

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE — MARINA MERCANTILE
— POSTE E TELECOMUNICAZIONI

36.

SEDUTA ANTIMERIDIANA DI GIOVEDÌ 20 DICEMBRE 1973

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE PICCINELLI

INDICE

	PAG.		PAG.
Sostituzioni:		Disegno di legge (Discussione e approvazione):	
PRESIDENTE	560	Inquadramento nei ruoli ferroviari dei lavoratori dipendenti dalle imprese appaltatrici del servizio di manipolazione, carica e manutenzione degli accumulatori per l'illuminazione dei treni (Modificato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (1514-B)	568
Disegno di legge (Discussione e approvazione):		PRESIDENTE	568, 569
Ulteriore ammodernamento del tronco italiano Domodossola-confine svizzero della ferrovia internazionale Domodossola-Locarno (2068)	560	CARRI	568
PRESIDENTE	560, 561, 562, 563	MASCIADRI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i>	568
MARZOTTO CAOTORTA, <i>Relatore f.f.</i>	560, 561, 563	POLI, <i>Relatore</i>	568
GALASSO	561	Disegno di legge (Discussione e approvazione):	
KORACH	560, 562, 563	Ordinamento dei servizi postali e commerciali marittimi a carattere locale (Approvato dalla VIII Commissione del Senato) (2616)	569
MASCIADRI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i>	561, 562, 563	PRESIDENTE	569, 570, 571, 573, 574
Disegno di legge (Seguito della discussione e rinvio):		BODRITO, <i>Relatore</i>	569, 572, 573
Proroga dei benefici previsti dalla legge 25 marzo 1970, n. 362, recante provvidenze per la demolizione del naviglio vetusto abbinata alla costruzione di nuove unità (Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (2558)	563	CERAVOLO	573
PRESIDENTE	563, 565, 566, 567, 568	CIACCI	569
BAGHINO	564, 567	FOSCARINI	570, 571, 574
BODRITO, <i>Relatore</i>	563, 565, 567, 568	MARZOTTO CAOTORTA	571, 573
CERAVOLO	564	MERLI	570, 571
DAL MASO	567	PERRONE	574
MARZOTTO CAOTORTA	565, 566	SINESIO	572, 573
MERLI	564, 567	VENTURI, <i>Sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i>	571, 573, 574
POLI	564	Votazione segreta:	
VENTURI, <i>Sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i>	563, 565, 567	PRESIDENTE	574

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 20 DICEMBRE 1973

La seduta comincia alle 9,25.

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

(È approvato).

Sostituzioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 19 del regolamento, i deputati Sinesio e Perrone sostituiscono per la seduta odierna, rispettivamente, i deputati Di Leo e Volpe.

Discussione del disegno di legge: Ulteriore ammodernamento del tronco italiano Domodossola-confine svizzero della ferrovia internazionale Domodossola-Locarno (2068).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Ulteriore ammodernamento del tronco italiano Domodossola-confine svizzero della ferrovia internazionale Domodossola-Locarno ».

L'onorevole Marzotto Caotorta, in sostituzione del relatore Antonio Mancini, assente, ha facoltà di svolgere la relazione.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore ff.* Il disegno di legge al nostro esame, presentato dal ministro dei trasporti e dell'aviazione civile di concerto col ministro del tesoro il 24 aprile 1973, stabilisce un finanziamento di 225 milioni di lire per l'ulteriore ammodernamento del tronco italiano Domodossola-confine svizzero della ferrovia internazionale Domodossola-Locarno, in concessione alla Società subalpina di imprese ferroviarie. Per quanto riguarda il tratto svizzero, esso è stato già ammodernato per una spesa di oltre un miliardo di lire. Si tratta dunque di ammodernare il tratto italiano in modo equivalente.

In linea di massima condivido il disegno di legge, data anche l'importanza di questa linea ferroviaria di carattere internazionale, soprattutto sotto l'aspetto turistico, ma vorrei in questa occasione sollevare il problema più generale delle ferrovie in concessione. Ricordo che a questo proposito sono stati presentati vari provvedimenti, riguardanti ad esempio l'ammodernamento delle ferrovie meridionali sarde o la nord-Milano, che sono praticamente in stato di abbandono e al limite della sicurezza e vi è quindi il rischio che all'improvviso accadano incidenti appunto dovuti alla obsolescenza degli impianti.

Ritengo quindi necessario che il Governo presenti una proposta organica per l'ammodernamento di queste linee. Vorrei sollecitare il ministro dei trasporti perché arrivi ad un accordo con il ministro del tesoro sul problema dell'ammodernamento delle ferrovie in concessione che, in questo momento, risultano abbandonate da tutti. Esse costano molti soldi anche allo Stato, che deve provvedere al ripianamento dei bilanci deficitari delle aziende, che non hanno certo le possibilità di procedere a questi ammodernamenti.

Dal punto di vista economico, lasciare andare in rovina queste linee costituisce un esempio di cattiva amministrazione; vorrei anche sottolineare il fatto che nell'ultimo piano-ponte di 400 miliardi per le ferrovie, esse sono completamente trascurate.

Si dice anche che nell'ultimo piano allo studio del CIPE non vi è nulla per le ferrovie in concessione, e sappiamo che è intenzione del Governo presentare un decreto-legge per il trasferimento delle ferrovie in concessione alle regioni. Potrebbe essere una soluzione, ma non dobbiamo dimenticare le condizioni in cui si trovano queste ferrovie. Uno dei motivi per i quali i trasporti regionali sono in crisi è costituito dal fatto che molto spesso queste ferrovie rappresentano un elemento fondamentale di tali trasporti, soprattutto in questi momenti di restrizione. Tanto per fare un esempio, le ferrovie nord-Milano hanno visto raddoppiare gli utenti perché rappresentano un punto chiave dei trasporti locali.

Si tratta, quindi, di un settore che non deve essere assolutamente abbandonato. Invito, pertanto, la Commissione a fare il proprio voto favorevole a questo disegno di legge.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

KORACH. Per quanto concerne il disegno di legge in esame il nostro gruppo voterà a favore, anche perché esso non riguarda soltanto una ferrovia di esclusivo interesse turistico, ma anche una linea che serve principalmente ai trasferimenti dei pendolari. Inoltre, anche in relazione ad accordi internazionali, siccome questa linea riguarda anche la Svizzera, siamo costretti ad occuparcene; però, non possiamo non notare che per le altre linee in concessione siamo ancora a zero. Non è stato fatto nessun passo in avanti in questa direzione; mentre il settore dei trasporti in concessione costituisce un elemento impor-

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 20 DICEMBRE 1973

tante. Noi avevamo chiesto al Governo un dibattito sulla politica generale dei trasporti che ancora non si è avuto; in questa occasione, noi lo sollecitiamo di nuovo. Desideriamo che un ministro venga a dirci qual è la politica del Governo per quanto riguarda questo settore.

Per quanto riguarda questo provvedimento in particolare chiediamo che, siccome stiamo contribuendo anche noi all'ammodernamento di questa linea, vi sia almeno una revisione degli orari.

Questa ferrovia è organizzata quasi esclusivamente per l'utilità degli svizzeri. Mentre è efficientissima per i nostri pendolari che si recano in Svizzera, lo è di meno per quanto riguarda il tratto italiano. I treni diretti infatti possono essere presi solo con un certo chilometraggio, che scatta in Svizzera; quindi i diretti non possono essere presi a Domodossola se non fino a Locarno. Dato che i treni in coincidenza con quelli della ferrovia di Domodossola sono quasi sempre diretti, i nostri pendolari che vanno a lavorare in altre fabbriche della valle si trovano in condizione di notevole disagio, non potendo appunto usufruire di tali treni.

Dato che spendiamo la nostra quota per questa ferrovia, ritengo che potremmo far valere le nostre esigenze per quanto riguarda gli orari.

GALASSO. Vorrei solo esprimere il parere favorevole del MSI-destra nazionale su questo provvedimento, anche se non soddisfa completamente le esigenze di questo tronco di ferrovia, particolarmente importante non solo dal punto di vista turistico, ma anche sotto l'aspetto sociale, in quanto serve al trasporto dei nostri lavoratori cosiddetti frontaliere. Lo stanziamento è molto modesto rispetto alle concrete esigenze della ferrovia, ponendoci in condizione di inferiorità rispetto al tratto svizzero, che è moderno ed efficientissimo e anche per quanto riguarda gli orari soddisfa completamente le esigenze degli svizzeri.

Ritengo opportuno in questa occasione sottolineare come ancora una volta si legiferi senza inquadrare nella giusta luce il problema nella sua integralità. Sollecitiamo quindi il Governo a inquadrare globalmente il problema della revisione di tutti i trasporti, e in special modo per quanto riguarda queste linee in concessione a privati.

Con queste riserve esprimiamo il nostro voto favorevole al provvedimento in esame.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore ff.* Ringrazio la Commissione per l'unanimità dei consensi che ha voluto esprimere a questo disegno di legge. Per quanto riguarda il problema della discrasia di orari attualmente esistente, ho presentato un ordine del giorno che impegna il Governo a rivedere gli orari e i programmi di esercizio della ferrovia Domodossola-Locarno, in modo da poter soddisfare completamente le esigenze degli utenti del tratto in territorio italiano.

MASCIADRI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Ringrazio il relatore e i colleghi per il consenso espresso al provvedimento e per le considerazioni fatte.

Il relatore ha già sottolineato l'importanza di questa ferrovia, che assicura il collegamento tra le valli Vigezzina e Centovalli e l'importanza di carattere sociale per i lavoratori pendolari. È stato sottolineato come vi sia una discrasia per quanto riguarda gli orari dei treni e occorra quindi una revisione. È stato preannunciato a questo proposito un ordine del giorno cui il Governo si dichiara pienamente favorevole.

Per quanto riguarda il provvedimento in sé, non vi sono state considerazioni od obiezioni particolari. L'unica considerazione che potrebbe esservi è quella della reale necessità di stanziare 225 milioni in questo caso, mentre non si fa alcun riferimento ad altri casi. Questa parrebbe quindi una scelta che avremmo operato in una certa direzione anziché in altre. A questo proposito vorrei però ricordare che esiste una convenzione italo-svizzera del 1919 che dobbiamo rispettare. È questo il motivo di fondo per cui si è fatta questa scelta prima delle altre.

Sono favorevole alla richiesta avanzata dall'onorevole Korach di un dibattito di carattere generale sulla politica dei trasporti, intendendo evidentemente non solo l'attività del Ministero in sé ma anche il settore aereo e la marina mercantile. Farò presente la cosa al ministro; per quanto mi riguarda sono perfettamente d'accordo per fare una discussione di carattere generale, in questo particolare momento, sulla politica dei trasporti.

Il secondo argomento affrontato dal relatore è stato quello delle ferrovie in concessione; faccio mie le preoccupazioni che sono state espresse, e ritengo che su questo pro-

blema sarà bene fare una discussione completa, anche se non oggi. A conclusione, desidero precisare, rispondendo all'onorevole Galasso, che non è vero che vi siano state delle dispersioni e che venga attuata una politica a « spizzichi ». Ricordo che i 400 miliardi del piano-ponte rappresenta una realtà; e l'impegno che il Governo si è assunto per il piano quinquennale viene portato avanti, e si sta lavorando alacremente per vedere dove impiegare i fondi.

Per quanto riguarda il provvedimento al nostro esame, chiedo alla Commissione di dare ad esso voto favorevole.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli. Poiché non sono stati presentati emendamenti, li porrò direttamente in votazione dopo averne data lettura:

ART. 1.

Per l'ulteriore ammodernamento degli impianti fissi del tronco italiano Domodossola-confine svizzero della ferrovia internazionale Domodossola-Locarno, in concessione alla Società subalpina di imprese ferroviarie, è autorizzata una spesa entro il limite di lire 225 milioni.

(È approvato).

ART. 2.

Il corrispettivo da accordare alla società indicata all'articolo 1 per l'esecuzione, eventualmente per gruppi, dei lavori e forniture di cui al medesimo articolo, e le relative modalità di pagamento saranno determinati con decreto dei Ministri dei trasporti e dell'aviazione civile e del tesoro, sulla base della spesa riconosciuta ammissibile dalla commissione istituita a norma dell'articolo 10 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, in sede di esame dei progetti esecutivi da presentare dalla società medesima.

(È approvato).

ART. 3.

All'onere di lire 225 milioni derivante dall'applicazione della presente legge si farà fronte, per lire 100 milioni, a carico della disponibilità del fondo iscritto al capitolo n. 5381 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1971, a tal uopo intendendosi prorogato per l'utilizzo delle disponibilità medesime il termine indicato dalla legge 27 febbraio 1955, n. 64, e,

per lire 125 milioni, a carico del fondo iscritto al corrispondente capitolo n. 3523 per l'anno finanziario 1972.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad approvare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

(È approvato).

Gli onorevoli Korach, Marzotto Caotorta, Bogi, Poli e Galasso hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione permanente della Camera,

in occasione dell'approvazione del disegno di legge n. 2068,

impegna il Governo

a rivedere gli orari e i programmi di esercizio della ferrovia Domodossola-Locarno in modo da tenere maggiormente presenti le necessità degli utenti del tratto in territorio italiano »
(0/2068/2/10)

MASCIADRI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Lo accetto.

KORACH, non insistiamo per la votazione.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Marzotto Caotorta, Poli, Korach e Venturini hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione permanente della Camera,

in occasione dell'approvazione del disegno di legge n. 2068;

rilevato come, oltre alla linea ferroviaria in concessione da esso prevista, ne esistono altre bisognevoli di urgenti lavori di ammodernamento, sia per ragioni di sicurezza sia per soddisfare le esigenze di servizio dei pendolari.

impegna il Governo

a presentare al più presto un provvedimento organico per l'ammodernamento delle altre linee ferroviarie in concessione, sottoposte attualmente ad un particolare sforzo per sopprimere alla mancanza di carburante per il trasporto privato, con eventuale delega per il trasferimento di queste linee alle regioni, previo accordo con le regioni stesse e relativo stanziamento delle somme necessarie per il loro ammodernamento.

(0/2068/1/10)

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 20 DICEMBRE 1973

KORACH. Desidero ricordare che, in occasione dell'approvazione del piano dei 400 miliardi, l'allora sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile si impegnò a presentare un piano per gli investimenti nel settore delle ferrovie secondarie.

MASCIADRI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.*

Lo accetto come raccomandazione.

MARZOTTO CAOTORTA. Signor Presidente, insistiamo per la votazione del nostro ordine del giorno.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'ordine del giorno di cui ho dato lettura, accettato come raccomandazione dal Governo.

(È approvato).

Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto alla fine della seduta.

Seguito della discussione del disegno di legge: Proroga dei benefici previsti dalla legge 25 maggio 1970, n. 362, recante provvidenze per la demolizione del naviglio vetusto abbinata alla costruzione di nuove unità Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (2558).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Proroga dei benefici previsti dalla legge 25 maggio 1970, n. 362, recante provvidenze per la demolizione del naviglio vetusto abbinata alla costruzione di nuove unità », già approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 21 novembre 1973. L'onorevole relatore ha facoltà di riferire sul parere reso dalla V Commissione bilancio.

BODRITO, *Relatore.* Desidero anzitutto ricordare ai colleghi che la Commissione Bilancio ha espresso il seguente parere: « La Commissione delibera a maggioranza di esprimere il parere favorevole a condizione che l'autorizzazione di spesa contemplata dall'articolo 3 del disegno di legge venga limitata alla *tranche* di 2.500 milioni relativa alla prima annualità (1974), da fronteggiare sempre a riduzione degli stanziamenti del fondo globale del prossimo esercizio finanziario ».

Vi sono due considerazioni da fare, una di merito su questo parere, e una di sostan-

za. Per quanto concerne la questione di merito, secondo una interpretazione data da esperti in materia regolamentare circa le norme che disciplinano il corretto rapporto tra le Commissioni, la Commissione bilancio, nell'esprimere questo tipo di parere, è entrata nel merito del provvedimento e così facendo esula dalle sue competenze. Il disegno di legge in esame stabilisce infatti determinate provvidenze per lo specifico settore, riportate in un certo numero di esercizi: le modalità della relativa copertura potranno essere condivise oppure no, ma non si può dire — come ha fatto la Commissione bilancio — che vanno bene solo limitatamente ad un anno, perché ciò significa entrare nel merito di un provvedimento di legge per il quale solo questa Commissione è competente.

A parte queste considerazioni che ho ritenuto di fare per esattezza e comprensione dei termini del nostro problema, risulta, da notizie di fonte ufficiosa, che la Commissione bilancio sarebbe ora disposta a rivedere questo suo parere in modo da sbloccare questo provvedimento. Ma vi è anche un altro problema. Già durante la discussione al Senato doveva essere presentato un emendamento che consentisse alla legge di agire nei confronti di quelle demolizioni che si sono verificate nel 1972 e nel 1973, in quanto l'articolo 1 del provvedimento si limita a dichiarare la proroga della efficacia della legge 25 maggio 1970, n. 362, scaduta il 31 dicembre 1971, al 31 dicembre 1975. Se noi non prevediamo esplicitamente che possono essere presentate le domande per ottenere il contributo per la demolizione anche per le demolizioni avvenute nel periodo 1972-1973, praticamente le escludiamo dai contributi e questo non è negli intendimenti dei provvedimenti in esame.

Chiedo quindi alla Commissione di approvare questo emendamento che mi riservo di presentare e che chiarirebbe la situazione. Il provvedimento dovrebbe ritornare al Senato e in questo frattempo sarebbe anche possibile risolvere il problema relativo al parere della Commissione bilancio, di cui ho parlato prima.

VENTURI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Condivido in pieno la sostanza dell'emendamento preannunciato dal relatore. Faccio presente però che si tratta di un provvedimento urgente e sarebbe quindi opportuno approvarlo nel testo pervenuto dal Senato. Prego quindi di considerare, se possibile, l'opportunità di ritenere implicito tale emendamento, che era già nella prece-

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 20 DICEMBRE 1973

dente legge di proroga, nel testo dell'articolo 1, nel senso, cioè di considerare implicita l'estensione della operatività del provvedimento anche alle domande che potrebbero essere presentate negli anni in cui esso non operava. In ogni caso, per una esigenza interpretativa, si potrebbe provvedere con una apposita circolare ministeriale o, in caso sorgessero difficoltà, si potrebbe adottare in un secondo tempo un apposito provvedimento di legge.

Insisto quindi affinché questo disegno di legge, urgentissimo, venga subito approvato senza modificazioni.

BAGHINO. Il disegno di legge al nostro esame fa parte di un gruppo di provvedimenti urgenti che siamo stati chiamati in questi ultimi tempi ad approvare in gran fretta, nel settore della marina mercantile, delle costruzioni navali, della cantieristica e delle demolizioni. Se oggi noi procedessimo ad un ulteriore mutamento di questo provvedimento, praticamente annulleremmo tutto ciò che abbiamo fatto e detto nel mese scorso e in questo scorcio di dicembre, proprio per favorire l'attività cantieristica in genere. È infatti evidente che un ritorno al Senato di questo provvedimento comporterebbe un ritardo di qualche mese nella sua applicazione.

Per quanto riguarda la esigenza interpretativa sottolineata dal relatore, penso si potrebbe trasformare il preannunciato emendamento in un ordine del giorno, che stabilisca in quali termini deve essere interpretato l'articolo 1, in modo da rendere subito operante il provvedimento.

MERLI. Io mi rendo conto delle argomentazioni del collega Baghino, ma se approviamo il provvedimento, così come ci è pervenuto dal Senato, noi vareremmo delle norme che serviranno solamente per le prossime demolizioni, ma non copriranno quelle già fatte. Se non approviamo un emendamento in questo senso, nessuna circolare del Ministero potrà cambiare lo stato delle cose.

CERAVOLO. Onorevole rappresentante del Governo — il mio intervento è particolarmente diretto a lei —, la discussione che stiamo facendo questa mattina è particolarmente emblematica di uno stato di confusione che è stato creato dal Governo sotto lo specioso argomento dell'urgenza di approvare determinati provvedimenti. Provvedimenti, ci si dice, ereditati dal passato Governo e

che dovevano essere approvati assolutamente entro la fine dell'anno. Ebbene, per come erano stati preparati, questi provvedimenti non sono stati approvati; essi sono mal fatti e rappresentano un vero e proprio pasticcio.

Da ciò la conseguenza che il Parlamento non può lavorare come si deve, perché questi provvedimenti debbono essere tutti riesaminati e rifatti. Mentre, invece, vi sono altri provvedimenti che potrebbero essere varati con tutta la tranquillità e la serietà necessarie. Mi riferisco, tanto per fare un esempio, alla legge sui rapporti; il comitato ristretto sta facendo un lavoro serio e produttivo. Ma il provvedimento non interessa determinati gruppi economici: ecco, quindi, il suo *iter* rallentato. Questo, invece, va avanti perché riguarda particolari interessi di coloro che usufruiranno dei benefici ivi previsti. Ciò si è verificato anche per i cantieri e per il credito navale. Ecco perché sono d'accordo che questo disegno di legge ritorni modificato alla competente commissione del Senato.

Noi dobbiamo adesso riprendere in esame il fatto se non sia il caso di riesaminare il nostro atteggiamento su tutto questo complesso di leggi. Il Governo deve decidersi a presentare dei provvedimenti organici e non ad andare avanti in questo modo, anche poco rispettoso del Parlamento.

POLI. Vorrei fare un'osservazione preliminare. Senza dubbio in questi ultimi tempi siamo stati chiamati ad esaminare dei disegni di legge con una sollecitudine che non ha consentito un esame approfondito e, quindi, per forza di cose, può darsi che siano stati commessi degli errori. Ma non dobbiamo farne una questione di principio; non dimentichiamo che siamo alla fine dell'esercizio. Di qui il fatto che esistano delle pressioni maggiori per approvare dei provvedimenti: è una cosa che è sempre avvenuta. Pertanto, vorrei che non ci considerassimo peggio di quanto invece siamo realmente e non considerassimo il Governo come una specie di negriero che ci fa lavorare senza tener conto del tempo che occorre.

Ora, dopo le considerazioni espresse dal relatore, e avendo constatato che, in realtà, l'articolo 1 prevede la possibilità di saltare un periodo di due anni, ritengo che il nostro interlocutore — cioè il Governo — debba acconsentire al riesame di questo provvedimento anche da parte del Senato, in quanto ritengo che non si possa evitare di approvare l'emendamento preannunciato dal relatore, sul quale esprimo il mio parere favorevole.

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 20 DICEMBRE 1973

Nel contempo, mi auguro anche che il provvedimento possa essere definitivamente approvato con sollecitudine.

MARZOTTO CAOTORTA. Mi rendo conto delle esigenze di applicazione che sono state indicate dal rappresentante del Governo, ma qui si tratta di un emendamento tecnico che è stato suggerito dal relatore proprio per dare la possibilità di usufruire di questi benefici. Forse, se il provvedimento fosse approvato così come ci è pervenuto dal Senato, si potrebbe verificare che esso non potrebbe essere applicato dagli uffici, e quindi si verificherebbe la necessità di disporre di una legge veramente efficiente, che raggiungesse gli obiettivi che ci siamo prefissi.

BODRITO, Relatore. Ritengo che sarebbe opportuno che il Governo si esprimesse sulle considerazioni fatte. Penso che l'opinione del Governo in questo momento sia molto importante e che bisognerebbe affrontare un problema procedurale. Le preoccupazioni espresse dall'onorevole sottosegretario a nome del Governo riguardano la necessità di approvare urgentemente la legge, per potere far uso dello stanziamento in favore di certi determinati cantieri in cassa integrazione. Secondo me c'è un problema che deve essere affrontato prima, e precisamente quello che riguarda il parere della V Commissione bilancio. Il parere che questa ha espresso, ci vincola o ad attendere che questa si esprima nuovamente in merito, oppure ci mette in condizione di deliberare sulla legge come preferiamo, disattendendo il suo parere. Se in base alle decisioni che la commissione prenderà, e alla quale come relatore mi rimetto, sarà ritenuto non vincolante il parere della V Commissione bilancio, si potrà impostare nuovamente il discorso dell'urgenza e discutere l'argomento. Nel caso che invece ritenessimo che il parere è stato formulato nei suoi esatti termini, dovremmo aspettare un ulteriore parere della detta Commissione.

Ritengo fondamentale che la Commissione si esprima su questo problema, dopo di che, potremo esprimerci sul resto.

PRESIDENTE. Vi sono dei dubbi sul fatto che la V Commissione bilancio abbia interferito nel merito del provvedimento di legge. A quanto mi è stato comunicato, la Commissione è disponibile e pronta a rivedere il suo parere questa mattina stessa, sempre che, naturalmente, noi continuiamo ad insistere sulla nostra tesi. Nel caso che fossero presen-

tati emendamenti, dovremmo inviarli subito alla Commissione bilancio, unitamente al testo dell'articolo per il quale è stato espresso parere difforme da quello reso dalla Commissione predetta.

Se la Commissione bilancio potrà rapidamente darci il suo parere prima della fine della seduta, saremo eventualmente in grado di approvare il provvedimento definitivamente.

VENTURI, Sottosegretario di Stato per la marina mercantile. Insisto perché il provvedimento sia subito approvato senza emendamento. Prendo atto di quanto è stato detto dall'onorevole Ceravolo in relazione alla presunta fretta con cui sarebbero stati presi i provvedimenti nel settore specifico; tuttavia all'onorevole Ceravolo non è certo sfuggita la situazione drammatica in cui versano alcuni cantieri. Il cantiere di La Spezia, ad esempio, è in cassa integrazione.

Il disegno di legge, così come attualmente formulato, anche se suscita alcuni dubbi interpretativi in materia di rapporti con la precedente, permetterà tuttavia ai cantieri di ricevere nuove commesse e di riprendere in pieno la loro attività. Insisto quindi per la sua approvazione nel testo pervenutoci dal Senato.

Se sorgessero dei dubbi e delle difficoltà interpretative per quanto concerne la materia, direi di esaminare in via amministrativa, se possibile, la situazione; nel caso contrario dovremmo impegnarci a presentare urgentemente un nuovo provvedimento interpretativo e che, eventualmente, contempli altre richieste che i membri della Commissione si erano proposti di avanzare, per chiarire la portata del problema.

Insisto affinché il provvedimento venga approvato, data l'urgenza estrema di raggiungere il nostro obiettivo, non per venire incontro ad interessi discutibili, ma nell'interesse esclusivo dei lavoratori.

PRESIDENTE. Mi viene ora confermato che la V Commissione bilancio è disposta a riesaminare questa mattina stessa il provvedimento, allo scopo di formulare un eventuale nuovo parere.

BODRITO, Relatore. Vorrei richiamare l'attenzione della Commissione sulla necessità che il problema sia esattamente valutato alla luce dell'emendamento che ho preannunciato.

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 20 DICEMBRE 1973

La legge che viene prorogata con il provvedimento che dobbiamo votare contiene esattamente il testo dell'emendamento che stiamo discutendo, poiché si riferisce a sua volta alla proroga di una precedente legge. Se però a questo provvedimento vogliamo dare una interpretazione elastica, o se il Ministero si assume la responsabilità di procedere in modo non conforme al testo della legge, non possiamo che esprimere il nostro giudizio negativo in proposito. Nel momento in cui ci venisse detto di approvare subito un altro provvedimento di legge per sopperire a delle necessità di carattere legislativo, sarei costretto a considerare la cosa come una mostruosità. Non vi è ombra di dubbio che presentare una legge per migliorarne un'altra sia un fatto mostruoso dal punto di vista della logica. Se vi sono delle ragioni di carattere politico tali da poter giustificare questa mostruosità, mi rimetto ai colleghi e alla Commissione, la quale deciderà in ordine a questo problema

PRESIDENTE. Invito i colleghi a decidere su quanto è stato proposto dall'onorevole Bordini.

MARZOTTO CAOTORTA. Il Governo è in grado di chiarire esattamente in via amministrativa il testo del provvedimento in esame, nei termini enunciati dal relatore? Vi è un dubbio interpretativo che dovremmo sciogliere subito.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali. Passiamo all'esame degli articoli.

Poiché agli articoli 1 e 2 non sono stati presentati emendamenti, li porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 1.

Il termine del 31 dicembre 1971 previsto dall'articolo 1 della legge 25 maggio 1970, n. 362, è prorogato al 31 dicembre 1975.

(È approvato).

ART. 2.

L'ultimo comma dell'articolo 2 della legge 24 maggio 1967, n. 389, è modificato come segue:

« Le iniziative di cui ai precedenti commi devono essere ritenute conformi, a giudizio del Ministro per la marina mercantile, agli

interessi dell'economia nazionale, avuto particolare riguardo anche al mantenimento dei livelli di occupazione nei settori interessati alla esecuzione dei lavori, che non potranno comunque essere eseguiti al di fuori dell'area della Comunità economica europea ».

(È approvato).

L'onorevole Dal Maso ha presentato il seguente articolo aggiuntivo:

Dopo l'articolo 2, inserire il seguente articolo 2-bis:

ART. 2-bis.

Il contributo previsto dall'articolo 3 della legge 24 maggio 1967, n. 389, modificato dall'articolo 2 della legge 25 maggio 1970, n. 362, può anche essere concesso qualora posteriormente al 31 dicembre 1971 e prima della data di entrata in vigore della presente legge sia stato messo a demolizione naviglio per il quale sussistessero le condizioni richieste dalla richiamata legge ovvero sia stato stipulato il contratto di costruzione di nuovo naviglio o i lavori relativi siano stati iniziati anche in conto proprio da parte del cantiere costruttore.

Nei casi indicati al comma precedente la richiesta di concessione del contributo deve essere presentata non oltre tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

L'onorevole Merli ha presentato il seguente articolo aggiuntivo:

Dopo l'articolo 2-bis, inserire il seguente articolo 2-ter:

Il primo comma dell'articolo 2 della legge 24 maggio 1967, n. 389, è modificato come segue:

« Ai proprietari di navi mercantili da carico secco e liquido, da passeggeri e miste, di navi da pesca oceanica e di motopescherecci a scafo metallico superiori a 100 tonnellate, nonché ai rimorchiatori di altura, che nell'anno di presentazione della domanda di cui all'articolo 4 risultino costruiti da almeno quindici anni ed iscritti da almeno cinque anni nelle matricole o nei registri di cui all'articolo 146 del codice della navigazione, che procedono alla demolizione di tali navi ed alla costruzione di nuove unità a scafo metallico, possono essere concessi i benefici nella misura, condizioni e modalità di cui alla presente legge. Si prescindono dalla data di costruzione ove vengono demolite navi che abbiano subito avarie superiori al 50 per cen-

to del valore commerciale di mercato della nave, riconosciuto dal Ministero della marina mercantile ».

BAGHINO. Trovo strano che dopo aver approvato il primo articolo, sia pure in attesa del parere della V Commissione, siano stati presentati questi articoli aggiuntivi. Ci rendiamo tutti conto della difficoltà in cui si trovano certi cantieri, che molti lavoratori sono stati posti in cassa di integrazione, che a La Spezia - e non soltanto lì - il lavoro è fermo; a questo punto, a mio avviso, sarebbe logico trasformare tali articoli aggiuntivi in ordini del giorno, come è stato fatto ieri per il provvedimento sugli autotrasporti, altrimenti dimostreremmo di non renderci affatto conto della situazione. Non essendovi alcuna preoccupazione da parte degli altri gruppi per quanto riguarda l'urgenza del provvedimento, chiedo che la discussione sia rinviata ad un'altra seduta. Io direi di decidere innanzi tutto se siamo d'accordo sull'urgenza del provvedimento oppure no. Qualora non fosse rilevata l'urgenza del provvedimento, proporrei di rinviare la discussione, evitando di esaminare questi problemi frettolosamente.

Se vi fosse stata realmente urgenza di approvare questo provvedimento, la precedente votazione degli articoli non sarebbe stata annullata.

PRESIDENTE. Ho esaminato gli atti della seduta del 5 dicembre, dai quali risulta che non è stata effettuata alcuna votazione; si è trattato in realtà di una mera approvazione in linea di massima degli articoli, subordinatamente al parere della V Commissione bilancio.

BAGHINO. I colleghi che hanno presentato gli articoli aggiuntivi, testi letti, hanno ritenuto opportuno riflettere sul problema; anche gli altri colleghi ed io avremmo potuto fare la stessa cosa: non l'abbiamo fatta proprio in considerazione dell'urgenza e della gravità del problema. Per questi motivi non riesco a comprendere perché oggi vogliamo approvare in fretta un provvedimento che richiede una ulteriore riflessione.

VENTURI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Ho preso atto degli articoli aggiuntivi annunciati. Insisto però sulla mia richiesta e cioè che gli emendamenti siano ritirati o, eventualmente, trasformati in ordini del giorno, che il Governo accetterà

come invito a presentare quei provvedimenti di legge che si rendessero necessari, sia per non lasciare inevase le pratiche che si riferiscono al periodo che intercorre tra la scadenza della vecchia legge e la nuova, sia per l'estendere i benefici ai motopescherecci e agli altri natanti contemplati dall'articolo aggiuntivo Merli. Altrimenti sarei costretto ad esprimere parere contrario.

BODRITO, *Relatore*. Il problema al quale ho accennato non comporta una modificazione di questo provvedimento, ma soltanto una questione interpretativa ai fini della sua applicazione. Ora, che tale esigenza possa essere trasferita in un ordine del giorno non sta a me dirlo, anche perché non sono un giurista. Pertanto, non posso far altro che rimettermi a quanto stabilirà la Commissione.

MERLI. Insisto nel mio articolo aggiuntivo.

DAL MASO. Anche io insisto sul mio articolo aggiuntivo.

Pongo in votazione, in linea di massima, l'articolo aggiuntivo Dal Maso 2-bis, contrario il Governo e per il quale il relatore ha dichiarato di rimettersi alla Commissione.

(È approvato).

Pongo in votazione, in linea di massima, l'articolo aggiuntivo Merli 2-ter, contrario il Governo e per il quale il relatore ha dichiarato di rimettersi alla Commissione.

(È approvato).

Resta inteso che il testo dei predetti articoli aggiuntivi sarà sottoposto alla V Commissione bilancio per il prescritto parere di competenza.

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 3.

Per far fronte all'onere derivante dall'applicazione della presente legge è autorizzata la spesa di 5.000 milioni di lire che sarà stanziata nello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile nella misura di lire 2.500 milioni per l'anno 1974 e di lire 2.500 milioni per l'anno 1975.

Le somme non utilizzate negli esercizi 1974 e 1975 potranno essere impegnate negli esercizi successivi.

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 20 DICEMBRE 1973

BODRITO, *Relatore*. Ritengo che questo articolo, nonostante il parere della Commissione bilancio, non debba essere modificato; su di esso richiederemo alla predetta Commissione un nuovo parere.

PRESIDENTE. Pongo in votazione in linea di massima l'articolo 3 nel testo del disegno di legge.

(È approvato).

Anche il testo di questo articolo verrà pertanto nuovamente sottoposto alla Commissione bilancio per il parere.

All'articolo successivo non sono stati presentati emendamenti. Lo porrò pertanto direttamente in votazione dopo averne data lettura:

ART. 4.

All'onere di lire 2.500 milioni per l'anno finanziario 1974 si farà fronte mediante riduzione del fondo iscritto al capitolo n. 5381 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno finanziario medesimo.

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

(È approvato).

Il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

Discussione del disegno di legge: Inquadramento nei ruoli ferroviari dei lavoratori dipendenti dalle imprese appaltatrici del servizio di manipolazione, carica e manutenzione degli accumulatori per l'illuminazione dei treni (Modificato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (1514-B).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Inquadramento nei ruoli ferroviari dei lavoratori dipendenti dalle imprese appaltatrici del servizio di manipolazione, carica e manutenzione degli accumulatori per l'illuminazione dei treni », già approvato dalla nostra Commissione nella seduta del 16 maggio 1973 e modificato dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 22 novembre 1973 ».

POLI, *Relatore*. Il Senato ha approvato il disegno di legge n. 1514 introducendo solamente una modificazione, che ritengo di in-

dubbia logica, all'articolo 7, riguardante l'utilizzo degli oneri previsti anche per l'esercizio 1974.

Nell'esprimere quindi parere favorevole a tale modificazione, invito la Commissione ad approvarla per rendere operante la legge al più presto.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

CARRI. Siamo favorevoli alla modifica introdotta dal Senato.

Ma vorremmo richiamare alcune considerazioni già fatte. Si tratta questo di un provvedimento che risolve il problema degli appalti nel settore della manipolazione, carica e manutenzione degli accumulatori per l'illuminazione dei treni, ma rimane sempre il problema più generale del superamento del sistema degli appalti anche negli altri settori, con il conseguente inquadramento dei dipendenti delle ditte appaltatrici negli organici delle ferrovie.

Rinnoviamo quindi il nostro invito al Governo di voler predisporre tutti quei provvedimenti che consentano con rapidità il superamento di questa attività di appalto.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

POLI, *Relatore*. Questo provvedimento, in definitiva, è uno dei tanti che ha portato ad esaurimento il sistema degli appalti, che fortunatamente è oramai di fatto quasi completamente eliminato. Rimangono soltanto poche frangie che mi auguro verranno al più presto eliminate completamente.

MASCIADRI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Sono favorevole alla modifica apportata dal Senato, che assicura la copertura finanziaria anche per l'anno 1974.

Per quanto riguarda il problema sollevato dall'onorevole Carri, accolgo senz'altro l'invito al superamento del sistema degli appalti che del resto è già nella linea seguita dal nostro Ministero, anche per dare in futuro maggiore sicurezza e condizioni più eque a tutte le categorie di lavoratori che operano ancora sotto tale regime.

Raccomando quindi alla Commissione approvazione del disegno di legge.

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 20 DICEMBRE 1973

PRESIDENTE. Passiamo all'esame della modificazione apportata dal Senato.

La nostra Commissione aveva approvato l'articolo 7 nel seguente testo:

ART. 7.

La spesa derivante dall'attuazione della presente legge, valutata in annue lire 980 milioni, graverà sul bilancio dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

All'indicato onere relativo all'anno finanziario 1973, l'Azienda provvederà, fino alla concorrenza del predetto importo di lire 980 milioni, con una sovvenzione del Tesoro, alla cui copertura si farà fronte con corrispondente riduzione del fondo iscritto al capitolo n. 3523 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario stesso.

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

La VIII Commissione permanente del Senato lo ha così modificato:

ART. 7.

La spesa derivante dall'attuazione della presente legge, valutata in annue lire 980 milioni, graverà sul bilancio dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

Agli oneri indicati, relativi agli anni finanziari 1973 e 1974, l'Azienda provvederà, fino alla concorrenza dei predetti importi di lire 980 milioni per ciascun anno, con sovvenzioni del Tesoro, alla cui copertura si farà fronte con corrispondenti riduzioni dei fondi iscritti ai capitoli n. 3523 degli stati di previsione della spesa del Ministero del tesoro per gli anni finanziari 1973 e 1974.

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

Pongo in votazione l'articolo 7 nel testo del Senato.

(È approvato).

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

Discussione del disegno di legge: Ordinamento dei servizi postali e commerciali marittimi di carattere locale (Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (2616).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Ordinamento dei servizi postali e commerciali ma-

ritimi di carattere locale », già approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 18 dicembre 1973.

BODRITO, *Relatore*. Prima di entrare nel merito del disegno di legge n. 2616, di cui ho l'onore di essere relatore, desidero fare una osservazione di carattere preliminare. Questo testo è stato approvato dalla competente Commissione del Senato il giorno 18 dicembre ultimo scorso; la relazione su di esso mi è stata affidata dalla Presidenza della Commissione soltanto ieri sera. Pertanto, per il rispetto che devo al Parlamento come istituzione e ai colleghi che sono presenti, nonché per quanto è stato affermato a proposito del disegno di legge che abbiamo esaminato in precedenza, desidero precisare che la relazione darà conto soltanto di quelle notizie che sono riuscito ad acquisire da ieri sera.

CIACCI. Questo discorso a chi è rivolto?

BODRITO, *Relatore*. Alla coscienza di tutti.

CIACCI. Qui la coscienza c'entra molto poco.

BODRITO, *Relatore*. Questo disegno di legge riguarda l'ordinamento dei servizi postali e commerciali marittimi di carattere locale, in quanto la legge 5 gennaio 1955, n. 34 attribuiva al Ministro della marina mercantile la facoltà di affidare ad aziende armatoriali private l'esercizio di questo servizio, che riguardava quattro settori geografici del nostro paese: 1) arcipelago toscano; 2) isole Partenopee e Pontine; 3) isole Eolie; 4) isole Egadi, Pelagie, Ustica e Pantelleria. Il ministro della marina mercantile, in base alla legge n. 34 del 5 gennaio 1953, poteva stipulare, con gli esercenti i servizi, delle convenzioni della durata di venti anni. A quell'epoca risultarono aggiudicatari, per i servizi dell'Arcipelago toscano, la società per azioni « Navigazione Toscana »; per i servizi delle isole Partenopee e Pontine, la società per azioni di navigazione « Partenopea »; per i servizi delle isole Eolie, la società per azioni di navigazione « Navisarma »; per i servizi delle isole Egadi, Pelagie, Ustica e Pantelleria, la società per azioni di navigazione « SIRENA ». La convenzione con queste quattro società scade il 13 dicembre 1973. Nel corso di questi ultimi venti anni servizi hanno subito notevoli modifiche migliorative per

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 20 DICEMBRE 1973

quantità e qualità del servizio reso, e anche perché in 20 anni il trasporto nelle zone di cui trattasi è considerevolmente aumentato.

Difatti da 20 anni ad oggi si sono verificate le seguenti modificazioni: nel settore dell'arcipelago toscano sono state sostituite tutte le navi; nel settore delle isole Partenopee e Pontine è stato sensibilmente variato il numero e lo sviluppo delle linee, portate da 11 a 22, mentre sono state sostituite alcune navi; nel settore delle isole Eolie vi è stato un ampliamento dei collegamenti anche con Palermo e le navi sono state tutte sostituite; nel settore delle isole Egadi, Pelagie, Ustica e Pantelleria, le navi sono state quasi tutte sostituite con nuove navi traghetto.

Conseguentemente, sono considerevolmente aumentate le sovvenzioni, sia perché sono oggettivamente aumentati i servizi, sia perché sono aumentati i costi. Più precisamente, la sovvenzione per i servizi del settore 1) è aumentata da circa 400 milioni a 800 milioni di lire; la sovvenzione per il settore 2) è passata da 500 milioni a 1.800 milioni di lire; la sovvenzione per i servizi del settore 3) è passata da 400 milioni a 1.100 milioni di lire; la sovvenzione per i servizi del settore 4) è aumentata da 400 milioni a 1.300 milioni di lire. Da un totale complessivo di circa 1 miliardo e 700 milioni di lire si è così passati a circa 5 miliardi e 100 milioni.

Col 31 dicembre 1973 queste convenzioni verranno a scadere e il Ministero della marina mercantile ha allo studio, fin dal marzo scorso, un disegno di legge per il riordinamento dei servizi marittimi sovvenzionali di carattere locale, che modifica radicalmente il sistema in atto. Questo provvedimento è stato approvato dal Consiglio dei ministri nella seduta del 20 settembre 1973 ed è ora all'esame del Senato. Poiché l'iter legislativo di tale provvedimento non potrà essere completato prima della fine dell'anno, si rende necessario adottare urgentemente un provvedimento che autorizzi l'amministrazione a prorogare l'esercizio dei servizi in questione.

Il provvedimento al nostro esame all'articolo 1 autorizza appunto il ministro della marina mercantile a prorogare l'esercizio dei servizi.

L'articolo 2 prevede la stipula delle convenzioni con gli stessi concessionari precedenti, sulla base delle stesse sovvenzioni date per il 1973.

L'articolo 3 prevede l'ipotesi in cui non si riesca a stipulare convenzioni con gli stessi armatori sulla base delle stesse sovvenzioni del 1973 e si autorizza quindi il Ministero a

rivolgersi ad altre società che operano nella stessa zona, stipulando anche convenzioni provvisorie a mezzo di trattative private.

L'articolo 4 stabilisce le modalità della determinazione delle sovvenzioni.

L'articolo 5 riguarda la copertura della spesa.

Concludo raccomandando alla Commissione, tenuto presente che si tratta di un provvedimento-ponte in attesa della ristrutturazione del settore, di approvare sollecitamente questo disegno di legge già approvato dal Senato.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

FOSCARINI. Il relatore non ha bene sottolineato come si tratti di una modificazione profonda del servizio stesso. L'articolo 3 infatti recita: « Il trasferimento al nuovo concessionario del naviglio e del personale impiegato dal precedente concessionario verrà regolato a norma dell'articolo 7 della citata legge ». Quando si verifica la non accettazione della proroga da parte dell'attuale concessionario, allora il ministro è autorizzato a rivolgersi ad altre società che intendano assumere la concessione mediante trattativa privata. In questo caso, però, sia il naviglio, sia il personale sarà trasferito alla nuova concessionaria. Che cosa si propone in questo disegno di legge? La assunzione diretta del servizio, oppure si perpetua l'utilizzazione dell'istituto della concessione? Dato che il servizio che collega il continente alle isole deve essere un servizio rapido, che garantisca sia il servizio postale, sia in modo particolare il servizio marittimo per quanto attiene la parte commerciale, è necessario che si affronti il problema della gestione diretta del servizio stesso. Prima di esprimere il nostro voto in proposito, vorrei chiedere di non lasciare in sospenso i collegamenti tra il continente e le isole. Occorre un'assicurazione in proposito, poiché così come si presenta oggi, la situazione non si lascia affatto tranquilli.

MERLI. Le preoccupazioni affacciate dal collega Foscari sono fondate e vorrei sottolineare che il testo del disegno di legge presentato al Senato prevede sempre il sistema della concessione, ma prevede altresì la formazione di una unica società concessionaria. Ciò equivale a dire che in sostituzione delle 4 società della Toscana, della Campania e delle due della Sicilia, dovrebbe essere istituita un'unica società. Tutto ciò, evidente-

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 20 DICEMBRE 1973

mente, allo scopo di diminuire i costi di gestione aziendale. Il testo del disegno di legge citato, se non erro, è un classico testo presentato dal passato Governo al Senato e quindi, come tale, potrà essere suscettibile di profonde trasformazioni. Chi parla ha presentato anche un progetto di legge, firmato da altri deputati della Campania e della Sicilia, che, pur mantenendo la struttura della concessione, prevede la formazione di una società concessionaria di maggioranza, a partecipazione statale (51 per cento) e con un 49 per cento rappresentato dalla partecipazione delle regioni e di altri enti pubblici regionali. Credo che non si possa fare a meno dell'istituto della concessione, per poter far sì che il Governo provveda adeguatamente ai servizi di linea attraverso opportune sovvenzioni.

Era stata poi presentata dagli onorevoli Sinesio, Perrone ed altri, una proposta di legge che prevedeva l'affidamento alle ferrovie dello Stato della creazione di *ferry boats*. Non voglio entrare nel merito di questa proposta, ma ciò significa che, oltre alla volontà del Governo, esiste anche una volontà del Parlamento di arrivare ad una gestione pubblica di questi servizi essenziali, anche ai fini di una equiparazione tra le piccole isole e le grandi, le quali godono già di un tipo di collegamento a gestione pubblica, sia affidata alle ferrovie dello stato (traghetti per la Sardegna), sia a serietà (a partecipazione statale) per alcune linee particolari. Preannuncio pertanto la presentazione di un ordine del giorno che impegni il Governo ad approntare sollecitamente i provvedimenti necessari alla realizzazione dell'assunzione diretta del servizio di collegamento con le isole minori.

FOSCARINI. Ma nel provvedimento in esame, all'articolo 2 è detto espressamente che le convenzioni con gli attuali concessionari potranno essere prorogate!

MERLI. Resto del parere che per superare questo regime sarà sufficiente votare un ordine del giorno.

MARZOTTO CAOTORTA. Chiedo che il Governo provveda alla soluzione del problema dando incarichi precisi alle ferrovie dello Stato e ad altri enti a partecipazione statale.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

VENTURI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Mi associo a quanto è già stato detto dall'onorevole Marzotto Caotorta. Sottolineo l'urgenza improrogabile del disegno di legge, e mi rendo conto delle varie preoccupazioni esternate dagli intervenuti nel dibattito, in ordine al riordinamento generale dei servizi. Questi problemi saranno tenuti presenti nel dibattito che si aprirà al Senato sul menzionato disegno di legge.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli.

Poiché ai primi tre articoli non sono stati presentati emendamenti, li porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 1.

Il Ministro della marina mercantile, di concerto con i Ministri del tesoro e delle poste e delle telecomunicazioni, è autorizzato a prorogare l'esercizio dei servizi postali e commerciali marittimi di carattere locale di cui alla legge 5 gennaio 1953, n. 34

(È approvato).

ART. 2.

Per la proroga dei servizi di cui al precedente articolo verranno stipulate altrettante convenzioni con gli attuali concessionari della durata di un anno, salvo proroga, approvate 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.

Dette convenzioni saranno regolate, per quanto non disposto dalla presente legge, dall'articolo 4, commi secondo, terzo e quinto e dagli articoli 5 e 6 della legge 5 gennaio 1953, n. 34

Le sovvenzioni relative alle singole convenzioni sono determinate in misura pari a quelle corrisposte ai concessionari per l'anno 1973.

(È approvato).

ART. 3.

Qualora non sia possibile addivenire alla stipula delle convenzioni indicate nel precedente articolo 2 il Ministro della marina mercantile, di concerto con i Ministri del tesoro e delle poste e delle telecomunicazioni, è autorizzato ad affidare i servizi di uno o più dei settori di traffico indicati all'articolo 2 della legge 5 gennaio 1953, n. 34, ad altra società

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 20 DICEMBRE 1973

esercente servizi marittimi sovvenzionati, che opera nella zona o in quella finitima, a mezzo di trattativa privata.

Il trasferimento al nuovo concessionario del naviglio e del personale impiegato dal precedente concessionario verrà regolato a norma dell'articolo 7 della citata legge.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 4.

Le sovvenzioni determinate nelle convenzioni stipulate ai sensi della presente legge sono soggette a revisione alla fine dell'anno, in relazione alle variazioni in aumento o in diminuzione intervenute negli introiti netti del traffico o nei costi del personale, del combustibile, delle manutenzioni e riparazioni straordinarie per riclassifica delle navi.

Per introiti netti di cui al precedente comma debbono intendersi gli introiti lordi diminuiti delle spese di traffico relative ad abbocchi, ristori, senserie, provvigioni, nonché delle spese portuali e di quelle di pubblicità, limitatamente alle misure percentuali da stabilirsi nelle convenzioni.

Le variazioni nei costi del personale, del combustibile e delle manutenzioni e riparazioni ordinarie e straordinarie predette vanno calcolate in base ad indici ed in relazione ad organici, quantità e percentuali da indicare nelle convenzioni.

La revisione delle sovvenzioni in aumento o in diminuzione viene effettuata sempreché la somma algebrica delle variazioni verificatesi nell'anno negli introiti lordi, al netto delle spese di traffico, e nei costi degli elementi sopra indicati relativi all'anno medesimo superi l'1 per cento di detti introiti lordi ed è riconosciuta soltanto per la parte eccedente l'importo di tale percentuale.

Le eventuali variazioni delle sovvenzioni sono approvate con decreto del ministro della marina mercantile, di concerto con il ministro del tesoro.

L'onorevole Sinesio ha presentato il seguente emendamento:

Sostituire il penultimo comma con il seguente:

« La revisione delle sovvenzioni in aumento o in diminuzione viene effettuata sempreché la somma algebrica delle variazioni intervenute rispetto ai valori base negli introiti lordi, al netto delle spese di traffico, e nei

costi degli elementi sopra indicati risultanti a fine anno superi l'uno per cento di detti introiti lordi ed è riconosciuta soltanto per la parte eccedente l'importo di tale percentuale ».

SINESIO. È per un dovere di coscienza che sono venuto in questa Commissione per portare a conoscenza dei colleghi il mio punto di vista. Spero che il Governo possa essere d'accordo con me o che, nel caso contrario, sia in grado di fornire ulteriori chiarimenti. Mi rendo conto dell'urgenza del provvedimento e del fatto che, in caso di una sua mancata approvazione entro l'anno, dal primo gennaio 1974, potremmo restare privi di collegamenti con le isole distanti dal continente.

Chi ha redatto l'articolo 4 ha considerato il periodo che va dal 1969 al 1971 e l'anno 1974, dimenticando di occuparsi del periodo intercorso tra queste date. Vorrei perciò ricordare ai colleghi che si sono occupati come me di problemi sindacali, che nel periodo che va dal 1971 al 1973, si sono verificati fatti fondamentali, come aumenti salariali e così via.

Non so quale sia la volontà del Governo; credo comunque che la proposta contenuta nel preannunciato ordine del giorno degli onorevoli Perrone ed altri, relativa alla costituzione di un'unica società concessionaria, sia molto valida. Dobbiamo però cercare di capire il motivo per cui quel periodo di tempo, cui mi riferivo poco fa, è stato ignorato.

Il rapporto dei costi relativi al periodo che va dal 1969 al 1971 rispetto a quelli avuti nel periodo dal 1971 al 1973 è decisamente mutato; vi sono stati dei fatti, all'interno dei costi della mano d'opera, che hanno determinato questo cambiamento: agitazioni sindacali, serrate e così via.

Credo comunque che il Governo potrà dare ulteriori chiarimenti in proposito.

L'emendamento da me proposto tende a chiarire questo punto ed io chiedo che sia approvato, per i motivi che ho esposto, inviando al più presto il testo così modificato al Senato. Il mio emendamento non rappresenta un fatto di rilievo politico tale da modificare il contenuto della legge.

BODRITO, *Relatore*. Ritengo che non vi sia nulla da eccepire in merito all'urgenza del provvedimento. Il fatto è che, accogliendo l'emendamento Sinesio, il provvedimento dovrebbe di nuovo tornare al Senato.

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 20 DICEMBRE 1973

PRESIDENTE. Bisogna anche accertarsi se l'emendamento dell'onorevole Sinesio non comporti modifiche della copertura finanziaria.

SINESIO Secondo me quanto da me proposto è previsto già nel provvedimento, in quanto, a mio giudizio, ci troviamo di fronte ad un errore materiale del testo del disegno di legge.

MARZOTTO CAOTORTA. La richiesta dell'onorevole Sinesio non fa altro che esplicitare il significato, forse ambiguo, del disegno di legge; il testo del provvedimento, comunque, mi sembra abbastanza chiaro; l'oggetto è assolutamente comprensibile. Si parla, infatti, di « variazioni verificatesi nell'anno ». Ciò, evidentemente, non in riferimento all'anno in corso, ma ad ogni anno. Le parole: « nell'anno » vogliono significare: « nel periodo di 12 mesi », tanto è vero che l'onorevole Sinesio suggerisce di introdurre l'espressione: « a fine anno ». Coerentemente a quanto affermato dall'onorevole Sinesio, allora, anche il suo emendamento dovrebbe usare la formula: « alla fine di ogni anno ».

Non ritengo che, per una questione semantica, si debba ritardare l'approvazione del provvedimento. Si è visto dalla relazione, sia pure affrettata ma chiara, che si tratta di prorogare l'efficacia delle vigenti convenzioni di qualche tempo, al massimo per un anno, in attesa di un nuovo provvedimento più organico. « Nell'anno » significa chiaramente « nei 12 mesi », nel corso di ogni periodo di 12 mesi; se l'opinione unanime della Commissione è nel senso di interpretare nel modo che ho appena illustrato il contenuto del provvedimento, non dovrebbero esservi ulteriori rinvii.

VENTURI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Sono d'accordo sull'interpretazione data dall'onorevole Marzotto Caotorta. L'emendamento Sinesio può essere estremamente trasformato in origine del giorno, che io accetterei senz'altro.

SINESIO. La Corte dei conti, la quale si occupa di registrare i decreti, non consulta i dibattiti parlamentari, ma le leggi. Così com'è strutturata, la legge non è abbastanza chiara, quindi non sono d'accordo né con il relatore, né con il sottosegretario.

Noi siamo sempre condizionati dal fattore urgenza; ma chiedo ai colleghi di fare molta attenzione, perché rischiamo di approvare un provvedimento che sarà disatteso da quelli

che devono effettuare il trasporto. Avremo modo comunque di ascoltare ulteriormente il Governo alla ripresa dell'attività parlamentare.

VENTURI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Non sono dell'opinione dell'onorevole Sinesio, in quanto il Governo, nell'inviare i provvedimenti di approvazione delle variazioni alla Corte dei conti potrà farli accompagnare da una nota esplorativa della interpretazione data dal Parlamento alla questione, che ritengo la Corte dei conti non potrà disattendere.

BODRITO, *Relatore*. Le preoccupazioni dell'onorevole Sinesio sono esatte, ma ritengo siano meglio rappresentate e risolte addirittura dal testo della legge, rispetto a quello del suo emendamento. Nel provvedimento si dice infatti: « degli elementi sopra indicati relativi all'anno medesimo », il che vuol dire che non si fa riferimento ad un preciso anno solare.

MARZOTTO CAOTORTA. Vorrei pregare l'onorevole Sinesio di ritirare il suo emendamento, nell'interesse stesso della causa che è venuto a difendere. Non sono contrario allo spirito dell'emendamento, ma lo ritengo già accolto nel testo del disegno di legge. L'emendamento è quindi superfluo e pericoloso, perché se venisse respinto potrebbe significare che respingiamo questa tesi interpretativa, accogliendo invece la tesi opposta.

SINESIO. Insisto per la votazione.

CERAVOLO. Il gruppo comunista si asterrà dalla votazione dell'emendamento Sinesio.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento presentato dall'onorevole Sinesio al penultimo comma dell'articolo 4, di cui ho dato precedentemente lettura, contrari relatore e Governo.

(È respinto).

Pongo in votazione l'articolo 4.

(È approvato).

Poiché all'articolo 5 non sono stati presentati emendamenti, lo porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 5.

All'onere derivante dall'applicazione della presente legge, si provvede con lo stanziamento del capitolo 1174 dello stato di previ-

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 20 DICEMBRE 1973

sione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio 1974 e corrispondenti capitoli degli esercizi successivi.

(È approvato).

FOSCARINI. Il gruppo comunista voterà a favore del disegno di legge.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Perrone, Marzotto Caotorta, Sinesio, Russo Ferdinando, Merli, Guglielmino e Ciacci hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione permanente,

considerato che allorquando nel 1953 fu affidata all'industria privata l'attività relativa ai servizi di collegamento con le isole minori, la maggior parte di queste erano note come sede di colonie penali;

visto che oggi tali centri, scoperti dal turismo sempre più crescente, hanno la necessità di avere dei collegamenti adeguati alle nuove esigenze;

constatato che tale potenziamento non può essere attuato dal privato, che subordina il servizio alla legge del profitto;

atteso che non si tratta di accentrare i servizi amministrativi e tecnici in un unico gestore ma di affidare ad una pubblica gestione un servizio di interesse pubblico, anche al fine di garantire la partecipazione democratica delle autorità politiche locali più direttamente interessate alla determinazione della politica aziendale,

accertato che il servizio di collegamento con le isole minori va considerato in funzione di progresso e di sviluppo come principale infrastruttura del sistema e non può non riconoscersi che esso costituisce compito precipuo dello Stato, il quale non può assicurarne la regolarità, la continuità e soprattutto le funzioni e le prospettive confidando nelle iniziative dei liberi armatori, anche se sovvenzionati, perché esse obbediscono a criteri prettamente economici e non a quelli di pubblico interesse:

impegna il Governo

ad approntare i provvedimenti necessari che prevedono l'assunzione diretta del servizio di collegamento con le isole minori, da affidare all'amministrazione delle ferrovie dello Stato - o ad una società a prevalente partecipazione statale - sia in considerazione dei precedenti che tale azienda ha in materia, sia per la rilevante impostazione che la stessa si accinge ad attuare nello specifico settore amministrativo e tecnico del servizio marittimo, e ciò per

rendere il servizio stesso più completo, più agevole, più efficiente, più rispondente e più facilmente idoneo ad adeguarsi a necessità contingenti e, soprattutto, per concorrere attivamente allo sviluppo economico e sociale delle zone interessate.

(0/2616/1/10)

PERRONE. Questo ordine del giorno non ha necessità di essere illustrato. Vi sono delle isole che, semi abbandonate ieri, registrano oggi una presenza di circa 8 mila persone. Il collegamento con questi centri rappresenta un obiettivo preminente ed importante per il loro sviluppo turistico. Non possiamo noi oggi far riferimento al disegno di legge approvato dal Consiglio dei ministri e ristrutturante l'intera materia, che, fra l'altro, non risulti ancora presentato al Senato. Esiste soltanto una bozza di disegno di legge approntata dalla direzione generale dei servizi marittimi del Ministero della marina mercantile, che però prevede altro che una azienda unica, cioè non modifica nulla nella sostanza rispetto al regime odierno. Praticamente, si fa sì che le quattro società armatrici che oggi gestiscono questi servizi, diventino una sola società che gestisca o per appalto o per trattativa diretta i servizi di collegamento con le isole minori. Non credo sia questa la spinta che attendiamo per mandare avanti questi servizi di collegamento. Non è giusto che un cittadino che ha avuto la disgrazia di nascere in un paese sperduto dell'Italia, debba sopportare il peso di un eccessivo costo economico, per ogni eventuale spostamento. Ritengo che si debba intervenire affinché anche le isole abbiano un servizio di gestione pubblica. La mia proposta di legge sulla materia è stata presentata alla Commissione trasporti della Camera da molto tempo, ma ancora non è stata presa in esame.

VENTURI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Accetto l'ordine del giorno

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

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge oggi esaminati.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione:

DISEGNO DI LEGGE: « Ulteriore ammodernamento del tronco italiano Domodossola-con-

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 20 DICEMBRE 1973

fine svizzero della ferrovia internazionale Domodossola-Locarno » (2068):

Presenti e votanti	26
Maggioranza	14
Voti favorevoli	26
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

DISEGNO DI LEGGE: Inquadramento nei ruoli ferroviari dei lavoratori dipendenti dalle imprese appaltatrici del servizio manipolazione, carica e manutenzione degli accumulatori per l'illuminazione dei treni » (*Modificato dalla VIII Commissione permanente del Senato*) (1514-B):

Presenti e votanti	26
Maggioranza	14
Voti favorevoli	26
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

DISEGNO DI LEGGE: « Ordinamento dei servizi commerciali e marittimi di carattere

locale » (*Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato*) (2616):

Presenti e votanti	26
Maggioranza	14
Voti favorevoli	26
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Baghino, Baldassari, Ballarin, Bargellini, Bisaglia, Bodrito, Canestrari, Carri, Ceravolo, Ciacci, Dal Maso, Foscarini, Galasso, Korach, Marino, Marocco, Marzotto Caotorta, Merli, Pani, Piccinelli, Poli, Russo Ferdinando, Scipioni, Skerk, Venturini e Volpe.

La seduta termina alle 11,40.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. GIORGIO SPADOLINI

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO