

TURNATURI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Si segue lo stesso criterio seguito dal Ministero per il fondo di rotazione, cioè su preventivi di spesa. Però poi c'è l'obbligo di dimostrare l'avvenuto impiego della somma.

TERRAGNI. Non vorrei quindi che questo emendamento preveda una procedura di

presentazione di documenti diversa da quella stabilita.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Non c'è dubbio, perché la procedura che si deve seguire, ai fini dell'ammissione al contributo, è questa: ci deve essere il preventivo della spesa che fissa il limite nel rapporto anche a quella che è la struttura tecnica dell'impianto che si deve fare; e questo anche per stabilire quale possa essere nei limiti della spesa ammessa la quota del beneficio. Per la seconda parte, ci si riferisce al regolamento sulla contabilità generale dello Stato: nel momento della riscossione ci sono gli stati di avanzamento controllati dagli organi di controllo e poi ci sono i documenti che dimostrano la spesa effettiva. Secondo l'emendamento Ravagnan mancherebbe la prima parte, perché mancherebbe l'indagine sul preventivo e resterebbe soltanto l'indagine sulla spesa. Inoltre c'è un ostacolo abbastanza grave, che è quello dell'efficacia non retroattiva delle leggi, non retroattività che verrebbe violata. In generale si cerca di evitare tale violazione eccetto in casi particolarissimi.

RAVAGNAN. Con l'emendamento che ho proposto è chiaro che la sostanza è la stessa. Mentre nel caso che i lavori siano ancora da eseguire si deve presentare il preventivo, in questo caso si presenterebbero le fatture e il comitato, constatato che si tratta effettivamente di lavori ammessi a contributo, darebbe il 40 per cento. Quanto alla violazione della irretroattività, non è il primo caso che si verifica.

PRESIDENTE. Metto in votazione l'articolo aggiuntivo dell'onorevole Ravagnan, di cui ho dato lettura.

(*Non è approvato*).

Passiamo all'articolo 5:

« All'onere derivante dalla attuazione della presente legge si provvederà a carico del fondo di parte straordinaria dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio 1959-60, destinato a sopperire ad oneri dipendenti da provvedimenti legislativi in corso.

Il Ministro per il tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio ».

Non è stato presentato nessun emendamento. Lo metto in votazione.

(*È approvato*).

Gli onorevoli Macrelli e Boidi hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Commissione, considerato che anche le marine del medio Adriatico da Cesena-

tico a San Benedetto del Tronto hanno subito danni per l'esclusione della zona di pesca antistante le coste occidentali dell'Istria nell'accordo di pesca italo-jugoslavo, invita il Governo a predisporre con carattere di urgenza analoghe provvidenze a favore delle marine del medio Adriatico ».

FRUNZIO, *Relatore*. Io direi: « medio e basso Adriatico ».

MACRELLI. Per il basso Adriatico c'è la Cassa del Mezzogiorno.

TROISI. Sono d'accordo con la proposta del relatore. Ho già chiarito in quanto concerne la Cassa del Mezzogiorno.

MACRELLI. Noi manteniamo l'ordine del giorno come è. Se ne può fare un altro.

PRESIDENTE. Siccome l'onorevole Sottosegretario ha detto che c'è un disegno di legge allo studio anche per questi altri problemi, per evitare questi conflitti geografici potremmo non votare nessun ordine del giorno e prendere atto della dichiarazione dell'onorevole Sottosegretario.

MACRELLI. Noi insistiamo nell'ordine del giorno.

RAVAGNAN. Piuttosto che votare questo ordine del giorno all'improvviso, perché non prendiamo impegno di studiare a fondo la cosa ?

LOMBARDI RUGGERO. Si può fare una proposta di legge.

CALVARESI. Già nella discussione del bilancio della marina mercantile c'è stato un ordine del giorno in questo senso che il Governo ha accettato come raccomandazione.

PRESIDENTE. Comunque, gli onorevoli Macrelli e Boidi insistono. Metto in votazione l'ordine del giorno di cui ho dato lettura.

(*È approvato*).

Un altro ordine del giorno è stato presentato dagli onorevoli Troisi e Frunzio del seguente tenore:

« La Camera, considerato che anche le marine del basso Adriatico a sud di San Benedetto del Tronto hanno subito danni per l'esclusione della zona di pesca antistante le coste occidentali dell'Istria nell'accordo di pesca italo-jugoslavo, invita il Governo a predisporre analoghe provvidenze a favore delle marine del basso Adriatico ».

Lo metto in votazione.

(*È approvato*).

CONCAS. Per dichiarazione di voto. Noi socialisti prendiamo atto che il nuovo accordo italo-jugoslavo prevede una zona di pesca lungo il litorale adriatico che non era

compresa nel trattato precedente; il che sta a significare un passo avanti rispetto alla situazione in cui si venivano a trovare i pescatori dell'alto Adriatico, perché oltre a subire un onere finanziario gravissimo, erano costretti ad andare a pescare in quei luoghi dove pesce non c'era.

D'altra parte non possiamo sottacere che l'ammontare dello stanziamento a noi sembra limitato, e avremmo preferito che fosse maggiore. Questa limitazione ha fatto sì che questo provvedimento andasse a favore semplicemente di determinate trasformazioni negli scafi e negli apparati motori, mentre avremmo visto più volentieri che fosse stato trattato anche il problema degli impianti ittici e degli impianti di frigorificazione del pesce.

Per questo con un ordine del giorno presentato in sede di esame del bilancio della marina mercantile il gruppo socialista aveva impegnato il Governo a prendere in considerazione al più presto possibile un provvedimento organico generale che affrontasse il problema nel suo insieme.

Per quanto riguarda più specificamente le critiche che possiamo fare al disegno di legge in esame, noi affermiamo che esso è un'altra dimostrazione della politica di tamponamento del Governo di fronte ad un problema così vasto.

Ciò non toglie che dei benefici verranno senz'altro ai pescatori e pertanto per questa ragione il gruppo socialista voterà a favore del provvedimento.

PRESIDENTE. Il disegno di legge viene votato subito a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto sul disegno di legge testé approvato.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione a scrutinio segreto sul disegno di legge:

« Provvidenze a favore della pesca dell'alto Adriatico » (1091):

Presenti e votanti	31
Maggioranza	16
Voti favorevoli	31
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Adamoli, Ambrosini, Amodio, Armani, Armato, Armosino, Bianchi Gerardo, Boidi, Bolla, Calvaresi, Canestrari, Concas, Degli Esposti, Fabbri, Francavilla, Frunzio, Granati, Lombardi Ruggero, Macrelli, Mancini, Marchesi, Mattarella, Petrucci, Polano, Ravagnan, Ricca, Ripamonti, Simonini, Terragni, Togni Giulio Bruno, Troisi.

La seduta termina alle 12,30.

IL DIRETTORE

DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI

Dott. FRANCESCO COSENTINO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI