

COMMISSIONE X

TRASPORTI — POSTE E TELECOMUNICAZIONI
MARINA MERCANTILE

XLII.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 25 GENNAIO 1961

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MATTARELLA

INDICE

| | PAG. | | PAG. |
|--|--------------------|--------------------------------|------|
| Disegno di legge (<i>Discussione e approvazione</i>): | | Sull'ordine dei lavori: | |
| Regime di gestione per il periodo 1° luglio 1959-31 dicembre 1959, dei servizi marittimi sovvenzionati di preminente interesse nazionale. (<i>Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato</i>). (2621) | 475 | POLANO | 482 |
| PRESIDENTE | 475, 477, 478, 479 | PRESIDENTE | 482 |
| BOLDI, <i>Relatore</i> | 476 | Votazione segreta: | |
| ADAMOLI | 477, 479 | PRESIDENTE | 482 |
| JERVOLINO ANGELO RAFFAELE, <i>Ministro della Marina Mercantile</i> | 478, 479 | | |
| Disegno di legge (<i>Rinvio del seguito della discussione</i>): | | | |
| Sicurezza della navigazione e della vita umana in mare (<i>Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato</i>). (n. 2082) | 480 | | |
| PRESIDENTE | 480 | | |
| JERVOLINO ANGELO RAFFAELE, <i>Ministro della Marina Mercantile</i> | 480 | | |
| Disegno di legge (<i>Discussione e rinvio</i>): | | | |
| Disciplina giuridica ed economica dei procaccia postali (<i>Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato</i>). (2691) | 480 | | |
| PRESIDENTE | 480, 481, 482 | | |
| CANESTRARI, <i>Relatore</i> | 480 | | |
| BOGONI | 482 | | |
| ARMATO | 482 | | |

La seduta comincia alle 10,15.

SAMMARTINO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.
(È approvato).

Discussione del disegno di legge: Regime di gestione per il periodo 1° luglio 1959-31 dicembre 1959 dei servizi marittimi sovvenzionati di preminente interesse nazionale (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato) (2621).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Regime di gestione per il periodo 1° luglio 1959-31 dicembre 1959 dei servizi marittimi sovvenzionati di preminente interesse nazionale ».

Il disegno di legge è già stato approvato dalla VII Commissione permanente del Senato della Repubblica nella sua seduta del 24 novembre 1960.

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 25 GENNAIO 1961

Il Relatore, onorevole Boidi, ha facoltà di svolgere la sua relazione.

BOIDI, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi. Con il regio decreto-legge 7 dicembre 1936, n. 2081, convertito nella legge 10 giugno 1937, n. 1002, i servizi marittimi, dichiarati di preminente interesse nazionale, venivano raggruppati in quattro settori di traffico e venivano concessi in esercizio a quattro società di navigazione facenti parte del gruppo « Finmare ». Più precisamente:

1°) il settore di traffico comprendente le linee di passeggeri e da carico con le Americhe veniva concesso alla Società Italia con sede a Genova;

2°) il secondo settore di traffico, comprendente le linee con l'Africa oltre Suez e oltre Gibilterra, con l'Asia oltre Suez e con l'Australia veniva concesso alla Società Lloyd Triestino con sede a Trieste;

3°) il terzo settore di traffico, comprendente le linee dell'Adriatico e del Mediterraneo orientale, veniva concesso alla Società Adriatica, con sede a Venezia;

4°) il quarto settore di traffico, comprendente le linee del Tirreno, con la Libia, del periplo italico, del Mediterraneo occidentale e del Nord Europa, veniva concesso alla Società Tirrenia, con sede a Napoli.

Dallo stesso decreto-legge traevano origine le cosiddette convenzioni marittime, cioè i regolamenti dei rapporti giuridici fra lo Stato e le Società concessionarie dei suddetti servizi marittimi, per cui lo Stato assumeva l'obbligo di corrispondere alle società concessionarie per l'esercizio di tali servizi una sovvenzione annuale, suscettibile di revisione a periodi determinati, la quale revisione si risolveva, in sostanza, in una integrazione della sovvenzione stessa, pari al *deficit* di esercizio della Società e ad un dividendo del 4 per cento sui capitali azionari.

Per questo regime di concessioni e di convenzioni era prevista la durata di venti anni, fino al 31 dicembre 1956. Venti giorni prima della scadenza di questi termini, e cioè in data 6 dicembre 1956, veniva presentato al Senato un disegno di legge avente per oggetto il riordinamento dei suddetti servizi marittimi e una nuova disciplina delle concessioni e delle convenzioni. Ma poiché non era da sperare che prima del 31 dicembre 1956 il disegno di legge in parola potesse compiere il suo *iter* legislativo, il Governo faceva ricorso al decreto-legge 20 dicembre 1956, n. 1379 (successivamente convertito nella legge 17 febbraio 1957, n. 22) per prorogare fino

al 30 giugno 1957 il regime di concessioni e convenzioni stabilito dal ricordato regio decreto-legge 7 dicembre 1936, n. 208 (convertito nella legge 10 giugno 1937, n. 1002).

Poiché il disegno di legge che prevedeva il nuovo regolamento della materia per un altro ventennio non riuscì a compiere il suo *iter* neppure avanti al Senato (infatti decadde per la fine della Legislatura) si resero via via necessari successivi provvedimenti legislativi per prorogare ulteriormente il vecchio regime di concessioni e convenzioni o addirittura per sanare situazioni di fatto, quali furono quelle che vennero a maturarsi dopo la scadenza dell'ultimo termine prorogato.

Infatti prima che arrivasse a scadere il termine prorogato dal decreto-legge 20 dicembre 1956, n. 1379 (convertito nella legge 17 febbraio 1957, n. 22) e cioè prima della scadenza del 30 giugno 1957, interveniva il decreto-legge 25 giugno 1957, n. 444 (convertito in legge 12 agosto 1957, n. 692) che prorogò fino al 30 giugno 1958 il vecchio regime di concessione e convenzioni. Ma scaduto quest'ultimo termine il 30 giugno 1958, si aprì una *vacatio legis* che fu giocoforza coprire con successivi provvedimenti legislativi, diretti al riconoscimento degli obblighi dello Stato derivanti dalla gestione di fatto dei servizi marittimi da parte delle società concessionarie con l'applicazione delle clausole stipulate fra lo Stato e le suddette società concessionarie in forza del regio decreto-legge 7 dicembre 1956, n. 2081 (convertito in legge) onde legittimare il conseguente onere a carico dello Stato.

Il primo periodo della *vacatio legis*, che va dal 1° luglio 1958 al 30 giugno 1959, fu coperto con la legge 26 maggio 1959, n. 351; il secondo periodo della *vacatio legis* che va dal 1° luglio 1959 al 31 dicembre 1959 viene coperto ora dal disegno di legge in esame n. 2621 che, dopo essere stato approvato dal Senato, viene oggi in discussione in sede legislativa avanti a questa Commissione. Gioverà ricordare che, contemporaneamente alla presentazione del disegno di legge oggi in esame, e cioè in data 19 luglio 1960, il Governo presentò al Senato il disegno di legge n. 1179 che contempla il rinnovo delle concessioni e delle convenzioni per la durata di 20 anni, con decorrenza dal 1° gennaio 1961.

In sede di esame del bilancio del Ministero della Marina mercantile, la nostra Commissione ha voluto ampiamente delibare la materia contemplata dal disegno di legge n. 1179 facendola oggetto di un'anticipata discus-

sione, e l'onorevole Ministro rispose a vari interventi nella seduta del 14 ottobre 1960. Ritornando al disegno di legge n. 2621, di cui oggi dobbiamo occuparci, è superfluo rilevare come questa onorevole Commissione, pur deplorando le lunghe more, non possa negare la sua approvazione al provvedimento. Basti considerare che dal 1° luglio 1959, in mancanza della necessaria base giuridica (ripeto qui le parole della relazione ministeriale) « non si rende possibile corrispondere alle Società le quote di sovvenzione, neppure sotto forma di acconto, ragione per cui esse, per far fronte alle occorrenze di gestione, sono costrette a ricorrere al mercato finanziario, con l'assunzione di gravi oneri per interessi passivi, i quali, traducendosi in poste passive di bilancio, vanno in definitiva a gravare sull'erario ».

Gioverà infine ricordare che il disegno di legge di cui trattasi, anche nella stessa articolazione, ricalca lo stampo dell'analogo precedente provvedimento legislativo, che questa Commissione poi approvò (legge 25 maggio 1959, n. 351).

In virtù dell'articolo 1 del disegno di legge in esame, l'esercizio delle linee di navigazione di cui trattasi, è regolato anche per il periodo dal 1° luglio 1959-31 dicembre 1959 dalle clausole stipulate in attuazione del decreto-legge n. 2084 del 1936.

All'articolo 2 è conferita ai Ministri della marina mercantile e del tesoro l'autorizzazione a stipulare con le società esercenti i servizi, appositi atti aggiuntivi alle convenzioni di cui all'articolo precedente per il periodo 1° luglio-31 dicembre 1959. Con l'articolo 3 il periodo di revisione dal 1° gennaio 1953 al 30 giugno 1959, stabilito con legge 26 maggio 1959, n. 351, viene esteso conseguentemente fino al 31 dicembre 1959. All'articolo 4 viene stabilito di corrispondere alle società, a titolo di acconto, per sovvenzione ed integrazione relative all'esercizio dei servizi nel periodo luglio 1959-31 dicembre 1959, la somma complessiva di lire 7,5 miliardi salvo conguaglio da corrispondersi, a revisione avvenuta, sulla base dei risultati netti di gestione del periodo 1° gennaio 1953-31 dicembre 1959 indicato nell'articolo 3.

L'articolo 5 indica il capitolo dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio 1959-60 sul quale dovrà far carico l'onere predetto, e viene data autorizzazione al Ministero del tesoro di provvedere alle occorrenti variazioni di bilancio.

L'articolo 6, infine, stabilisce che la legge entra in vigore il giorno successivo a quello

della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

Concludendo la mia relazione, propongo agli onorevoli colleghi della Commissione la approvazione del disegno di legge n. 2621.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale e comunico che nella sua seduta di questa mattina la V Commissione (Bilancio), ha espresso parere favorevole al disegno di legge in esame.

ADAMOLI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, siamo di fronte a un provvedimento che obiettivamente si presenta necessario. Quindi sarebbe difficile dire che non lo vogliamo approvare. Però su questo oggetto abbiamo già avuto occasione in passato di discutere parecchio e oggi rileviamo ancora una volta la strana anomalia che si è creata in un settore così importante della vita nazionale.

Sono due gli aspetti che ogni volta dobbiamo qui richiamare. Da una parte la scadenza delle convenzioni avvenuta fin dal 1956, mentre a cinque anni di distanza non è stato ancora formulato il nuovo ordinamento. A questo si aggiunge, per quanto riguarda la gestione economica e finanziaria delle società del gruppo Finmare, la pesantezza di una situazione di proroghe successive, che vengono sempre con particolare ritardo.

L'onorevole relatore ha già ricordato la storia di questa *vacatio legis*, a cui si è dovuto sempre riparare. Però è strano che non si riesca ad avere una azione tempestiva per evitare tale situazione, di cui conosciamo tutti gli effetti. Non so se il Ministro ha già risposto in passato a questi rilievi; credo che al Senato sia stato chiesto quanti miliardi è costato alla società del gruppo Finmare questo sistema di proroghe. Il fatto è che il Governo non provvede a sanare i bilanci di queste aziende secondo le vecchie convenzioni, il che costringe le società a ricorrere ad operazioni finanziarie, creando una situazione più pesante di quella che già dipende dal duro esercizio dell'industria marittima.

Oggi arriviamo ancora una volta con ritardo. Quando nel 1959 questa Commissione approvò l'ultimo provvedimento simile a quello in esame, tutti affermammo che si sarebbe trattato dell'ultima operazione di carattere provvisorio e di tamponamento. Ma non è stato così. Il provvedimento in esame sana la situazione fino al 1959. Ma siamo già nel 1961 e tutto il periodo successivo al 1959 rimane ancora fuori sistemazione. Non comprendiamo perché nell'altro ramo del Parlamento il Governo abbia respinto la richiesta di esten-

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 25 GENNAIO 1961

dere fino al 1961 la validità del regime preesistente. Se tale richiesta fosse stata accolta, non solo sarebbe stata evitata una ulteriore *vacatio legis*, ma sarebbe anche caduto quel tono un po' drammatico che oggi si manifesta nella discussione sul nuovo regime di convenzione con le società del gruppo Finmare.

Quindi noi chiediamo innanzi tutto che la proroga venga estesa fino al 1961, in modo che, sanata definitivamente una situazione anti-giuridica, tutti i membri del Parlamento possano avere una maggiore serenità nella impegnativa discussione che dovrà essere affrontata nel campo del riordinamento dei servizi convenzionati. Ci permettiamo poi di chiedere all'onorevole Ministro fin da oggi qualche informazione sul modo in cui si svolgerà questa discussione. Sappiamo che un provvedimento è stato presentato al Senato; ma noi abbiamo chiesto a suo tempo che si stabilissero dei contatti diretti con le categorie interessate. La critica che abbiamo rivolto al ministero è stata fundamentalmente quella di elaborare un così importante provvedimento senza aver stabilito dei collegamenti diretti col mondo economico che può dare delle utili indicazioni. Mi sembra che il Ministro abbia assicurato che nel corso della discussione parlamentare questa lacuna sarebbe stata colmata. Vorrei sapere quindi quali iniziative ha preso il Ministero affinché alla definizione di questo problema partecipino le categorie economiche interessate — settore adriatico, settore tirrenico, settore armatoriale, ecc. — in modo da arrivare a qualche cosa che già trovi nella pubblica opinione interessata una piena approvazione.

Desidero anche sapere quale documentazione il Ministro ritiene di poter fornire ai membri del Parlamento, in modo che la discussione possa svolgersi avendo a disposizione gli elementi di fatto precisi e completi su una questione così seria. Abbiamo avuto i resoconti del dibattito che si è svolto in Commissione al Senato e abbiamo rilevato che il senatore Crollanza ha chiesto al Ministro dei dati sulla nuova strutturazione tecnica. Il Ministro ha assicurato che questi dati sarebbero stati forniti. Vorremmo avere una conferma.

Credo perciò di interpretare il pensiero di tutti i colleghi di ogni parte, esprimendo il desiderio di avere in tempo, anche noi della Commissione trasporti della Camera, tutta la necessaria documentazione per poter collaborare il più possibile allo sforzo che il Ministero dovrà fare per arrivare a una positiva conclusione.

Noi non contestiamo la necessità del provvedimento sottoposto oggi al nostro esame; ma rileviamo la sua tardività e il prolungarsi di una situazione anti-giuridica; e per non doverci trovare tra qualche tempo di fronte ad un altro simile provvedimento, proponiamo che in questo stesso disegno di legge i termini vengano prorogati fino alla fine del prossimo anno.

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

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE, *Ministro della marina mercantile*. Prima di tutto voglio ringraziare l'onorevole Relatore per la chiara ed esauriente relazione.

Debbo osservare che mentre l'onorevole Adamoli si rivela perfettamente informato di ciò che è stato discusso nell'altro ramo del Parlamento, non è altrettanto al corrente della precisa risposta da me data al senatore Crollanza e all'altro senatore, che mi avevano fatto una richiesta del genere.

Bisogna distinguere il provvedimento che forma oggetto oggi di discussione dinanzi a questa Commissione dall'altro provvedimento sul quale non posso impostare una discussione — attualmente — di carattere generale in quanto esso è all'esame della competente Commissione del Senato.

Ciò non ostante posso assicurare l'onorevole Adamoli che la richiesta fattami dal senatore Crollanza è stata accolta integralmente. Io ho fornito al Relatore la più ampia, completa, soddisfacente documentazione per quanto si riferisce al disegno di legge per il riassetto dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale, e questa Commissione potrà rendersene conto quando esso sarà presentato ad essa per l'esame.

La proroga al 31 dicembre 1960 non è possibile per due considerazioni. La prima è di natura finanziaria: non ci sono i fondi necessari. Per quanto riguarda la seconda, dirò all'onorevole Adamoli, che è uno studioso e dimostra una notevole competenza in materia, che mentre con l'attuale sistema noi concediamo una integrazione al bilancio delle società che comporta una maggiore spesa per lo Stato, con il disegno di legge che è attualmente all'esame dell'altro ramo del Parlamento e che spero verrà al più presto in discussione anche dinanzi a questa Commissione, il criterio adottato è completamente diverso, in quanto noi diamo una sovvenzione fissa: una somma che è stata stabilita d'accordo con tutti gli organi interessati; il Ministero delle partecipazioni statali, il Tesoro, i

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 25 GENNAIO 1961

rappresentanti delle società di navigazione, nella misura cioè di 21 miliardi e 500 milioni all'anno.

Confermo che questo sistema e la somma relativa sono stati determinati dopo ampia discussione con tutti i Ministeri e gli enti interessati. Se il Parlamento non riterrà giuste le determinazioni prese, si discuterà nuovamente in questa sede, naturalmente a scapito della tempestività dell'approvazione del provvedimento che del resto anch'io, come presidente di questa Commissione, ebbi a suo tempo occasione di sollecitare.

Comunque ripeto che dell'altro provvedimento discuteremo al momento opportuno: del provvedimento attuale devo chiedere con insistenza agli onorevoli deputati l'approvazione, perché in caso contrario il ritardo si concreterebbe in un maggior onere per l'Era-rio, in quanto saremmo costretti a rifondere alle società di navigazione quegli interessi passivi che esse stanno tuttora sostenendo per non avere ancora riscossa la somma dovuta.

ADAMOLI. Non insisto, dato che il Ministro ha respinto la mia richiesta.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE, *Ministro della marina mercantile*. Non ho respinto: non posso accogliere la richiesta.

ADAMOLI. Debbo però rilevare che questa discussione non viene affrontata in modo organico. Noi siamo di fronte ad un problema che rimane aperto indipendentemente dal nuovo regime delle convenzioni: quello dell'integrazione che bisognerà certo pagare alle società di navigazione fino al momento di entrata in vigore delle nuove convenzioni.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE, *Ministro della marina mercantile*. Ricordo in proposito che il nuovo disegno di legge attualmente in esame avanti il Senato costituisce la saldatura, in quanto il disegno di legge che dovremo discutere ed approvare avrà vigore dal 1° gennaio 1960. Se tutti si fossero adoperati a facilitare la soluzione e non a complicarla, a quest'ora la nuova legge sarebbe già operante.

PRESIDENTE. Il ritardo non è certamente imputabile a noi, che abbiamo avuto lo stampato ai primi di dicembre.

Passiamo agli articoli. Ne do lettura avvertendo che, non essendo stati presentati emendamenti e nessuno chiedendo di parlare, li porrò successivamente in votazione.

ART. 1.

L'esercizio delle linee di navigazione marittima di preminente interesse nazionale è regolato, per il periodo 1° luglio 1959-31 di-

cembre 1959, dalle norme contenute nelle convenzioni stipulate in attuazione del regio decreto-legge 7 dicembre 1936, n. 2081, convertito nella legge 10 giugno 1937, n. 1002, e successive modificazioni.

(È approvato).

ART. 2.

I Ministri della marina mercantile e del tesoro sono autorizzati a stipulare, con le Società « Italia », « Lloyd Triestino », « Adriatica » e « Tirrenia », appositi atti aggiuntivi alle convenzioni di cui all'articolo precedente per il periodo 1° luglio 1959-31 dicembre 1959.

Gli atti aggiuntivi, da approvarsi con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro della marina mercantile, di concerto con i Ministri del tesoro e delle poste e delle telecomunicazioni, sono soggetti alla tassa di registro nella misura fissa di lire cinquemila.

(È approvato).

ART. 3.

La revisione della sovvenzione prevista dalle convenzioni di cui al precedente articolo 1 sarà effettuata per il periodo 1° gennaio 1953-31 dicembre 1959, in rapporto al risultato netto conseguito nel periodo stesso, anziché dal 1° gennaio 1953 al 30 giugno 1959, come stabilito dal terzo comma dell'articolo 1 della legge 26 maggio 1959, n. 351.

(È approvato).

ART. 4.

Alle predette società sarà corrisposto a titolo di acconto di sovvenzione e relativa integrazione per il periodo 1° luglio 1959-31 dicembre 1959, la somma complessiva di lire 7,5 miliardi, salvo conguaglio da effettuare dopo l'accertamento del risultato netto di gestione dei servizi in parola nel periodo 1° gennaio 1953-31 dicembre 1959.

Detta somma di lire 7,5 miliardi sarà ripartita tra le società di cui all'articolo 2 ed i relativi importi saranno indicati negli atti aggiuntivi da stipulare con ciascuna di esse.

(È approvato).

ART. 5.

All'onere di lire 7,5 miliardi derivante dall'applicazione della presente legge sarà provveduto mediante riduzione dello stanziamento del capitolo 380 dello stato di previsione della

spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1959-60.

Il Ministro del tesoro è autorizzato a provvedere, con proprio decreto, alle occorrenti variazioni di bilancio.

(È approvato).

ART. 6.

La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

(È approvato).

Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto al termine della seduta.

Seguito della discussione del disegno di legge: Sicurezza della navigazione e della vita umana in mare (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato) (2082).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Sicurezza della navigazione e della vita umana in mare ».

Il Relatore non è presente. Dovremmo quindi rinviare la discussione.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE. *Ministro della marina mercantile*. L'esame degli emendamenti a questo disegno di legge fu iniziato in una seduta in cui era presente l'onorevole Sottosegretario di Stato Mannironi, il quale ora è malato. Si rende quindi necessario il rinvio per completare il lavoro iniziato.

PRESIDENTE. L'esame del disegno di legge è pertanto rinviato ad altra seduta.

Discussione del disegno di legge: Disciplina giuridica ed economica dei procaccia postali (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato) (2691).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Disciplina giuridica ed economica dei procaccia postali ».

Il Relatore, onorevole Canestrari, ha facoltà di svolgere la sua relazione.

CANESTRARI, *Relatore*. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, il disegno di legge n. 2691 che ci accingiamo a discutere e, sono certo, ad approvare, è vivamente atteso dalla categoria dei procaccia postali. Categoria veramente di diseredati, come si suol dire, e che attende da noi soprattutto un atto di giustizia.

Per il profano in materia, il nome di procaccia postale non dirà un gran che, in quanto è ritenuto comunemente e a torto un portascacchi di corrispondenza. Ma noi sappiamo invece quanto dura sia la vita del procaccia e quanta responsabilità egli abbia. Basta leggere il contratto cosiddetto di « obbligazione personale », che io definisco: contratto capestro. Infatti al procaccia le direzioni provinciali non danno che ordini perentori, gli affibbiano responsabilità d'ogni sorta, e, non *dulcis in fundo*, ma *venenum in cauda*, gli concedono una magra retribuzione a giudizio di quel direttore provinciale. Vi parrà strana, onorevoli colleghi, questa mia affermazione: a giudizio del direttore provinciale delle poste. Infatti, essendo in possesso dei dati della direzione provinciale delle poste di Verona, vedo, per esempio, che al procaccia di Castelnuovo Veronese, con quattro ore di servizio viene data una retribuzione mensile di lire 15.375, mentre a quello di Cerea, con le stesse ore di servizio, viene data una retribuzione mensile lorda di lire 22.500.

Alla mia sorpresa e perplessità in merito, mi si rispose che il procaccia postale, non avendo una veste giuridica, doveva accettare quanto gli offriva l'amministrazione delle poste. In altre parole: prendere o lasciare.

Ecco quindi l'opportunità del presente disegno di legge, il quale dando una figura giuridica al procaccia ed altre possibilità di carriera, viene a sanare, ripeto, una grave ingiustizia verso un benemerito personale, il quale sin dalle prime ore del mattino si sacrifica per portare ai treni, agli autobus di linea, alle tranvie gli effetti postali che non solo contengono missive o stampe, ma quasi sempre valori, tenendo presente che l'articolo 5 del contratto di obbligazione personale dice: « Nel caso di smarrimento, manomissione o guasto di dispacci contenenti lettere con valore dichiarato o corrispondenza raccomandata, compresi i versamenti, le sovvenzioni e le altre assicurate di servizio od in franchigia o di pacchi postali di qualsiasi specie, terrà rilevata l'Amministrazione di tutti i danni derivabile ».

Però il signor Ministro mi consenta di esprimere la mia viva amarezza per non aver portato la cosa sino in fondo. Vale a dire il disegno di legge contempla i procaccia i quali svolgono un servizio di cinque ore lavorative, ma esclude totalmente coloro che hanno quattro ore lavorative giornaliere.

Onorevoli colleghi, l'articolo 3, sempre del famigerato contratto di obbligazione personale, dice: « Il procaccia sarà, occorrendo ed

a semplice richiesta dell'Amministrazione, in obbligo di variare le ore di partenza ed eseguirà pure il trasporto dei pieghi, dei pacchi postali e degli altri oggetti di tutti quegli uffici, ricevitorie ed agenzie che fossero successivamente stabiliti lungo la via percorsa. Sarà altresì tenuto a vuotare la cassetta d'impostazione, ecc. ».

Quindi l'amministrazione, avendo la facoltà di cambiare l'orario al procaccia, in definitiva lo tiene impegnato in continuità. D'altra parte, dato che le ore lavorative del dipendente dello Stato sono sette, almeno per il personale postelegrafonico, quello che presta servizio per quattro ore, superando la metà, a mio giudizio dovrebbe beneficiare del disegno di legge che stiamo discutendo.

E allora, quale relatore, mi permetto di presentare un emendamento all'articolo 21 per i seguenti motivi: è opportuno che i procaccia inquadrabili siano quelli che eseguono un numero di ore di servizio giornaliero non inferiore a quattro, e ciò dipende dalla necessità di non frustrare la portata del beneficio di una legge attesa da lunghi anni dalla categoria e reiteratamente chiesta dalle organizzazioni sindacali.

Sarebbe l'ideale che a tutti indistintamente i procaccia venisse riconosciuta la figura giuridica attribuita ai portalettere ed in conseguenza venisse esteso ai procaccia il trattamento economico inerente, che consentisse la equiparazione delle due categorie. Se questo principio, come è auspicabile, venisse accolto, il Ministero delle poste e telecomunicazioni verrebbe ad avere più ampia possibilità di movimento di entrambe le categorie.

Mi corre l'obbligo di far rilevare che, mentre da un canto si avverte una progressiva contrazione dei servizi di procacciato, per effetto dello sviluppo e della dilatazione delle linee automobilistiche, dall'altro si avverte, invece, un progressivo aumento di zone di portalettere in dipendenza dell'incremento demografico, dell'espansione urbanistica e del miglioramento culturale della popolazione anche rurale. Sarebbe quindi agevole il travaso da un posto all'altro, poiché l'amministrazione verrebbe a disporre di personale già addestrato e moralmente preparato alla delicatezza del servizio.

Non ritengo si possa obiettare che l'onere sarebbe rilevante, perché il procaccia già gode di molti benefici concessi ai portalettere, come l'assistenza E.N.P.A.S. l'assicurazione invalidità, vecchiaia e tubercolosi, le aggiunte di famiglia, ecc.

Non ritengo ancora possano ostare motivi di ordine giuridico per la considerazione che in atto vi sono 33 portalettere con prestazione di due ore, 144 di tre ore, 601 di quattro ore.

Ricordiamo che il Governo, a seguito di un ordine del giorno votato dalla Camera e dall'altro ramo del Parlamento — nella precedente legislatura — è venuto nella determinazione di soddisfare le legittime richieste di questa benemerita categoria e, pertanto, si appalesa opportuno il pieno accoglimento della proposta anche per non costringere le organizzazioni sindacali a ritornare ad occuparsi della stessa istanza a breve scadenza.

Ricordo infine che quanto sopra richiesto è stato approvato all'unanimità da una Commissione istituita dal Ministro dell'epoca, onorevole Spataro, Commissione composta dai rappresentanti di tutte le organizzazioni sindacali, dai rappresentanti dei servizi competenti del Ministero delle poste, dal rappresentante del gabinetto del Ministro e presieduta dal Sottosegretario onorevole Antoniozzi.

Onorevole Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, già altri ministri hanno legato il loro nome ad ottime leggi interessanti il personale postelegrafonico e a costoro va l'imperitura riconoscenza dei dipendenti delle poste. Dovrebbe, a mio parere, fare altrettanto l'attuale Ministro, il quale già dimostra tanta sensibilità nei riguardi del personale, per una modestissima categoria, la quale, al Governo, chiede solamente di poter vivere abbastanza serenamente. Sarà questa, onorevoli colleghi, un'altra prova del nostro attaccamento al popolo lavoratore, al popolo che, fermamente fiducioso nel sistema democratico, fermamente spera.

PRESIDENTE. La Commissione del Bilancio, che aveva questa mattina al suo ordine del giorno l'esame di questo disegno di legge per il parere, lo ha rinviato. Penso che si potrebbe ugualmente iniziare la discussione anche perché, nel caso in cui venissero presentati degli emendamenti che implicassero nuovi finanziamenti, essi sarebbero subito inviati alla Commissione del bilancio, la quale potrebbe così esaminarli insieme col testo originale.

Infatti è stato proprio ora presentato da parte degli onorevoli Armato ed altri un emendamento all'articolo 21, col quale si chiede che la prestazione giornaliera di almeno cinque ore, prevista dal detto articolo, sia sostituita con la prestazione di almeno quattro ore. Un altro emendamento dell'onorevole Francavilla allo stesso articolo 21 propone una prestazione giornaliera non inferiore a tre ore. Poi-

ché questi due emendamenti comportano un onere finanziario, mi farò premura di inviarli alla Commissione bilancio perché esprima il proprio parere anche su di essi oltre che sul testo del disegno di legge.

BOGONI. Sarebbe opportuno, se i colleghi dovessero presentare altri emendamenti, che lo facessero entro oggi o domani mattina, per mandarli tutti insieme alla V Commissione.

ARMATO. Ragioni di procedura ci obbligano a sospendere la discussione, per chiedere il parere della V Commissione in relazione all'onere di bilancio. Debbo però precisare per esigenza di correttezza che l'emendamento da noi presentato corrisponde a quello che è stato il risultato di un'intesa tra sindacati da una parte e amministrazione dall'altra. Anzi, per essere più esatti, debbo dire che l'intesa raggiunta a suo tempo in sede di commissione mista tra le rappresentanze sindacali e l'amministrazione, comprendeva anche i procaccia postali con prestazione fino a tre ore. Noi ci siamo collocati nella posizione di quattro ore, anzitutto perché le quattro ore di lavoro al giorno presuppongono che la maggior parte dell'orario del lavoratore sia destinato all'amministrazione; in secondo luogo per stabilire una linea di compromesso che possa facilitare il compito del Governo. Dai calcoli fatti, ci risulterebbe che l'emendamento non dovrebbe comportare una spesa superiore ai 42 milioni. Quindi un maggior onere così poco rilevante, da non pregiudicare la sollecita approvazione del disegno di legge.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, può rimanere stabilito che il seguito della discussione di questo disegno di legge è rinviato ad altra seduta.

(Così rimane stabilito).

Sull'ordine dei lavori.

POLANO. Desidero richiamare l'attenzione del signor Presidente e degli onorevoli colleghi su di una questione. Noi avevamo iniziato, verso la fine del 1959, la discussione in sede legislativa di un disegno di legge governativo per la sistemazione delle assuntorie delle ferrotranvie in concessione (n. 544). La discussione fu poi sospesa e il Sottosegretario allora in carica motivò la richiesta di sospensione con la necessità di introdurre, da parte del Governo, alcuni emendamenti. È passato parecchio tempo da allora e il disegno

di legge emendato non è ancora stato posto in discussione. Vorrei che l'esame fosse ripreso al più presto.

PRESIDENTE. Vorrei ricordare all'onorevole Polano che il rinvio della discussione del disegno di legge di cui trattasi è stato concesso, su richiesta di un deputato del suo gruppo, per dar modo alla Commissione per il lavoro di esprimere il proprio parere.

Detta Commissione, investita del parere, non lo ha ancora espresso, e anzi nei giorni scorsi ha chiesto una proroga. Ad ogni modo posso assicurare l'onorevole Polano che verrà fatto un sollecito.

Votazione segreta.

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

(Segue la votazione).

Comunico l'esito della votazione segreta del seguente disegno di legge:

« Regime di gestione per il periodo 1° luglio 1959-31 dicembre 1959, dei servizi marittimi sovvenzionati di preminente interesse nazionale. *(Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato)* (2621).

| | |
|------------------------------|----|
| Presente e votanti | 27 |
| Maggioranza | 14 |
| Voti favorevoli | 27 |
| Voti contrari | 0 |

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Adamoli, Amadei Giuseppe, Amodio, Armato, Bardanzellu, Bianchi Gerardo, Bogoni, Boidi, Calvaresi, Canestrari, Cappugi, Colasanto, Degli Esposti, Francavilla, Frunzio, Granati, Lombardi Ruggero, Marchetti, Mattarella, Polano, Pucci Anselmo, Ravagnan, Ricca, Sammartino, Sinesio, Viale e Vidali.

La seduta termina alle 11,10.

IL DIRETTORE
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. FRANCESCO COSENTINO
