

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE — MARINA MERCANTILE
— POSTE E TELECOMUNICAZIONI

75.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 30 APRILE 1975

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE FORTUNA

INDICE		PAG.
	PAG.	
Sostituzioni:		
PRESIDENTE	1132	
Disegno e proposte di legge (Discussione e approvazione):		
Riordinamento dei servizi marittimi postali e commerciali di carattere locale (Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (3649);		
PERRONE ed altri: Autorizzazione all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ad espletare il servizio di collegamento con le isole minori (2180);		
MERLI ed altri: Riordinamento dei servizi marittimi convenzionati di carattere locale (2454);		
BERNINI ed altri: Riordinamento dei servizi marittimi convenzionati di carattere locale (2968)	1132	
PRESIDENTE	1132, 1134, 1137, 1138, 1139, 1140, 1141, 1142, 1143, 1144, 1145, 1146, 1147	
ALESSANDRINI	1137, 1141, 1144	
BAGHINO	1141, 1144, 1145	
BALLARIN	1144	
BELCI	1135, 1140, 1143, 1144	
		PAG.
		1135
BERNINI		1135
DE VIDOVICH	1137, 1140, 1141, 1143, 1145	
GIOIA, <i>Ministro della marina mercantile</i>	1137, 1139, 1140, 1141, 1142, 1143, 1144, 1145, 1146, 1147	
GUERRINI		1134
MANCINI ANTONIO		1143
MAROCCO	1141, 1145, 1146	
MERLI	1137, 1146	
PERRONE	1143, 1144, 1147	
RUSSO FERDINANDO, <i>Relatore</i>	1132, 1138, 1139, 1141, 1142, 1143, 1144, 1147	
SKERK		1136
Proposta di legge (Discussione e approvazione):		
Senatori CIPELLINI e GIRAUDE: Ulteriore stanziamento per la ricostruzione della linea Cuneo-Breil-Ventimiglia (Approvata dalla VIII Commissione permanente del Senato) (3707)		1147
PRESIDENTE	1147, 1148, 1149, 1150	
BAGHINO		1149
DAMICO		1148
GUERRINI, <i>Relatore</i>	1147, 1149	
MANCINI ANTONIO		1149
SINESIO, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>		1149
VINEIS		1148

	PAG.
Disegno e proposta di legge (<i>Seguito della discussione e rinvio</i>):	
Provvedimenti relativi al personale dipendente dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e assunzione in gestione diretta da parte dell'Azienda medesima di servizi appaltati (3536);	
MITTERDORFER ed altri: Modifica della legge 16 febbraio 1974, n. 39, concernente la sistemazione degli incaricati di stazione, fermata e passaggi a livello nei ruoli organici dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato (3033)	1150
PRESIDENTE	1150, 1156
BAGHINO	1151
DAMICO	1153
GUERRINI, <i>Relatore</i>	1150, 1151, 1152, 1155
MANCINI ANTONIO	1151, 1154, 1155
MARZOTTO CAOTORTA	1151, 1152
SINESIO, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	1151, 1152, 1153, 1155
Disegno di legge (<i>Discussione e approvazione</i>):	
Autorizzazione all'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni e all'Azienda di Stato per i servizi telefonici a superare per il 1974 i limiti di spesa per prestazioni straordinarie (3606)	1156
PRESIDENTE	1156
BALDASSARI	1156
FRACASSI, <i>Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni</i>	1156
RÚSSO FERDINANDO, <i>Relatore</i>	1156
Votazione segreta:	
PRESIDENTE	1157

La seduta comincia alle 10,30.

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

(È approvato).

Sostituzioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 19, quarto comma, del regolamento, i deputati Vineis, Bernini, Bisignani e de Vidovich sostituiscono per l'odierna seduta, rispettivamente, i deputati Venturini, Guglielmino, Korach e Lauro.

Discussione del disegno di legge: Riordinamento dei servizi marittimi postali e commerciali di carattere locale (*Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato*) (3649); e delle proposte di legge Perrone ed altri: **Autorizzazione all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ad espletare il servizio di collegamento con le isole minori** (2180); Merli ed altri: **Riordinamento dei servizi marittimi convenzionati di carattere locale** (2454); Bernini ed altri: **Riordinamento dei servizi marittimi convenzionati di carattere locale** (2968).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione abbinata del disegno di legge: « Riordinamento dei servizi marittimi postali e commerciali di carattere locale », già approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 25 marzo 1975; e delle proposte di legge di iniziativa dei deputati Perrone, Sinesio, Russo Ferdinando, Pumilia, Ianniello e Merli: « Autorizzazione all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ad espletare il servizio di collegamento con le isole minori »; Merli, Piccinelli, Lucchesi, Cervone e Russo Ferdinando: « Riordinamento dei servizi marittimi convenzionati di carattere locale »; Bernini, Damico, Ceravolo, Ciacci, Bisignani, Guglielmino, D'Angelo e Foscari: « Riordinamento dei servizi marittimi convenzionati di carattere locale ».

L'onorevole Ferdinando Russo ha facoltà di svolgere la relazione.

RUSSO FERDINANDO, *Relatore*. Questo disegno di legge è relativo ai servizi marittimi postali e commerciali con le isole minori, che sono gestiti, dal 1953, dall'industria privata. Si prevede che questi servizi, a partire dal 1° gennaio 1976, passino ad apposite società di navigazione a carattere regionale, tra cui la società « Tirrenia » del gruppo FINMARE, che partecipa in misura non inferiore al 51 per cento delle azioni. Si prevede, inoltre, la costituzione di tre società regionali con sede in Napoli, Livorno e Palermo, in luogo delle quattro società che oggi gestiscono detto servizio con le isole minori.

Il provvedimento segue di pochi mesi la ristrutturazione dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale e ne recepisce l'esigenza di potenziare la flotta nazionale al fine di migliorare i collegamenti con le isole

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 30 APRILE 1975

maggiori e minori, nonché di potenziare il servizio passeggeri di prevalente interesse turistico.

Il disegno di legge prevede, in particolare, la costituzione delle società regionali cui ho accennato, e prevede, altresì, la concentrazione (per i servizi con le isole attorno alla Sicilia) in una delle due società esistenti che hanno sede in Palermo e Messina. Questa concentrazione ci suggerisce l'opportunità che, nella fase di organizzazione della nuova società, si possa considerare la necessità di mantenere a Messina un ufficio tecnico organizzativo specializzato per i servizi con le Eolie. Alla costituzione della nuova società potranno partecipare, con carettiere di preferenza, le attuali società private in termini minoritari, cioè nella misura del restante 49 per cento.

Il potenziamento dei servizi e l'aggiornamento di essi sono garantiti nel disegno di legge dalla previsione di piani quinquennali che dovranno essere presentati dalla società madre, la « Tirrenia », e approvati dal ministro della marina mercantile, sentite le regioni interessate. Abbiamo cioè una presenza delle regioni nel momento della predisposizione di questi piani quinquennali, il che dovrebbe ovviare alla lentezza con cui vengono aggiornati e migliorati i collegamenti e il naviglio stesso che era utilizzato per queste linee.

La mobilità del personale e la fungibilità dei mezzi navali che possono accompagnarsi a tali programmi quinquennali, hanno creato alcune preoccupazioni nel personale interessato. Ritengo comunque che, dopo le dichiarazioni recentemente rese dal ministro e la disponibilità del Governo ad assumere precisi impegni sul piano della eccezionalità e della temporaneità nella mobilità del personale e nella fungibilità dei mezzi navali, si possa considerare superato il problema. Al riguardo presenteremo un ordine del giorno che credo potrà essere accolto dal Governo.

Il disegno di legge prevede altresì sovvenzioni per l'esercizio delle linee, con possibilità di revisione annuale, mentre apposite convenzioni ventennali, aggiornabili con convenzioni aggiuntive, fisseranno gli obblighi delle società per il regolare svolgimento del servizio. Sarà invece il ministro della marina mercantile (articolo 3) a stabilire il numero e le linee marittime che dovranno collegare le isole, la periodicità dei collegamenti ed il tipo di naviglio adeguato al soddisfacimento delle esigenze di mobilità dei cittadini, dei servizi

postali e commerciali e dello sviluppo socio-economico in genere delle isole.

Nei consigli di amministrazione è poi prevista la presenza di un rappresentante delle regioni interessate, mentre nei collegi sindacali sono presenti membri del Ministero del tesoro e del Ministero della marina mercantile.

Nell'articolo 6 vengono previste garanzie per la rilevazione del naviglio necessario dalle esistenti società di navigazione, mentre nell'articolo 7 si stabilisce che le nuove società sono tenute ad assumere il personale amministrativo e navigante in servizio al 31 dicembre 1974 ed iscritto nei ruoli organici delle preesistenti società. Al riguardo si rende necessario un impegno da parte del Governo per assicurare al personale delle preesistenti società di navigazione la conservazione della qualifica, del grado e dell'anzianità conseguiti all'atto del passaggio nelle nuove società regionali. Questa esigenza e questa preoccupazione è molto sentita dal personale, soprattutto perché vi sono stati casi in cui il passaggio ad altra società ha comportato per il personale stesso la perdita dell'anzianità e del grado. È però possibile garantire a questo proposito il personale inserendo nelle nuove convenzioni la garanzia del rispetto dei diritti acquisiti dai lavoratori e formanti oggetto delle precedenti convenzioni. Credo che con un apposito ordine del giorno si potrebbe risolvere questo problema e offrire queste garanzie.

Vi è poi una parte del disegno di legge che ha destato qualche preoccupazione nei sindacati e nelle regioni, e precisamente l'articolo 8, riguardante le linee dell'Adriatico. Il disegno di legge prevede la cessazione, con il 31 dicembre 1977, delle convenzioni stipulate tra il Ministero della marina mercantile e le società « Linee marittime dell'Adriatico » e « Navigazione Alto Adriatico », in analogia a quanto stabilito dalla legge 20 dicembre 1974, n. 684, per i servizi passeggeri internazionali ed accoglie, per il periodo 30 giugno 1975-31 dicembre 1977, le norme previste, appunto, dalla citata legge n. 684. Vi sono state reazioni intese a dimostrare che i servizi dell'Adriatico non sono da considerare come servizi internazionali, ma locali, simili a quelli con le isole, come tali dovuti, in un certo senso, da parte dello Stato, anche se si riferiscono a passeggeri e a merci. Non sono previste, cioè, al momento, nel disegno di legge società regionali del tipo di quelle per i collegamenti con le isole minori, e dal 31 dicembre 1977 i servizi dovrebbero svol-

gersi in regime di libera attività imprenditoriale.

L'importanza, comunque, dei servizi marittimi dell'Adriatico — cui sono interessate, sul piano commerciale locale, Trieste, Venezia, Ancona, Pescara e Bari — l'esistenza di una nave traghetto Pescara-Spalato, recentemente posta in servizio, il traffico tra Bari, la Jugoslavia e l'Albania, il traffico tra Brindisi, la Grecia e l'Albania, quello frontaliero Friuli-Venezia Giulia, l'attività nell'Adriatico delle marinerie straniere che si pongono in termini concorrenziali con le nostre, nonché il problema di garantire il lavoro al personale che in atto lavora presso le due società « Linee marittime dell'Adriatico » e « Navigazione Alto Adriatico » pongono alla nostra attenzione le dichiarazioni rese dal ministro della marina mercantile la settimana scorsa e l'opportunità di un preciso impegno del Governo a garantire e sviluppare l'attuale interscambio commerciale con la Jugoslavia attraverso l'esercizio di una linea regolare di navi traghetto tra Trieste, Grado, l'Istria e Gorizia, da affidare al *Lloyd Triestino* per garantire al personale una continuità di lavoro, mentre la società « Adriatica », del gruppo FINMARE, con sede in Venezia, dovrebbe esercitare i servizi con le isole Tremiti ed effettuare i prolungamenti necessari con la costa orientale dell'Adriatico e con Ancona.

Impegni in questo senso potrebbero soddisfare quelle che sono state le pressioni che dalle regioni, dai sindacati e dai sindaci delle città dell'Adriatico sono pervenute al presidente della nostra Commissione e che sono a conoscenza del relatore.

Per quanto riguarda gli ultimi articoli di questo provvedimento, cioè il numero 9, il 10, l'11 ed il 12, devo dire che nell'articolo 9 è prevista la vigilanza ed il controllo del Ministero della marina mercantile in merito alla realizzazione ed applicazione delle convenzioni, mentre nell'articolo 10 sono previste alcune agevolazioni tributarie per la costituzione di nuove società regionali di navigazione. Questo articolo 10 ha incontrato il parere contrario, anche se non vincolante, della VI Commissione finanze e tesoro, che ha ritenuto non opportuno concedere dette agevolazioni tributarie, in quanto il disposto dell'articolo 10 deve ritenersi superato dalle leggi che, nel frattempo, sono intervenute per regolare questa materia. Il fatto, comunque, che questo parere non sia vincolante, ci potrebbe anche indurre ad accettarlo nel caso

in cui la Commissione decidesse di accogliere questa impostazione.

È poi pervenuto il parere, questa volta vincolante, della V Commissione bilancio, che è del seguente tenore: « La Commissione delibera di esprimere parere favorevole al disegno di legge, estensibile alle proposte di legge nn. 2180, 2454 e 2968 negli stessi limiti di spesa e con le medesime indicazioni di copertura, a condizione che l'articolo 12 venga così riformulato: " All'onere derivante dalla applicazione della presente legge, si provvede, a partire dal 1976, con gli stanziamenti del competente capitolo dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile " ».

A mio avviso, si tratta di un problema di carattere formale, a parte la mancata citazione del capitolo n. 3061, ma la cui soluzione nel senso auspicato dalla citata Commissione, comporterà comunque il ritorno del disegno di legge al Senato.

Per queste ragioni invito la Commissione ad un rapido dibattito e, possibilmente, all'approvazione, in giornata, del presente disegno di legge.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

GUERRINI. Il disegno di legge, nella sua impostazione, merita grande attenzione da parte della Commissione, perché tende a disciplinare in maniera organica i collegamenti tra il continente e le isole minori e a ristrutturare tutto l'ordinamento dei servizi di collegamento, in modo che a me pare assai confacente all'importanza degli stessi.

Molto a lungo si potrebbe discutere sulle modalità tecniche attraverso le quali giungere alla costituzione di società nel settore dei collegamenti; mi pare, comunque, che il criterio ispiratore del disegno di legge sia valido e tale da meritare la nostra approvazione. Condivido, per altro, le osservazioni che sono state fatte dal relatore in ordine all'articolo 7 del disegno di legge in discussione; sono dell'avviso, infatti, che non sia sufficiente garantire la conservazione, per il personale che viene trasferito dall'una all'altra società, delle attribuzioni e delle qualifiche di cui esso godeva prima del trasferimento. Mi permetterei, quindi, di suggerire al relatore di approntare un emendamento nel quale sia soddisfatta l'esigenza — da lui stesso posta in evidenza — di garantire al personale un adeguato trattamento.

Il disegno di legge, poi, contiene un articolo che sembra inserito in modo abnorme nel testo complessivo: l'articolo 8; esso non ha alcun riferimento, a mio avviso, con gli altri articoli che compongono il disegno di legge, perché tratta in modo estemporaneo una materia che si discosta dal contenuto proprio di questo provvedimento legislativo. Già il relatore ha posto in evidenza che l'articolo 8, praticamente, tende ad eliminare alcune delle società che, in questo momento, gestiscono l'attività di traghettamento nell'Adriatico, in quanto tende a considerarle linee di collegamento internazionale paragonabili a quelle che da Genova portano in America od in Australia, mentre tutti sappiamo che si tratta di un traffico di natura eminentemente locale, anche se è chiaro che, da un punto di vista puramente lessicale, il collegamento tra l'Italia e la Jugoslavia potrebbe essere definito internazionale.

Io penso, perciò, che la Commissione dovrebbe valutare con attenzione se sia il caso di mantenere questo articolo 8 o se, invece, dal momento che tratta una materia diversa da quella che è oggetto del disegno di legge in discussione, non sia meglio sopprimerlo, magari riservandosi, in un'altra occasione, di tenere una discussione *ad hoc* che avrebbe per oggetto, questa volta, i collegamenti tra due paesi che gravitano entrambi sull'Adriatico, collegamenti che sono divenuti ormai tradizionali (alcuni hanno venti anni di vita) e che sono necessari per mantenere in attività alcuni porti la cui funzione, altrimenti, scemerebbe e non avrebbe più alcun significato.

BERNINI. Il disegno di legge in discussione (alla cui definizione ha contribuito al Senato il gruppo comunista con la introduzione di importanti modifiche) tende a rinnovare l'attuale sistema di collegamenti con le isole, basato sulla sovvenzione ai privati e dimostratosi costoso, inadeguato rispetto alle esigenze attuali e, soprattutto, in contrasto con la finalità pubblica del servizio.

Affidando alla « Tirrenia » il collegamento con le isole minori, si afferma il principio della ripubblicizzazione del servizio, venendo incontro alle esigenze della popolazione. Il disegno di legge, che pure si muove in questa direzione, presenta però alcuni limiti abbastanza seri che, se non saranno superati, potranno snaturarne il significato innovatore. Altri colleghi interverranno in particolare su tutti gli aspetti della questione; io vorrei fare solo alcune considerazioni. Mi pare che si sia

assegnato alle regioni un ruolo affatto inadeguato e formale. È vero che la società è organizzata in società regionale, è vero che le regioni sono interessate, sia alla elaborazione dei piani quinquennali di sviluppo, sia alle eventuali definizioni di convenzioni aggiuntive, ma nessun ruolo viene loro riservato per quanto riguarda la modificazione delle convenzioni e delle sovvenzioni e per quanto riguarda gli attracchi, aspetti, questi, che definiscono in concreto la natura del servizio. Questa esigenza, direi, si è resa più manifesta constatando il modo in cui si è cercato di riparare all'aumento dei costi: con l'aumento delle tariffe e con alcuni tagli nei servizi. D'altra parte, la non presenza delle regioni nel capitale della società, i limiti fissati al numero di attracchi nelle isole, l'assenza delle regioni e degli enti locali dai consigli di amministrazione, sono tutti elementi che riducono il ruolo delle regioni stesse, che sono invece i fattori decisivi per far superare al servizio l'attuale fase di precarietà e trasformarlo in una componente dello sviluppo economico e sociale delle isole. Il gruppo comunista presenterà tutta una serie di emendamenti tendenti a superare questa lacuna.

La seconda considerazione si incentra sull'obbligo fatto alle società regionali di rilevare il naviglio di quelle private, che attualmente gestiscono il collegamento, sulla base del parere del solo ministro e non anche delle regioni e degli altri enti locali, che meglio conoscono le esigenze del servizio. Corriamo il rischio di sacrificare l'interesse al potenziamento del collegamento con le isole, dato che così le società regionali finirebbero con il trasformarsi in enti di comodo per gli armatori privati, che avrebbero modo di disfarsi di navi vecchie o superate. Chiediamo pertanto anche in questa fase una partecipazione ed un controllo da parte delle regioni.

Questi due rilievi si muovono nella direzione di affermare nei fatti il carattere innovatore della legge, enunciato nel primo articolo. I colleghi del gruppo comunista faranno altri rilievi. Comunque, dall'approvazione dei nostri emendamenti dipenderà l'atteggiamento del gruppo comunista sul disegno di legge. D'altro canto, l'accoglimento di tali emendamenti non sarebbe una causa di ritardo dell'iter del disegno di legge, che comunque dovrebbe ritornare al Senato.

BELCI. Credo sia difficile contestare la ratio di questo disegno di legge. Esso segna uno sforzo di razionalizzazione dei servizi marittimi e delle società chiamate a gestirli,

tenendo ben presenti, però, le preoccupazioni del personale

Sia il relatore, onorevole Ferdinando Russo, sia l'onorevole Guerrini hanno espresso alcune preoccupazioni, che condivido, in ordine alla difficoltà di assimilare i servizi marittimi dell'Adriatico, da un lato, a quelli internazionali, dall'altro a quelli dovuti per le isole minori (operazione possibile solo per quelli con le isole Tremiti). Ci siamo trovati di fronte ad un problema di carattere particolare, che, a mio avviso, poteva essere risolto, per la tranquillità di tutti coloro che si preoccupano del futuro di questi servizi, in base alle dichiarazioni rese la scorsa settimana dall'onorevole ministro. Egli infatti ha a propria disposizione alcuni strumenti con i quali sopperire alla lacuna che si verrà a determinare con la cessazione delle convenzioni con le società dell'alto e del medio Adriatico.

In ordine alla fungibilità dei mezzi, le dichiarazioni del ministro erano tali da consentire alla nostra Commissione di approvare il disegno di legge nel testo pervenuto dal Senato, in quanto si prospettava il ricorso a strumenti come ordini del giorno, non nel senso tradizionale della parola, ma ben precisi, impegnativi e con effetti amministrativi. Ci siamo trovati, però, di fronte alla novità rappresentata dal parere vincolante della V Commissione bilancio, che ci obbliga a restituire il testo all'altro ramo del Parlamento; quindi, a me pare che la preoccupazione di non toccare il testo, se poteva essere valida prima, viene a cadere oggi: il nostro sforzo, a questo punto, dovrebbe essere quello di cercare di unificare i vari emendamenti preannunciati — io stesso ne presenterò uno a proposito dei collegamenti internazionali, sebbene di fatto locali, del medio ed alto Adriatico — in armonia e d'intesa con il Governo.

Mi trovo perfettamente d'accordo con l'onorevole Guerrini per tutte le considerazioni da lui fatte; non sono altrettanto d'accordo, invece, sull'ultima parte del suo intervento: io mi preoccupo di una soppressione pura e semplice dell'articolo 8, perché le società di navigazione dell'Adriatico, in questa eventualità, si troverebbero coperte dalla vecchia convenzione, ma, data la loro situazione amministrativa, verrebbero a trovarsi in una situazione precaria sul piano economico. Quindi, non mi trova consenziente la soppressione dell'articolo 8, in quanto preferirei vederlo modificato accogliendo,

in un nuovo testo legislativo, quelle che sono state le dichiarazioni che il ministro ebbe a fare la settimana scorsa. Quindi, proporrei che, alla fine della discussione sulle linee generali, il presidente ci consentisse di avere un incontro con il ministro al fine di avere al riguardo uno scambio di opinioni che potrebbe rivelarsi senz'altro costruttivo nell'accelerare l'iter del disegno di legge di cui discutiamo.

SKERK. L'approvazione da parte del Senato di questo disegno di legge riguardante il riordinamento dei servizi marittimi di carattere locale, ha dato giustamente origine, negli ambienti interessati di Trieste e di Ancona, a molte proteste. In particolare, l'articolo 8 del provvedimento, se approvato nel testo pervenuto dal Senato, segnerebbe, con il 31 dicembre 1977, la cessazione dei servizi marittimi, e nel frattempo una riduzione graduale degli stessi. Questa è l'opinione del gruppo comunista. Nello stesso modo la pensano le organizzazioni sindacali dei lavoratori interessati, nonostante le notizie ottimistiche diffuse in merito, in seguito alle dichiarazioni del ministro competente, da parte di qualche deputato della democrazia cristiana. In tale senso — cioè ottimistico — facendo molte profferte di buone intenzioni da parte del Governo, si è espresso, la scorsa settimana in questa sede, il qui presente ministro Gioia.

Permettete che illustri brevemente il problema del quale trattiamo. La società « Navigazione alto Adriatico » con sede a Trieste, subentrando alla precedente società « Istria-Trieste », le cui origini risalgono al secolo scorso, svolge dal 1960 i servizi di collegamento marittimi, oltre che con Grado, Sistianna, eccetera, con le cittadine istriane fino a Pola. Tali servizi via mare, a differenza delle nostre linee transoceaniche, sono in continuo sviluppo, tanto che il numero dei passeggeri trasportati nel 1974 è salito a 185.000 unità rispetto alle 60.000 del 1960. Gli stessi servizi sono della massima importanza per quanto riguarda lo sviluppo turistico ed in particolare contribuiscono ai rapporti di buon vicinato tra l'Italia e la Jugoslavia. Anzi, lo stesso accordo di Udine, stipulato fra questi due paesi, auspica un loro potenziamento per intensificare i rapporti commerciali e turistici. Recentemente, anche la commissione mista italo-iugoslava ha trattato lo stesso problema, auspicando un potenziamento dei servizi di collegamento marittimi e terrestri tra l'Italia e la Jugoslavia. Perciò, sono

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 30 APRILE 1975

dell'avviso che la cessazione di questi servizi concorrerebbe, tra l'altro, ad affievolire gli attuali rapporti di amicizia e collaborazione, tanto utili per ambo le parti.

Più o meno lo stesso concetto si può ripetere per quanto riguarda la società « Linee marittime dell'Adriatico » con sede ad Ancona, la quale svolge un'attività ancora maggiore, collegando le nostre città adriatiche con la Dalmazia. Per rendersi conto dell'importanza di questi servizi marittimi, basti pensare che nel 1974 questa società ha trasportato 137.000 passeggeri e 31.000 automezzi, gran parte dei quali erano veicoli industriali. Attorno a questi servizi marittimi gravitano interessi economici di migliaia di lavoratori e di operai, che devono essere tenuti in considerazione se non si vuole aggravare maggiormente la già precaria situazione economica delle regioni rivierasche dell'Adriatico.

Tenendo conto di tutto ciò, e nel contempo auspicando che per le similari società operanti nel Tirreno sia stata trovata una positiva soluzione, quale prevista dall'articolo 1 di questo disegno di legge, chiediamo la soppressione del testo dell'articolo 8 e la sua sostituzione con un nuovo testo che noi comunisti proporremo. Teniamo a precisare che, a nostro avviso, è assurdo richiamarsi, come previsto dall'articolo 8 nel testo attuale, agli articoli 7, 16 e 17 della legge 20 dicembre 1974, n. 684, i quali non offrono sufficienti garanzie per la sopravvivenza dei servizi marittimi del medio e dell'alto Adriatico, e sono, anzi, il preludio della loro soppressione.

È per questi motivi che non vogliamo e non possiamo fidarci di promesse od impegni verbali, anche perché, nel passato, specie noi triestini, siamo rimasti troppe volte ingannati e delusi. Chiediamo quindi l'approvazione di un nostro emendamento sostitutivo dell'articolo 8, che prevede, praticamente la estensione del trattamento riservato alle società operanti nel Tirreno anche alle società « Navigazione alto Adriatico » e « Linee marittime dell'Adriatico ». Soltanto così renderemo giustizia e soddisfazione alle migliaia di lavoratori delle regioni adriatiche interessate.

MERLI. Lungi da me il proposito di voler soffocare una discussione come quella in corso, ma volevo richiamare l'attenzione dei colleghi sul fatto che, se vogliamo mettere a confronto gli emendamenti sui quali vi è una larga possibilità d'intesa, converrebbe, a mio avviso, sospendere brevemente i nostri lavori

per vedere se è possibile, con un accordo tra i gruppi conseguire per questa via ciò che originariamente si pensava di ottenere attraverso la presentazione di ordini del giorno, se non fosse intervenuto il parere condizionante della V Commissione bilancio.

DE VIDOVICH. Vorrei far presente che siamo quasi al termine della discussione sulle linee generali.

ALESSANDRINI. Non sono d'accordo con la proposta dell'onorevole Merli perché ritengo che il dibattito su questo provvedimento non possa essere breve; la discussione sulle modifiche da apportare al testo del Governo è, per me, della massima importanza in quanto in funzione degli emendamenti che noi liberali abbiamo intenzione di presentare.

Suggerirei, pertanto, di concludere la discussione sulle linee generali e quindi di procedere alla costituzione di un gruppo informale di lavoro per l'ulteriore esame degli emendamenti.

GIOIA, *Ministro della marina mercantile*. Mi permetto di fare presente che, a seguito delle modifiche resesi ormai necessarie al testo del provvedimento, esso dovrà ritornare al Senato. Qualora però i tempi si allungassero troppo, potremmo non riuscire ad approvare in via definitiva il provvedimento entro il mese di giugno, con la conseguenza che si dovrà ricorrere alla proroga delle convenzioni con le attuali società concessionarie. Tali società, infatti, debbono presentare il programma per il successivo quinquennio entro l'ultimo trimestre dell'anno.

Dobbiamo anche tenere conto del fatto che l'attività parlamentare registrerà una sosta per le elezioni di giugno e che poi sorgeranno altri problemi. Se quindi vogliamo che il Senato sia posto in grado di esaminare ed approvare in tempo utile questo provvedimento, dobbiamo agire con la massima urgenza.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, invito l'onorevole relatore a prendere subito contatto con i rappresentanti dei gruppi nella Commissione allo scopo di concordare il testo degli emendamenti da presentare al disegno di legge. Sospendo la seduta per un quarto d'ora.

La seduta, sospesa alle 11,25, è ripresa alle 11.40.

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 30 APRILE 1975

RUSSO FERDINANDO, *Relatore*. Debbo comunicare con soddisfazione che è stata raggiunta una intesa su tutti gli emendamenti che verranno proposti e dei quali sarà data lettura nel corso della discussione sui singoli articoli. Tali emendamenti, che recepiscono gli argomenti più incisivi che sono stati sollevati nella discussione sulle linee generali, sono stati approvati dai rappresentanti di tutti i gruppi.

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

RUSSO FERDINANDO, *Relatore*. Propongo che sia scelto come testo base per la discussione il disegno di legge n. 3649.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la proposta dell'onorevole Russo Ferdinando.

(*È approvata*).

Passiamo all'esame degli articoli del disegno di legge n. 3649.

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

ART. 1.

L'esercizio delle linee marittime per l'espletamento dei servizi postali e commerciali con le isole dell'Arcipelago toscano, Partenopee, Pontine, Eolie, Egadi, Pelagie, di Ustica e di Pantelleria sarà affidato dal 1° gennaio 1976, al fine di assicurare il loro graduale potenziamento, ad apposite società di navigazione a carattere regionale, con sede rispettivamente in Livorno, Napoli e Palermo, al cui capitale la società Tirrenia di navigazione per azioni del gruppo Finmare partecipa in misura non inferiore al 51 per cento.

Le società che attualmente gestiscono le predette linee sono preferite nella partecipazione al capitale azionario delle società di navigazione di cui al precedente comma, nel limite del 49 per cento del capitale stesso.

Per il conseguimento del fine indicato nel primo comma, la società Tirrenia di navigazione per azioni presenta ogni cinque anni al Ministro della marina mercantile programmi che garantiscano la migliore efficienza dei servizi, anche attraverso la mobilità del personale e la fungibilità dei mezzi navali.

Ciascun programma, da presentarsi non oltre il terzo trimestre dell'anno precedente

l'inizio del quinquennio, è approvato con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con i Ministri del tesoro, delle partecipazioni statali e delle poste e delle telecomunicazioni, sentite le regioni territorialmente interessate, il cui parere dovrà essere espresso nel termine perentorio di trenta giorni dalla richiesta. Trascorso detto termine, il Ministro della marina mercantile procede comunque all'approvazione del programma.

(*È approvato*).

ART. 2.

Il Ministro della marina mercantile è autorizzato a concedere sovvenzioni per l'esercizio delle linee di cui al precedente articolo 1.

La concessione delle sovvenzioni e l'esercizio delle linee sono regolati, oltre che dalla presente legge, da convenzioni stipulate fra il Ministro della marina mercantile e le società di navigazione a carattere regionale.

Le convenzioni sono approvate con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro della marina mercantile, di concerto con i Ministri del tesoro, delle partecipazioni statali e delle poste e delle telecomunicazioni.

Le convenzioni, che durano 20 anni a decorrere dal 1° gennaio 1976, prevedono gli obblighi delle società di navigazione a carattere regionale ed ogni altra norma ritenuta necessaria per il regolare svolgimento del servizio.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 3.

Le linee marittime di collegamento con le isole di cui al precedente articolo 1 sono stabilite dal Ministro della marina mercantile, di concerto con i Ministri del tesoro, delle partecipazioni statali e delle poste e delle telecomunicazioni. Il numero delle linee, la periodicità dei collegamenti ed il tipo di naviglio debbono essere adeguati a soddisfare le esigenze di mobilità dei cittadini, nonché quelle dei servizi postali e commerciali, contribuendo a promuovere lo sviluppo socio-economico di ciascuna isola.

In caso di possibilità di più scali in una stessa isola, uno solo di essi, di massima, deve essere compreso negli itinerari delle predette linee.

Il relatore, onorevole Ferdinando Russo, a nome di tutti i membri della Commissione, ha presentato il seguente emendamento:

Al primo comma, dopo le parole: « Ministro della marina mercantile », aggiungere le altre: « sentite le regioni interessate ».

RUSSO FERDINANDO, Relatore. L'emendamento si illustra da sé e ne raccomando l'approvazione.

GIOIA, Ministro della marina mercantile. Sono favorevole all'emendamento, con l'intesa che la Commissione stabilisca, in un ordine del giorno, un termine oltre il quale il ministro potrà procedere senza attendere il parere della regione interessata; ciò per evitare che la mancata emissione del parere possa bloccare il provvedimento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento del relatore di cui ho dato lettura, accettato dal Governo.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 3 nel suo complesso, con l'emendamento testé approvato.

(È approvato).

Poiché agli articoli 4, 5 e 6 non sono stati presentati emendamenti, li porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 4.

Le sovvenzioni sono soggette a revisione annuale, con le modalità previste dall'articolo 9 della legge 20 dicembre 1974, n. 684.

In occasione della suddetta revisione, quando per esigenze economiche e sociali si ravvisi la necessità di migliorare il servizio, il Ministro della marina mercantile, di propria iniziativa o su richiesta delle regioni territorialmente interessate, può stipulare convenzioni aggiuntive da approvarsi con le modalità di cui al terzo comma del precedente articolo 2.

(È approvato).

ART. 5.

La composizione e le attribuzioni del consiglio di amministrazione e del collegio sindacale delle società di navigazione a carattere regionale sono stabilite negli atti costitutivi delle società stesse; i componenti dei predetti organi debbono essere cittadini italiani.

Ciascuna regione designa, con deliberazione di giunta da adottarsi entro 30 giorni dalla richiesta della società Tirrenia di navigazione per azioni, un rappresentante in seno al consiglio di amministrazione della società di navigazione che gestisce le linee di collegamento con le isole rientranti nel territorio della regione medesima. La mancata designazione entro il termine stabilito comporta la rinuncia da parte della regione all'esercizio del relativo diritto.

Fanno parte del collegio sindacale, su designazione dei rispettivi Ministeri:

a) in qualità di membri effettivi: un funzionario del Ministero del tesoro, con funzioni di presidente, e un funzionario del Ministero della marina mercantile;

b) in qualità di membri supplenti: un funzionario del Ministero del tesoro e un funzionario del Ministero della marina mercantile.

(È approvato).

ART. 6.

Le società di navigazione a carattere regionale sono tenute a rilevare il naviglio che il Ministero della marina mercantile reputa necessario per l'esercizio delle linee di cui al precedente articolo 1, appartenente alle società che gestiscono i servizi marittimi postali e commerciali sovvenzionati di carattere locale, in base alle convenzioni stipulate in applicazione della legge 22 dicembre 1973, n. 826.

Il prezzo del rilievo è determinato da un collegio peritale, con funzione di arbitro inappellabile, composto di cinque membri, dei quali due nominati da ciascuna delle due parti interessate e il quinto, in mancanza di accordo tra le parti, dal presidente del tribunale di Roma.

(È approvato).

Se non vi sono obiezioni, può rimanere stabilito che l'articolo 7 è momentaneamente accantonato, per permettere una migliore formulazione di un emendamento aggiuntivo alla fine del primo comma, preannunciato dal rappresentante del Governo.

(Così rimane stabilito).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 8.

Le convenzioni stipulate a norma delle leggi 5 gennaio 1953, n. 34, 26 marzo 1959,

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 30 APRILE 1975

n. 178, e 15 dicembre 1959, n. 1111, tra il Ministero della marina mercantile e le Società « Linee marittime dell'Adriatico » e « Alto Adriatico » per l'esercizio dei servizi marittimi sovvenzionati di carattere locale dei Settori « E » (Medio Adriatico) ed « F » (Alto Adriatico) cesseranno di avere efficacia con decorrenza 31 dicembre 1977, analogamente a quanto stabilito dalla legge 20 dicembre 1974, n. 684, per i servizi passeggeri internazionali.

Per regolare la gestione dei servizi di cui al comma precedente nel periodo 30 giugno 1975-31 dicembre 1977 nonché lo stralcio delle stesse al termine di tale periodo, verranno applicate per quanto possibile le norme dettate dagli articoli 7, 16 e 17 della legge 20 dicembre 1974, n. 684.

Gli onorevoli Ballarin, Damico, Alessandrini, Baghino, Ippolito e Marzotto Caortta hanno presentato il seguente emendamento:

Aggiungere, in fine, il seguente comma:

« A decorrere dal 1° gennaio 1978, per assicurare l'ulteriore sviluppo dell'interscambio commerciale con la costa orientale dell'Adriatico e per realizzare i collegamenti fra le isole Tremiti e la costa occidentale e con la costa orientale dell'Adriatico, i relativi servizi sono affidati, rispettivamente, alle società del gruppo Finmare " Lloyd Triestino " e " Adriatica " ai sensi degli articoli 4 e 8 della legge 20 dicembre 1974, n. 684 ».

Il relatore, onorevole Ferdinando Russo, ha presentato il seguente emendamento:

Al secondo comma, terza e quarta riga, sostituire le parole: « delle stesse », con le parole: « della stessa ».

DE VIDOVIČ. Desidero rilevare che il primo dei due emendamenti testé letti risolve il problema dei trasporti a carattere internazionale esistenti nell'Adriatico, cioè di quelle linee che collegano i porti di Trieste, Venezia ed Ancona con i porti della Jugoslavia, ma non risolve il problema delle linee che collegano tra loro i porti italiani e che assolvono una funzione di notevole importanza nel settore dei trasporti marittimi del nostro paese. De linee interne debbono essere sviluppate al massimo. Semmai verranno incentivate determinate linee ultra celeri come già è successo altre volte, sempre però per brevi periodi, e, soprattutto, durante la stagione turistica. Il fatto è che, se noi approviamo l'arti-

colo 8 così com'è ora formulato, in base all'ultima parte del primo comma che suona « analogamente a quanto stabilito dalla legge 20 dicembre 1974, n. 684, per i servizi passeggeri internazionali », in pratica facciamo automaticamente decadere, con il 31 dicembre 1977, anche le convenzioni interne — cioè quelle che riguardano i porti di Trieste, Grado, Lignano, Venezia, Ancona e Pescara — senza prevedere alcuna sostituzione.

Propongo pertanto che, all'inizio dell'articolo 8, dopo la parola: « convenzioni », si aggiunga la parola: « internazionali ».

GIOIA, *Ministro della marina mercantile.* La convenzione è una; vi è una concessione con una convenzione, e penso che con la concessione il « Lloyd Triestino » stipulerà un'altra convenzione.

DE VIDOVIČ. Sono convinto che sia meglio essere chiari su questo punto e, a tal fine, emendare il testo piuttosto che ricorrere ad un ordine del giorno, visto che gli ordini del giorno il più delle volte, anche per il mutare dei governi, lasciano il tempo che trovano.

PRESIDENTE. Gli onorevoli de Vidovich, Baghino, Galasso e Marino hanno presentato il seguente emendamento:

Al primo comma, dopo la parola: « convenzioni », aggiungere le parole: « di carattere internazionale ».

BELCI. Prima di tutto devo sollevare una questione di metodo. Ritengo inammissibile che, dopo gli accordi intervenuti tra il relatore e i rappresentanti dei gruppi, siano presentati in Commissione emendamenti non convenuti in quella sede: mi rendo conto che l'accordo era vincolante solo da un punto di vista politico, ma il suo mancato rispetto aprirebbe la corsa alla presentazione di nuovi emendamenti, anche se puramente formali. Questa preoccupazione ci spinge ad osservare che — come ha già cercato di spiegare il ministro in una precedente seduta — non vi è una distinzione nel provvedimento di legge, né nella convenzione, tra servizio interno e servizio internazionale. Qui si tratta solo di una convenzione tra il Ministero della marina mercantile e la società concessionaria per l'esercizio dei servizi marittimi locali dei settori « E » ed « F », ovvero del medio e dell'alto Adriatico. Penso che questi servizi saranno interamente assicurati con una nave

che percorra la costa istriana, e con un'altra che compirà il percorso Sestiano-Grado. Comunque, il « Lloyd Triestino » organizzerà i propri servizi secondo le esigenze di mercato.

BAGHINO. Non si tratta di aver presentato un emendamento non concordato, ma di evidenziare una giusta preoccupazione per il tenore attuale del primo comma dell'articolo 8, che fa riferimento soltanto alle linee internazionali. Nulla da obiettare se vi è un impegno palese del « Lloyd Triestino », o di altre società, anche nei confronti delle linee a carattere locale, ma se questo impegno manca, si verificherebbe l'aggravante di averlo precisato soltanto per le linee a carattere internazionale. Se il legislatore ha ritenuto di far assumere un impegno per le linee internazionali tacendo sulle altre, vuol dire che non intende far assumere lo stesso impegno per le linee locali; se ciò è vero, nulla da obiettare; altrimenti, tanto di guadagnato. Un chiarimento in questo senso è, a mio avviso, necessario.

RUSSO FERDINANDO, *Relatore*. Accetto l'emendamento Ballarin ed altri, mentre invito l'onorevole de Vidovich a ritirare il suo emendamento. Quanto al mio emendamento al secondo comma, ne raccomando parimenti l'approvazione, trattandosi di correggere un evidente errore materiale contenuto nel testo pervenuto dal Senato.

GIOIA, *Ministro della marina mercantile*. Si era detto che sarebbe stato presentato un ordine del giorno in cui si sarebbe precisato trattarsi di un interscambio tra Istria, Grado e Trieste. Bisogna tener conto, onorevoli commissari, del fatto che aboliamo linee passeggeri internazionali e creiamo un servizio postale-commerciale, per cui gli scali che potranno essere conservati, lo saranno, però non possiamo elencarne i nomi nella legge, altrimenti dovremmo chiedere il parere al ministro del tesoro. Si potranno precisare in un ordine del giorno i nomi delle principali città interessate, che potranno essere Grado, Istria e Trieste. Mi sembrava che fossimo tutti d'accordo che sarebbe stato presentato un ordine del giorno in questo senso. Anche io invito pertanto l'onorevole de Vidovich a ritirare il suo emendamento, mentre per il resto concordo con il parere del relatore.

MAROCCO. Credo che, nel momento stesso in cui è pervenuto alla Commissione questo disegno di legge, tutti i colleghi si siano preoc-

cupati che, nelle zone rivierasche, fosse assicurata la continuità dei servizi. Tali servizi infatti svolgono un'azione non solo turistica, ma anche sociale, in quanto occupano un elevato numero di addetti.

Già nella precedente riunione avevamo chiesto al ministro una dichiarazione, in riferimento all'articolo 8 della legge di ristrutturazione della flotta, che potesse tranquillizzare, oltre che gli operatori, i lavoratori che prestano la loro opera nell'ambito di queste società. Tale dichiarazione doveva costituire l'assunzione di un impegno da parte del Governo, poiché la legge prevede che esso possa impegnarsi ad assicurare questi servizi qualora vengano previsti alcuni prolungamenti tecnici.

Pertanto, mi sembrano gratuite le osservazioni fatte dall'onorevole Skerk, allorché ha affermato che non ci si è adoperati per assicurare e garantire il lavoro ai marittimi che operano in queste società. Al riguardo preannuncio la presentazione di un ordine del giorno, esplicativo dell'articolo 8 del disegno di legge in discussione, che impegna appunto il Governo in tal senso.

ALESSANDRINI. La funzione dei contatti intervenuti tra il relatore e i rappresentanti dei gruppi mi pare sia stata quella di ricercare una intesa sui vari emendamenti presentati: debbo invece rilevare che quella intesa non ha fatto venire meno la materia del contendere. Se avessi previsto una simile situazione non avrei aderito alla richiesta di ricercare un accordo in quella sede, cui avevo per altro aderito, anche se a malincuore, perché il ministro aveva assicurato che sarebbero state tenute nel debito conto le istanze portate avanti dai singoli gruppi.

Durante la riunione informale intervenuta con il relatore è stata esaminata la questione dell'assunzione dei servizi di collegamento nell'alto, medio e basso Adriatico e, pertanto, con l'emendamento Ballarin ed altri all'articolo 8 è stato risolto, in funzione dell'interesse pubblico e dell'efficienza, il problema del traffico sia internazionale sia pendolare.

Pertanto, essendo in tal senso le assicurazioni fornite dal ministro, mi sembra inutile continuare a discutere su questo punto.

DE VIDOVICH. Ritiriamo il nostro emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento del relatore al secondo comma, di

cui ho dato prima lettura, accettato dal Governo.

(È approvato).

Pongo in votazione l'emendamento Balarin ed altri, aggiuntivo all'articolo 8, di cui ho prima dato lettura, accettato dal relatore e dal Governo.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 8 nel suo complesso con le modificazioni testé approvate.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò successivamente in votazione:

ART. 9.

Il Ministero della marina mercantile esercita la vigilanza ed il controllo affinché i servizi siano svolti in conformità della disciplina stabilita nella presente legge e nelle convenzioni.

Alle spese necessarie per l'espletamento del predetto compito di vigilanza e di controllo si fa fronte mediante ritenuta del 2 per mille sulle sovvenzioni, da farsi affluire all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnata, nei limiti delle riconosciute necessità, con decreto del ministro del tesoro, allo stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 10.

Fermo restando il disposto dell'articolo 78 del decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 634, e dell'articolo 23 del decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 635, sono soggetti alle tasse fisse, di registro ed ipotecaria, di lire diecimila:

a) tutte le convenzioni stipulate in applicazione della presente legge;

b) gli atti posti in essere dalle società indicate nel precedente articolo 1, primo comma, e dalla Società finanziaria marittima (Finmare), riguardanti costruzioni, compravendite, permuta, conferimenti e trasferimenti di navi, noleggi, aperture di credito e finanziamenti, comprese le garanzie e gli aumenti di capitale.

Alle società di cui al precedente articolo 1, primo comma, si applicano le disposizioni previste negli articoli 2, primo e secondo comma, e 15 della legge 20 dicembre 1974, n. 684.

Il relatore, onorevole Ferdinando Russo, ha presentato il seguente emendamento:

Sopprimerlo.

RUSSO FERDINANDO, *Relatore*. Raccomando alla Commissione l'approvazione di questo emendamento, che recepisce il parere reso dalla VI Commissione finanze e tesoro.

GIOIA, *Ministro della marina mercantile*. A questo emendamento è favorevole il ministro delle finanze.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 10, di cui il relatore ha proposto la soppressione.

(È respinto).

L'articolo 10 s'intende pertanto soppresso.

Do lettura dell'articolo successivo che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò direttamente in votazione:

ART. 11.

Il decreto di approvazione delle convenzioni, insieme col testo delle convenzioni medesime, deve essere pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* della Repubblica italiana.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 12.

All'onere derivante dall'applicazione della presente legge, si provvede, per l'anno 1976, con gli stanziamenti del capitolo 3061 dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile e per gli anni successivi con gli stanziamenti dei corrispondenti capitoli di bilancio.

Il relatore, onorevole Ferdinando Russo, ha presentato il seguente emendamento che recepisce il parere della V Commissione bilancio:

Sostituirlo con il seguente:

ART. 12.

All'onere derivante dall'applicazione della presente legge, si provvede, a partire dal 1976,

con gli stanziamenti del competente capitolo dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile.

GIOIA, *Ministro della marina mercantile*. Accetto l'emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento del relatore di cui ho dato lettura, accettato dal Governo.

(È approvato).

Riprendiamo la discussione dell'articolo 7, precedentemente accantonato

Sarei del parere di trovare una nuova formulazione, sopprimendo la prima parte, che fa riferimento al grado, qualifica e anzianità, e modificando la seconda parte in questo senso: « Il personale così assunto dovrà essere utilizzato in ogni settore di appartenenza, fermi restando i diritti quesiti secondo le convenzioni oggi in vigore ».

RUSSO FERDINANDO, *Relatore*. Si potrebbe fare riferimento agli articoli 13 e 14 delle convenzioni oggi in vigore.

PRESIDENTE. Sul piano giuridico, tuttavia, il riferimento ai diritti quesiti non mi convince. Poiché le convenzioni scadranno il 31 dicembre e se ne stipuleranno di nuove, vi sarebbe un richiamo a convenzioni ormai scadute.

BELCI. Se recepiamo gli articoli 13 e 14 delle convenzioni attualmente in vigore, le nuove saranno libere in tutto tranne che per questo vincolo stabilito per legge.

GIOIA, *Ministro della marina mercantile*. Per superare questo ostacolo dei diritti quesiti, questo articolo potrebbe solo stabilire che le società di navigazione sono tenute ad assumere il personale con le modalità prescritte dagli articoli 13 e 14 delle convenzioni attualmente in vigore (che sono state approvate dai ministri competenti).

DE VIDOVICH. Non capisco la ragione per la quale non si vuole mantenere il riferimento alla mansione e al grado, come già previsto da leggi esistenti, perché quando una convenzione cessa e ne subentra un'altra, per i principi generali del diritto del lavoro e per leggi specifiche, il grado e la mansione sono automaticamente tutelati. Usiamo quindi la di-

zione esatta, con riferimento al grado e alle mansioni.

GIOIA, *Ministro della marina mercantile*. Ma secondo le convenzioni in vigore il personale conserva la qualifica e mansione!

PRESIDENTE. Sul piano giuridico il richiamo alle convenzioni non mi convince. Che cosa accadrà quando le convenzioni scadranno.

GIOIA, *Ministro della marina mercantile*. Ma si tratta di convenzioni approvate dai ministri competenti e registrate dalla Corte dei conti.

MANCINI ANTONIO. Richiamare per una sola volta in una legge una convenzione intercorsa tra altre parti e renderne obbligatoria l'applicazione provvisoria, ritengo sia una cosa possibile. Si ha un recepimento per una volta sola di una norma del diritto privato in un rapporto di lavoro. Si può, cioè, stabilire che bisogna assumere quel personale ai sensi degli articoli 13 e 14 della convenzione stipulata in precedenza. Gli effetti successivi sono quelli consueti del contratto di lavoro di diritto privato, e cioè che chi ha raggiunto una certa posizione giuridica ed economica non può essere retrocesso ad una posizione inferiore.

DE VIDOVICH. Su questo argomento bisogna essere molto chiari. I rappresentanti sindacali hanno una preoccupazione che deriva proprio dall'attuale struttura giuridica dei cosiddetti diritti quesiti, su cui vi è anche una interpretazione della Corte di cassazione nel senso del mantenimento del solo trattamento economico. Il lavoratore, invece, vuole conservare anche il grado e la mansione che aveva in precedenza.

GIOIA, *Ministro della marina mercantile*. Il ministro può obbligare ad inserire nelle nuove convenzioni gli articoli 13 e 14 delle convenzioni oggi in vigore.

PERRONE. Se si adottasse una formulazione secondo la quale le società di navigazione sono tenute a rilevare con tutti i diritti quesiti il personale iscritto nei ruoli, rimarrebbe valido il discorso del ministro, che ha sottolineato la volontà del Governo in questo senso e si obbligherebbero anche i futuri Governi al mantenimento dei diritti quesiti di tutto il personale. Se questo può risolvere il

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 30 APRILE 1975

problema senza dover ricercare altre vie, si potrebbe sostituire il termine « assumere » con quello di « rilevare ».

PRESIDENTE. Il Governo ha presentato il seguente emendamento:

Al primo comma aggiungere il seguente periodo:

« Per la tutela dei diritti del personale il Ministro della marina mercantile è tenuto ad inserire nelle convenzioni che dovrà stipulare ai sensi dell'articolo 2, le norme di cui agli articoli 13 e 14 delle convenzioni in vigore sino al 31 dicembre 1973 e successivamente prorogate ».

Il relatore, onorevole Ferdinando Russo, ha presentato il seguente emendamento all'emendamento del Governo, firmato anche dai deputati Perrone e Bisignani:

Aggiungere, in fine, il seguente periodo:

« Il personale come sopra assunto dovrà essere utilizzato in ogni settore di appartenenza in conformità al disposto degli articoli 2 e 7 della legge n. 34 del 5 gennaio 1953 ».

RUSSO FERDINANDO, Relatore. Accetto l'emendamento del Governo e raccomando l'approvazione del mio subemendamento.

GIOIA, Ministro della marina mercantile. Accetto il subemendamento del relatore e raccomando l'approvazione dell'emendamento del Governo.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il subemendamento del relatore, accettato dal Governo.

(È approvato).

Pongo in votazione l'emendamento del Governo con la modifica testé approvata, accettato dal relatore.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 7 con le modificazioni testé apportate.

(È approvato).

PERRONE. Quale presentatore, insieme con altri colleghi, della concorrente proposta di legge n. 2180, tendente a far gestire direttamente dalle ferrovie dello Stato un servizio così importante, non posso che rallegrarmi della prontezza con cui il Governo ha recepito

la volontà che questa Commissione esprime unanimemente in occasione dell'approvazione dello stato di previsione della presa del Ministero della marina mercantile per il 1974. Preannuncio il voto favorevole del gruppo democristiano a questo provvedimento, che segna una tappa fondamentale in direzione della pubblicizzazione di questi importanti servizi.

BAGHINO. Il gruppo del MSI-destra nazionale voterà a favore di questo provvedimento, anche se esso non recepisce tutte le istanze che avevamo rappresentato e che ci erano state prospettate dagli operatori del settore, perché riteniamo che esso possa essere la premessa per una ristrutturazione organica di tutti questi servizi per giungere al più presto - anche sulla base dei progetti di legge pendenti in materia di ordinamento delle gestioni portuali e il funzionamento dei porti e delle linee di trasporto merci e passeggeri - ad una normativa organica e completa. Voteremo a favore anche con l'auspicio che il provvedimento serva non solo a garantire quelle linee e il traffico passeggeri, ma anche a migliorare la situazione generale.

BALLARIN. Annuncio il voto favorevole del gruppo comunista al provvedimento in discussione, mettendo in risalto che, rispetto al testo approvato dal Senato, sono stati introdotti notevoli miglioramenti per quanto riguarda la partecipazione delle regioni, le garanzie del personale che già fa parte delle società e le istanze dei comuni, province e regioni interessate.

BELCI. Il gruppo della democrazia cristiana voterà a favore di questo provvedimento. Il fatto che un emendamento imposto alla nostra Commissione dal parere vincolante della V Commissione bilancio ci costringa a rimandare il provvedimento al Senato e che ciò abbia indotto a concretare in altri emendamenti gli impegni che il ministro si era dichiarato disposto ad assumere con ordini del giorno, nella ipotesi che il testo fosse rimasto lo stesso, conferma la serietà e la concretezza di quegli impegni.

ALESSANDRINI. Confermo il voto favorevole del gruppo liberale, che è motivato anche dall'emendamento apportato all'articolo 8 di questo disegno di legge.

PRESIDENTE. Passiamo agli ordini del giorno. I deputati Baghino, Marino e de Vi-

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 30 APRILE 1975

dovich hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione trasporti,
impegna il Governo

a disporre con urgenza norme legislative al fine di garantire — in relazione all'articolo 8 del disegno di legge n. 3649 — la continuazione, oltre il 31 dicembre 1977, delle linee marittime del medio e alto Adriatico e il mantenimento — o comunque l'assorbimento — completo del personale attualmente addetto a quelle linee.

(0/3649/1/10)

BAGHINO. Lo ritiriamo, ritenendolo precluso dall'avvenuto approvazione dell'emendamento all'articolo 8 per il quale noi ci siamo battuti e attraverso il quale riteniamo che finalmente si siano date tutte le garanzie al personale interessato.

PRESIDENTE. L'onorevole de Vidovich ha presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione trasporti,
impegna il Governo

al mantenimento delle linee di navigazione dell'Adriatico attualmente esistenti, favorendo la costituzione di una società a capitale misto per la gestione di tali linee.

(0/3649/2/10)

DE VIDOVICH. Lo ritiro, onorevole Presidente.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Valensise, Baghino, Marino, Galasso, Tripodi Antonino e Aloï hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione trasporti,

ritenuto che, in base all'articolo 3 del disegno di legge n. 3649, le linee marittime di collegamento con le isole sono stabilite dal ministro della marina mercantile, di concerto con i ministri del tesoro, delle partecipazioni statali, delle poste e delle telecomunicazioni,

invita il Governo

a considerare la necessità di istituire collegamenti marittimi tra le isole Eolie ed i porti di Reggio Calabria e di Vibo Valentia, attesa l'estrema importanza che tali collegamenti possono assumere favorendo i traffici specialmente verso le isole Eolie e, nel contempo,

valorizzando le possibilità dei detti scali marittimi di Reggio e di Vibo Valentia.

(0/3649/3/10)

GIOIA, *Ministro della marina mercantile*. Accetto l'ordine del giorno con l'impegno di porre allo studio concretamente il problema.

BAGHINO. Non insistiamo per la votazione.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Marocco, Perrone, Belci, Merli, Russo Ferdinando, Baghino, Alessandrini, Damico e Ippolito hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione trasporti,

premesso che l'articolo 8 del disegno di legge n. 3649 prevede che, con decorrenza dal 31 dicembre 1977, cesseranno di avere efficacia le convenzioni stipulate fra lo Stato e le società « Linee marittime dell'Adriatico » e « Navigazione alto Adriatico » per l'esercizio dei servizi marittimi passeggeri in Adriatico di carattere internazionale;

ritenendo che non possano essere ignorate le favorevoli prospettive di un traffico di mezzi gommati su traghetti tra Trieste, Grado, l'Istria e la costa orientale adriatica e che in tal modo possano essere salvaguardati anche i livelli occupazionali del settore,

impegna il Governo

per un ulteriore sviluppo dell'interscambio commerciale con la Jugoslavia, ad affidare alle società di navigazione « Lloyd Triestino », ai sensi dell'articolo 4 della legge 20 dicembre 1974, n. 684, l'esercizio di una linea regolare fra Trieste, Grado, l'Istria e la costa orientale adriatica, da attivare, a decorrere dal 1° gennaio 1978, mediante navi traghetto di appropriato tonnellaggio.

In caso di anticipata rinuncia del servizio da parte delle attuali società, i collegamenti saranno comunque assicurati dal « Lloyd Triestino ».

(0/3649/4/10)

GIOIA, *Ministro della marina mercantile*. Lo accetto.

MAROCO. Non insistiamo per la votazione.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Russo Ferdinando, Marocco, Belci, Merli, Alessandrini,

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 30 APRILE 1975

Baghino, Damico, Fortuna e Ippolito hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione trasporti,

premesso che l'articolo 8 del disegno di legge n. 3649 prevede che, con decorrenza dal 31 dicembre 1977, cesseranno di avere efficacia le convenzioni stipulate fra lo Stato e le società « Linee marittime dell'Adriatico » e « Alto Adriatico » per l'esercizio dei servizi marittimi passeggeri in Adriatico di carattere internazionale;

ritenuto che la società « Adriatica » di navigazione per azioni del gruppo FINMARE, con sede in Venezia, esercita, ai sensi delle leggi 2 giugno 1962, n. 600, e 20 dicembre 1974, n. 684, i servizi dovuti con le isole Tremiti,

impegna il Governo

ad autorizzare, con decorrenza 1° gennaio 1978, la società « Adriatica » del gruppo Finmare ad effettuare i prolungamenti tecnicamente ed economicamente necessari per attuare, ai sensi dell'articolo 8 della citata legge n. 684, opportuni collegamenti con la costa orientale dell'Adriatico e con Ancona, Bari e Pescara assicurando in tal modo anche i livelli occupazionali del settore.

In caso di anticipata rinuncia del servizio da parte delle attuali società, i collegamenti saranno comunque assicurati dalla società per azioni « Adriatica » di navigazione, del gruppo FINMARE.

(0/3649/5/10)

GIOIA, *Ministro della marina mercantile*.
Lo accetto.

MAROCCHO. Non insistiamo per la votazione.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Merli, Marocco, Belci, Fortuna, Baghino, Alessandrini, Ippolito e Damico hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione trasporti,

premesso che l'articolo 8 del disegno di legge n. 3649 prevede che, con decorrenza dal 31 dicembre 1977, cesseranno di avere efficacia le convenzioni stipulate tra lo Stato e le società « Linee marittime dell'Adriatico » e « Navigazione alto Adriatico » per l'esercizio dei servizi marittimi passeggeri in Adriatico di carattere internazionale,

raccomanda al Governo

al fine di rendere economicamente valide le comunicazioni marittime trasversali e longitudinali dell'Adriatico dopo il 31 dicembre 1977, che le società « Adriatica » e « Lloyd Triestino » si avvalgano — per quanto possibile — dell'impalcatura tecnico-amministrativa delle società « Linee marittime dell'Adriatico » e « Navigazione alto Adriatico » specialmente per salvaguardare gli interessi del personale navigante e amministrativo e, se del caso, procedano alla costituzione di apposite società miste con le anzidette aziende.

(0/3649/6/10)

GIOIA, *Ministro della marina mercantile*.
Lo accetto come raccomandazione.

MERLI. Non insistiamo per la votazione.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Merli, Belci, Russo Ferdinando, Marocco, Fortuna, Ippolito, Damico, Alessandrini e Baghino hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione trasporti,

esaminato il primo comma dell'articolo 7 del disegno di legge n. 3649, che sancisce l'obbligo delle istituende società di navigazione a carattere regionale di assumere il personale, iscritto nei ruoli organici del personale amministrativo e navigante o comunque in servizio al 31 dicembre 1974, dipendente dalle società che attualmente gestiscono i servizi marittimi sovvenzionati di carattere locale,

impegna il Governo

ad assicurare che, come vuole la logica interpretazione della legge, il personale di cui alle premesse e che a qualsiasi titolo, alla data del 31 dicembre 1974, si trovava alle dipendenze delle società che attualmente gestiscono i servizi marittimi sovvenzionati di carattere locale, conserverà la qualifica, il grado e l'anzianità conseguite presso le predette società, in seno alle istituende società a carattere regionale.

Ai fini predetti, nella nuove convenzioni dovranno essere inseriti gli articoli 13 e 14 delle convenzioni in vigore al 31 dicembre 1974.

(0/3649/7/10)

GIOIA, *Ministro della marina mercantile*.
Lo accetto.

MERLI. Non insistiamo per la votazione.

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 30 APRILE 1975

PRESIDENTE. Gli onorevoli Russo Ferdinando e Marocco hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione trasporti,
in occasione dell'approvazione del disegno di legge n. 3649,

impegna il Governo
a sentire le regioni interessate — che debbono rispondere entro il termine perentorio di 30 giorni, trascorso il quale si intende che abbiano rinunciato ad esprimere il parere — nello stabilire il numero delle linee, la periodicità dei collegamenti ed il tipo di naviglio adeguato a soddisfare le esigenze della mobilità dei cittadini, nonché quelle dei servizi postali e commerciali, contribuendo a promuovere lo sviluppo socio-economico di ciascuna isola.

(0/3649/8/10)

GIOIA, *Ministro della marina mercantile*.
Lo accetto.

MAROCCO. Non insistiamo per la votazione.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Perrone, Russo Ferdinando e Bisignani hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione trasporti,
in relazione alla costituzione delle società regionali di navigazione di cui all'articolo 1 del disegno di legge n. 3649,

impegna il Governo
a far sì che nella fase di attuazione della società regionale della Sicilia, per le esigenze del traffico delle Eolie, venga mantenuto a Messina l'ufficio tecnico e commerciale in atto esistente.

(0/3649/9/10)

GIOIA, *Ministro della marina mercantile*.
Lo accetto.

PERRONE. Non insistiamo per la votazione.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Marocco, Belci, Merli e Russo Ferdinando hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione trasporti,
in relazione alla mobilità del personale ed alla fungibilità dei mezzi navali prevista dal disegno di legge n. 1367,

impegna il Governo
ad assicurare che la mobilità del personale e la fungibilità dei mezzi navali vengano circoscritte ai casi di impreviste esigenze, che si dovessero improvvisamente manifestare, di impiego di unità in settori diversi da quelli cui esse sono normalmente adibite ed allo scopo di provvedere, con la dovuta tempestività, ai necessari collegamenti marittimi.

Inoltre, nel caso che lo spostamento di una nave da un settore all'altro, nei casi di emergenza, dovesse protrarsi per un periodo superiore ad un mese, la nave dovrà essere restituita alla sua normale destinazione al fine di evitare turbative nello svolgimento del servizio, mentre all'esigenza di carattere eccezionale dovrà farsi fronte con nave noleggiata.

(0/3649/10/10)

GIOIA, *Ministro della marina mercantile*.
Mi pare che l'argomento oggetto di questo ordine del giorno sia stato già trattato dall'emendamento approvato all'articolo 7. Invito pertanto i presentatori a ritirarlo.

RUSSO FERDINANDO. Lo ritiriamo.

PRESIDENTE. È così esaurito lo svolgimento degli ordini del giorno. Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto al termine della seduta.

Discussione della proposta di legge senatori Cipellini e Giraudò: Ulteriore stanziamento per la ricostruzione della linea Cuneo-Breil-Ventimiglia (Approvata dalla VIII Commissione permanente del Senato) (3707).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge di iniziativa dei senatori Cipellini e Giraudò: « Ulteriore stanziamento per la ricostruzione della linea Cuneo-Breil-Ventimiglia », già approvata dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 16 aprile 1975.

L'onorevole Guerrini ha facoltà di svolgere la relazione.

GUERRINI, *Relatore*. La proposta di legge di iniziativa dei senatori Cipellini e Giraudò, già approvata dalla VIII Commissione permanente del Senato il 16 aprile 1975, è molto semplice. Con essa si propone l'integrazione degli stanziamenti stabiliti dalla legge 27 luglio 1967, n. 635 — integrata dalla suc-

cessiva legge 30 giugno 1971, n. 510 — nella misura di 12 miliardi di lire. Tale stanziamento deve servire per il completamento dei lavori di ripristino della linea ferroviaria Cuneo-Breil-Ventimiglia, da tempo iniziati.

Un accordo tra la Francia e l'Italia stabilisce le modalità e i tempi per finanziare il ripristino di questa linea ferroviaria. Purtroppo gli stanziamenti stabiliti con le leggi precedenti non sono risultati sufficienti per il completamento dell'opera; pertanto i senatori Cipellini e Giraud, anche a seguito delle rimostranze francesi, hanno deciso di presentare una proposta di legge che consenta l'ultimazione dell'opera.

Questo provvedimento, formalmente semplice, ha una rilevanza sostanziale perché permette il completamento di un'opera assai importante sia dal punto di vista regionale sia nazionale. Pertanto, raccomando alla Commissione di approvarlo nel testo già approvato dalla VIII Commissione del Senato.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

DAMICO. Questo mio intervento vuole anche essere una dichiarazione di voto.

Il gruppo comunista è favorevole al completamento della linea ferroviaria Cuneo-Breil-Ventimiglia, ed in questa occasione intendo soltanto sollevare due questioni. La prima è che i ritardi, secondo noi colpevoli, che vi sono stati, hanno creato un quadro tale per cui oggi ci troviamo di fronte ad una opera che, rimasta incompiuta dalla fine della guerra, ha visto riprendere i lavori soltanto negli anni '60 e poi nel 1971: non possono, pertanto, non sorgere dubbi tecnici sull'opportunità di continuare tale opera secondo i progetti iniziali. Certamente tale linea ferroviaria si rende necessaria, e non soltanto per il trasporto dei passeggeri ma anche e soprattutto delle merci che ora devono transitare, durante l'inverno, per il Col di Tenda. Alcuni però sostengono la tesi che costruire la linea secondo il tracciato originale, con tutte le curve, con lo stesso scartamento, senza tenere conto delle moderne tecniche ferroviarie, vorrebbe dire creare una opera già superata in partenza. A questo punto però il problema diventa più ampio: bisogna costruire così come è già stato progettato, oppure il Ministero dei trasporti ha in mente qualche modifica che può portare la rete ferroviaria ad essere all'altezza dei tempi?

Vorrei sottolineare questo punto perché alcuni sostengono che sarebbe preferibile la

Genova-Ventimiglia potenziata con il raddoppio del binario e che quindi i tempi di percorrenza sarebbero più brevi attraverso la linea Milano-Genova che non attraverso la Torino-Cuneo. Vorrei, in definitiva, sapere qualche cosa di più riguardo ai tempi tecnici ed ai finanziamenti necessari per l'ammodernamento della linea Cuneo-Breil-Ventimiglia di cui ci stiamo occupando.

VINEIS. Vorrei richiamare l'attenzione dei colleghi sull'importanza di questa proposta di legge, che va al di là della materia regionale, perché la costruzione di questa linea era stata posta all'attenzione del Governo italiano in relazione agli accordi internazionali per il collegamento ferroviario italo-francese.

La linea Cuneo-Ventimiglia venne interrotta dai tedeschi in fuga, nel 1944, a causa dello sbarco delle truppe alleate in Normandia e, soprattutto, dalla presenza dei partigiani piemontesi, che li spinsero sempre più a nord.

Questo collegamento ferroviario viene ad essere approvato, sul piano finanziario oltre che su quello politico, dopo una lunga serie di studi che hanno affrontato tutti gli aspetti tecnici relativi alla costruzione ed ai tempi di attuazione dell'intera rete.

L'articolo 9 della convenzione italo-francese, che stabilisce il finanziamento della spesa per la ricostruzione della linea ferroviaria, fissa la data di inizio dei lavori stabilendone la data di ultimazione entro tre anni. Vi è quindi una precisazione che investe sia i tempi tecnici sia l'impegno a livello internazionale tra le due nazioni.

Per quanto riguarda il problema accennato dall'onorevole Damico, in ordine alle prospettive di utilizzazione di questo collegamento ai fini dell'interscambio europeo, si è detto che vi è una logica nella ricostruzione di questa linea ferroviaria che non investe solo interessi di carattere regionale ma indubbiamente anche di carattere internazionale.

Il collegamento tra il Piemonte e la Lombardia con il centro e il nord-Europa, attraverso la linea ferroviaria Cuneo-Ventimiglia, mi pare che sia diventato un problema attuale, in prospettiva di una rivalutazione del ruolo del Mediterraneo anche in conseguenza della riapertura del canale di Suez. Bisogna quindi tener presente che la linea Genova-Ventimiglia-Nizza-Marsiglia (che, per quanto riguarda la parte italiana, sarà raddoppiata), costituisce un naturale sbocco al commercio, considerando anche il fatto che il traffico merci, in relazione alla riapertura del canale

di Suez e all'incremento del traffico passeggeri che deriverà dal potenziamento di detta linea ferroviaria, subirà un notevole impulso.

Sorge a questo punto la difficoltà di disporre di una linea sussidiaria integrativa che consenta il ricarico del parco vagoni, perché vi è il problema del ritorno.

È necessario uno stanziamento di un certo rilievo che integri quello precedentemente disposto, in quanto quest'ultimo è stato utilizzato sia per la ricostruzione della linea ferroviaria nella zona di Borgo San Termazzo, Limone e Ievola, sia per l'adempimento di ordine internazionale.

Mi pare che questa proposta di legge giunga al momento opportuno, proprio per evitare le negative conseguenze di un ulteriore slittamento del valore della lira, e quindi mi dichiaro favorevole alla sua approvazione.

MANCINI ANTONIO. Sono d'accordo con le conclusioni del relatore circa la esigenza di una rapida approvazione di questo progetto di legge, in quanto bisogna rispettare il trattato internazionale che il nostro paese ha firmato. Nutro però alcuni dubbi circa l'attuazione della linea ferroviaria Cuello-Breil-Ventimiglia poiché la zona è montagnosa ed i collegamenti alquanto difficili.

Debbo, altresì, far notare che il carico di spesa è piuttosto notevole rispetto al beneficio che trarrebbero dall'opera le popolazioni della zona interessata. Ho sempre cercato, nell'esplicare il mio mandato, di contribuire al risparmio del pubblico denaro, evitando le spese inutili e sostenendo invece gli interventi più importanti, come quelli per le reti « dorsali », che non rappresentano soltanto vie di comunicazione ma anche strumenti di sicurezza e di snellimento del traffico.

BAGHINO. Desidero far presente alla Commissione che sono pienamente d'accordo con la proposta di legge dei senatori Cipellini e Giraud e che anzi, per ben due volte, nel corso dell'esame dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti, ho sollecitato il ripristino della linea ferroviaria Cuello-Breil-Ventimiglia. Sono anzi tuttora in attesa, dopo mesi e mesi, della risposta del ministro ad una mia interrogazione su questo argomento.

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

GUERRINI, Relatore. Premesso che apprezzo molto la schiettezza abituale dell'ono-

revole Antonio Mancini nell'affrontare tutte le questioni che sono all'ordine del giorno della nostra Commissione, vorrei far rilevare che le sue osservazioni, anche se esatte, sono tuttavia sconfitte da una realtà in atto, cioè dalla circostanza che una parte almeno delle somme stanziata con precedenti leggi sono state già investite ed impegnate per alcune opere come viadotti e tratte.

Mà, a prescindere da questo, penso che anche nel merito le osservazioni del collega Mancini siano abbastanza convincenti e ci inducano a ritenere di poter tranquillamente approvare questo provvedimento, considerata sia la sua utilità, sia la necessità di avallare spese già erogate per il riassetto della ferrovia in argomento.

SINESIO, Sottosegretario di Stato per i trasporti. Vorrei rispondere subito alle obiezioni dell'onorevole Mancini, rilevando che non bisogna considerare questo problema settorialmente, ma globalmente. Ritengo infatti che la funzione delle ferrovie debba essere rilanciata e portata avanti se vogliamo che nel nostro paese muti una certa logica, che è sbagliata e che non corrisponde alle esigenze del momento e dello sviluppo economico.

Vi è spesso una incomprendenza per questi problemi che si genera all'interno di questa Commissione, pur così tecnicamente preparata. Dobbiamo vedere il problema delle ferrovie globalmente, considerandone tutti gli aspetti. Vi è, ad esempio, il problema di personale tecnico specializzato: gli ingegneri delle ferrovie fanno un lavoro molto duro e percepiscono stipendi il cui livello è a conoscenza di tutti gli onorevoli commissari. Ciò comporta sempre più difficoltà di completamento degli organici e, probabilmente, anche con il nuovo concorso per 90 posti di ingegnere che il consiglio di amministrazione ha deliberato si riuscirà a malapena ad assumerne la metà.

Non ci troviamo di fronte a progetti di normale attuazione: ci vogliono specialisti e in Italia non vi sono altri specialisti se non quelli delle ferrovie. Quando facciamo un appalto-concorso, dobbiamo poi rivedere tutto il progetto perché solo le ferrovie italiane hanno tecnici capaci di far fronte alle varie esigenze.

Per quanto riguarda il provvedimento in discussione, condivido pienamente le osservazioni dell'onorevole Vineis. Vorrei far presente che la convenzione italo-francese è stata perfezionata solo il 12 febbraio 1974 e quindi

VI LEGISLATURA. — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 30 APRILE 1975

è ampiamente giustificato il ritardo verificatosi nella sua attuazione.

Concludendo, ringrazio, a nome del Governo, tutti coloro che hanno partecipato positivamente alla discussione di questo provvedimento, di cui raccomando l'approvazione.

PRESIDENTE. Passiamo agli articoli che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 1.

Ad integrazione degli stanziamenti previsti dalla legge 27 luglio 1967, n. 635, e dalla legge 30 giugno 1971, n. 510, per il ripristino della linea ferroviaria Cuneo-Breil-Ventimiglia, è disposto un ulteriore finanziamento dell'importo di lire 12.000 milioni.

L'importo indicato nel precedente comma sarà stanziato nello stato di previsione della spesa dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato in ragione di lire 6.000 milioni nell'esercizio 1975 e di lire 6.000 milioni nell'esercizio 1976.

(E approvato).

ART. 2.

All'onere di lire 6.000 milioni relativo all'esercizio 1975 si provvede con corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto al capitolo 501 dello stato di previsione della spesa dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato per l'anno medesimo.

Il ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con proprio decreto, le occorrenti variazioni di bilancio.

(E approvato).

La proposta di legge sarà votata a scrutinio segreto al termine della seduta.

Seguito della discussione del disegno di legge: Provvedimenti relativi al personale dipendente dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e assunzione in gestione diretta da parte dell'Azienda medesima di servizi appaltati (3536); e della proposta di legge Mitterdorfer ed altri: Modifica della legge 16 febbraio 1974, n. 39, concernente la sistemazione degli incaricati di stazione, fermata e l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato (3033).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione abbinata del disegno di legge: « Provvedimenti relativi al per-

sonale dipendente dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e assunzione in gestione diretta da parte dell'Azienda medesima di servizi appaltati »; e della proposta di legge di iniziativa dei deputati Mitterdorfer ed altri: « Modifica della legge 16 febbraio 1974, n. 39, concernente la sistemazione degli incaricati di stazione, fermata e passaggi a livello nei ruoli organici dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ».

GUERRINI, *Relatore*. Ho già espresso la mia opinione sui provvedimenti in discussione nel corso di una precedente seduta. Desidero ora attirare l'attenzione della Commissione sul parere espresso dalla I Commissione affari costituzionali e dalla V Commissione bilancio. La I Commissione affari costituzionali ha espresso parere favorevole su tutto il disegno di legge, ad eccezione dell'articolo 14, a proposito del quale si potrebbe desumere dal testo del comunicato pubblicato sul *Bollettino delle Giunte e delle Commissioni parlamentari*, che per altro non è molto chiaro su questo punto, che la predetta Commissione desidererebbe che le fosse sottoposto un nuovo testo di tale articolo. Io ho già espresso il mio avviso contrario all'articolo 14, tranne che per la parte che riguarda le indennità di trasferimento e di reperibilità. L'onorevole sottosegretario Degan chiese che l'articolo 14 fosse rielaborato comprendendovi la normativa di cui agli articoli 29, 70 e 81 della legge fondamentale che regola i rapporti di impiego delle ferrovie dello Stato. Personalmente sono d'accordo che la legge contempli nell'articolo 14 l'ipotesi di cui agli articoli 29 (trasferimenti) e 81 (reperibilità), ma non quelle dell'articolo 70 che, per la sua genericità e per la previsione di carattere generale ivi contenuta, snaturerebbe il rapporto di impiego dei dirigenti.

La V Commissione bilancio ha espresso parere favorevole sull'intero disegno di legge ad eccezione degli articoli 22 e 10 che, quindi, debbono essere soppressi; inoltre, ha chiesto la modificazione dell'articolo 15, di cui credo che il Governo abbia preparato un nuovo testo; per quanto riguarda l'articolo 9, ha limitato al 31 dicembre 1978 il godimento dei benefici che in detto articolo sono contenuti. Pertanto, riassumendo, la V Commissione bilancio ha chiesto la soppressione di un articolo molto importante, che è il 22, oltre che dell'articolo 10, e ha chiesto la modifica di altri due articoli: uno di secondaria importanza ed un altro assai rilevante perché modifica la *ratio* su cui è costruito il disegno di legge in discussione. La V Commissione ha inoltre

espresso parere contrario sulla concorrente proposta di legge Mitterdorfer ed altri e, a questo proposito, debbo precisare che la materia disciplinata da tale proposta di legge trova riscontro, se non per intero, almeno in parte, nell'articolo 23 del disegno di legge, da cui pertanto la proposta stessa può considerarsi assorbita.

BAGHINO. La proposta di legge n. 3033, riguardante la categoria dei guardamassi, non può essere assorbita dall'approvazione di questo disegno di legge perché riguarda una categoria di personale che non ritengo compresa nell'articolo 23 dello stesso disegno di legge, tanto è vero che si prevede di aggiungere una lettera e) a quelle elencate nella legge precedente.

GUERRINI, *Relatore*. In ogni modo la V Commissione bilancio ha espresso parere negativo su tale proposta di legge.

SINESIO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Questo disegno di legge dà attuazione ad un accordo internazionale, cui le ferrovie ritengo debbano dare una risposta positiva. A mio avviso, nell'ambito di questo disegno di legge che stiamo per approvare, troveremo anche la possibilità di assorbire ed andare incontro alle esigenze rappresentate dalla proposta di legge Mitterdorfer.

Vorrei riallacciarmi a quanto ha detto lo onorevole Damico. L'articolo 14 del testo relativo alla linea Cuneo-Ventimiglia, così come fu presentato, poteva far pensare che si volesse superare il principio della omnicomprensività per i dirigenti statali, mentre questo non è vero perché quella ferroviaria è una azienda a sé stante, in cui sono mantenute particolari indennità che non vanno a toccare quel principio di carattere generale che, d'altronde, neanche io voglio toccare. Si chiese che venisse data una migliore formulazione dell'articolo 14 ed il collega Degan ha presentato una formulazione ben precisa, con la quale si tentava di smentire l'interpretazione secondo la quale, in questo modo, si cercava di aprire una breccia per portare avanti i problemi dei dirigenti.

So che qualche giorno fa questa Commissione ha approvato la corresponsione del premio incentivante per i dirigenti; questo fatto mi ha toccato profondamente, perché non capisco per quale ragione, se noi ammettiamo un nuovo premio per i postali, non dobbiamo ammetterlo, anzi, lo vogliamo togliere ad una azienda che ne usufruisce da cento anni.

Dichiaro pertanto che sosterrò il nuovo testo dell'articolo 14 preannunciato in una precedente seduta del sottosegretario Degan e su cui il relatore si è dichiarato parzialmente favorevole. Diversamente da me, infatti, il relatore è contrario al richiamo ivi effettuato all'articolo 70 della legge 11 febbraio 1970, n. 34, che riguarda l'indennità di progettazione: ma, per le ragioni che sostenevo poc'anzi, se non applicassimo anche tale indennità, noi dovremmo dare in appalto a progettisti esterni alle ferrovie tutta l'opera di progettazione, con gravissime conseguenze sui tempi tecnici dei lavori.

MANCINI ANTONIO. Il relatore non ha detto che la I Commissione non ha approvato questo articolo.

SINESIO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il nuovo testo dell'articolo 14 dovrà essere sottoposto al parere della I Commissione affari costituzionali, per cui io vorrei pregare il relatore Guerrini, per la sua lunga esperienza di parlamentare, di non insistere nel suo parere negativo su tale articolo, perché, se dovesse farlo, dichiaro subito che io ritirerei il preannunciato emendamento sostitutivo dell'articolo 14, perché, a mio avviso, non significherebbe niente approvare il richiamo agli articoli 29 ed 81 della legge fondamentale e non approvare, invece, ciò che è essenziale per l'attuazione del piano.

Mi riservo poi di sottoporre all'attenzione della Commissione un nuovo testo dell'articolo 21, mentre mi dichiaro fin da ora perfettamente d'accordo sul parere espresso dalla V Commissione bilancio circa gli articoli 10 e 22.

MARZOTTO CAOTORTA. Vorrei sapere che differenza vi è fra la nuova formulazione dell'articolo 14 testè preannunciata dal Governo ed il testo dell'articolo 15 del disegno di legge n. 2918 che noi avevamo approvato l'anno scorso. Vi è una differenza o si tratta dello stesso concetto?

SINESIO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. La differenza consiste nel fatto che con la nuova formulazione dell'articolo 14, non si vuol derogare al principio della omnicomprensività: questo accadeva prima con la possibilità di poter corrispondere indennità accessorie ai dirigenti. Nella nuova formulazione dell'articolo 14, l'articolo 81 della legge sulle competenze ivi richiamate ha per oggetto le indennità di trasferimento, l'articolo

70 le indennità di progettazione e l'articolo 29 quelle di reperibilità.

MARZOTTO CAOTORTA. Che cosa intendiamo con il termine « progettazione » ?

SINESIO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Si tratta delle progettazioni ferroviarie e dei compensi che dobbiamo corrispondere ai dirigenti che le eseguono.

MARZOTTO CAOTORTA. Ma questo non rientra nelle loro normali competenze ?

SINESIO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Sì, ma l'organico difetta di 350 ingegneri; abbiamo deliberato un concorso per assumerne 90 e non so come potremo far fronte al relativo onere finanziario che questa assunzione comporterebbe, essendo noi in ritardo anche con la spesa del piano-ponte.

GUERRINI, *Relatore*. Desidero fare alcune puntualizzazioni: l'articolo 14 del testo del disegno di legge presentato dal Governo assimilava i dirigenti delle ferrovie al resto del personale; secondo la I Commissione vi è la possibilità di interpretare l'articolo 14 nel senso di una assimilazione del personale dirigente al personale di altre categorie, relativamente ai compensi particolari previsti dalla normativa, la I Commissione li ha definiti un'assurdità, in quanto contravverrebbero al principio della omnicomprensività dello stipendio. Il Governo ha ora preannunciato un nuovo testo dell'articolo 14 in cui le varie indennità a favore dei singoli ferrovieri — cioè i compensi particolari aggiuntivi dello stipendio — potranno essere solo quelle previste dagli articoli 29, 70 e 81 della legge fondamentale. Il rappresentante del Governo ci ha dato una sua interpretazione di questi articoli: permettete che anche io dia la mia.

Il compenso per la reperibilità è quello previsto dall'articolo 29 e viene concesso quando le mansioni che rientrano in specifiche qualifiche richiedono la reperibilità del personale, che è per questo sottoposto a particolari obblighi; tra queste qualifiche e funzioni che hanno diritto alla reperibilità vi sono anche quelle dei dirigenti, per i quali la reperibilità è imposta e cioè, ad esempio, i dirigenti di stazioni di movimento, dei depositi locomotive, i dirigenti tecnici e il personale esecutivo di linea. Ora, se la reperibilità si vuole estendere anche a quelle che sono solo mansioni amministrative, non posso essere favorevole perché questo significherebbe stravolgere l'in-

tero concetto della legge. Ritengo quindi che neanche l'articolo 29 sia richiamabile nell'articolo 14: per queste categorie, infatti, è già prevista la reperibilità; quindi, dobbiamo estenderla a quelle per le quali, pur non essendo prevista, è poi richiesta in casi straordinari, mentre i dirigenti non elencati nella apposita tabella non svolgono mansioni per le quali sia richiesta la reperibilità.

L'articolo 70 della legge fondamentale è descritto dal rappresentante del Governo come la chiave di volta delle progettazioni: io mi domando, invece, se il progettare, per un ingegnere delle ferrovie, sia una attività che vada oltre l'orario normale di lavoro o non rientri piuttosto nelle sue attribuzioni.

Anche l'interpretazione dell'articolo 81 della legge più volte richiamata è stata — a mio giudizio — completamente travisata, in quanto tale articolo niente ha a che vedere con i trasferimenti.

Non possiamo accettare interpretazioni di comodo suggerite dagli interessi di certe categorie, che mettono in stato di soggezione coloro il cui compito è dare la giusta interpretazione delle leggi.

Concludendo, a mio avviso l'articolo 29 della legge fondamentale è una norma che sarebbe assurdo applicare a questi casi; l'articolo 70 prevede poi casi totalmente diversi da quelli delle progettazioni, mentre l'articolo 81 non riguarda i trasferimenti, ma situazioni di disagio in cui si trovano ferrovieri che per la natura del loro lavoro hanno diritto a particolari indennità.

Quanto detto, oltre ad essere un invito a non far violenza alla interpretazione della legge, spero sia stato anche un chiarimento utile per la Commissione, che si trova a discutere su norme della cui non facile applicazione siamo tutti consapevoli.

MARZOTTO CAOTORTA. Ringrazio il relatore delle spiegazioni fornite, che mi hanno permesso di rendermi conto come quest'articolo 14, anche nel nuovo testo preannunciato dal Governo, non faccia che riprodurre — sia pure limitatamente a tre fattispecie — il testo dell'articolo 15 del disegno di legge n. 2918, di cui parlavo prima, e che fu abolito da questa Commissione. Si viene insomma a ripetere, in questo caso, una discussione che abbiamo già fatto a suo tempo; ed io non posso non esprimere la mia sorpresa per il fatto che siamo costretti a legiferare due volte sulla stessa materia.

Mi rendo conto che possono esservi state alcune necessità a indurre il ministero a sug-

gerire e ad appoggiare questo emendamento al Senato, ma ritengo che questa materia, data la sua importanza, non possa essere inglobata in un disegno di legge che riguarda disposizioni in merito a servizi appaltati, ma debba costituire oggetto di un apposito disegno di legge in occasione della cui presentazione il Governo assumerà, collegialmente, la responsabilità di questa impostazione.

DAMICO. Ho la netta sensazione che a questo punto s'imponga, su tutto quest'argomento, una seria riflessione ed un minimo di valutazione complessiva da parte della maggioranza, ma anche di tutti noi.

Il gruppo comunista aveva già sostenuto che il testo dell'articolo 14 nella nuova formulazione datane dal Governo fin dalla precedente riunione e distribuito informalmente alla Commissione non poteva essere accettabile. Abbiamo espresso questo parere basandoci su alcuni dati di fatto e su alcuni problemi, ai quali però obiettivamente non sappiamo quale soluzione dare.

Credo che dobbiamo innanzitutto avvertire la necessità di affrontare alcune situazioni anomale che si riscontrano presso certe aziende autonome che fanno capo all'amministrazione statale. Facendo il confronto con altre amministrazioni dello Stato, le situazioni anomale riguardano soprattutto il personale dirigente e quello tecnico. I compiti e le funzioni di questo personale sono qualitativamente diversi, per le caratteristiche produttivistiche delle aziende, da quelli che si riscontrano in altri settori dello Stato. Sappiamo, ad esempio, a quali difficoltà ci troviamo di fronte quando si tratta di affrontare in maniera organica ed unitaria il problema di tutto il personale delle aziende municipalizzate. Ripeto: rispetto ad alcune amministrazioni statali, si registrano in altri settori situazioni qualitativamente diverse, sia dal punto di vista dell'impegno di lavoro, sia da quello retributivo (e a quest'ultimo proposito sarei curioso di conoscere chi può smentirmi), il che porta ad una emarginazione di tali settori e del personale che ne dipende: ecco perché poi non si trovano i tecnici necessari. Si emargina il settore tecnico, mentre si dovrebbe, al contrario, esaltare questo tipo di funzione, modificando il vecchio ordinamento di questo settore dell'amministrazione statale, in quanto tutta l'amministrazione è ormai considerata in una nuova prospettiva.

Questo è il problema politico e tecnico da risolvere, anche se non saprei ora dire in qual modo. Quindi, il Governo ci prospetti

una soluzione che corrisponda agli interessi delle categorie di lavoratori interessate, ma anche a quelli generali dell'amministrazione: il problema è troppo grande, perché possa essere risolto nascondendosi dietro certe formulazioni o dietro un articolo. Affrontiamo invece una buona volta il problema delle situazioni anomale che si registrano e cui ho accennato: nessuno di noi, onorevole relatore, mi creda, è suggestionato oggi da pressioni di un certo tipo. Noi comunisti, nel nostro ragionamento, partiamo dalla considerazione di dati obiettivi, riferendoci anche a quanto si fa in altre amministrazioni. Alcune grandi aziende (come la FIAT, che cito perché la conosco meglio) per non restare in ritardo e per non perdere tempo, nel settore della progettazione addirittura lasciano che i tecnici lavorino a casa, fuori orario, e che continuino così a progettare. Cioè, a certi livelli, le stesse grandi aziende si preoccupano di poter disporre di personale qualificato, e attraverso premi e prestazioni incentivano progetti, iniziative, studi che i tecnici fanno, dicevo, fuori orario o a casa propria, e ciò perché le aziende hanno bisogno di questa partecipazione. Del resto, un tecnico in gamba può diventare consulente in relazione a molteplici branche di attività.

Si tratta di un problema che è indispensabile risolvere, perché l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato non può rimanere con cento ingegneri, ma deve averne quattrocento, in quanto essi sono decisivi per il futuro delle ferrovie dello Stato.

SINESIO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Glieli abbiamo già dati, discutendone proprio in questa Commissione.

DAMICO. Ci debbono essere offerti gli strumenti per risolvere questi problemi ma la linea da seguire è quella che ho illustrato.

Accettando quella certa formulazione dell'articolo 14, noi comunisti volevamo tentare, ammesso che fosse possibile (ma il relatore ci ha detto che non si poteva fare, altrimenti avremmo aperto breccie pericolose), di limitare alcune deroghe specificamente a quel settore del personale dell'azienda e per quei fini cui ho fatto prima riferimento. Ora, se quella formulazione non è valida, non saprei come risolvere il problema; possiamo trovare un'altra soluzione, ma i fini che noi intendevamo perseguire restano immutati, e noi non possiamo che ripetere ancora una volta alla Commissione e al Governo che, se non affrontiamo

politicamente il problema, non risolveremo mai le questioni che abbiamo di fronte.

MANCINI ANTONIO. Penso siano necessarie alcune considerazioni sugli aspetti tecnici ed amministrativi dell'argomento di cui discutiamo, esaminando quest'articolo 14. Innanzitutto, non mi soddisfa che il Governo presenti un disegno di legge nel cui titolo già siano presenti due argomenti tanto diversi: provvedimenti relativi al personale dipendente dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e, contemporaneamente, assunzione in gestione diretta di servizi appaltati da parte dell'azienda medesima: si tratta di « un'insalata » che sarebbe meglio evitare. Ora, onorevole rappresentante del Governo, mi rendo conto delle difficoltà che presenta la contrattazione con i sindacati: ritengo però che gli stessi sindacati ad un certo punto troveranno preferibile seguire una linea equa e rigida, piuttosto che quella di continuare a fare concessioni abnormi, che poi creano il presupposto per altri malcontenti.

L'assunzione in gestione diretta di alcuni servizi da parte dell'amministrazione ferroviaria può essere valutata in maniera completamente diversa da parte di ciascuno di noi, anche a secondo dei personali orientamenti di questo o quel commissario in merito al problema delle gestioni economiche affidate allo Stato. Il Governo ha deciso di seguire in proposito una certa linea di condotta, che io condivido; come pure ritengo di poter approvare la serie di piccoli provvedimenti contenuta negli articoli che riguardano la sistemazione — piuttosto « di comodo » — del personale già appartenente a talune gestioni che eseguivano certi servizi per le ferrovie dello Stato. Si tratta di un sistema piuttosto generoso di inclusione nei ruoli, che spesso finisce con lo offendere altri dipendenti che, per giungere alla stessa posizione giuridica, hanno atteso ben più lungamente: ma forse ci troviamo di fronte a situazioni eccezionali, che vanno risolte con provvedimenti eccezionali. La I Commissione affari costituzionali e la V Commissione bilancio hanno espresso pareri, secondo me, fondatissimi, in merito alla esigenza di sfondamento di alcune norme e non vorrei quindi che si discutessero ancora problemi che sono stati superati dai pareri vincolanti emessi dalle suddette Commissioni.

Per quanto riguarda l'articolo 14, è stato adottato l'espedito di ricorrere ad una nuova formulazione, che specifica quali sono i casi in cui anche ai dirigenti dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato vengono attri-

buite alcune indennità che, per i dirigenti di altre amministrazioni, sono considerate inammissibili, in quanto lo stipendio dei dirigenti è omnicomprensivo. A me rincresce che questa Commissione abbia approvato un premio di incentivazione per l'amministrazione delle poste. Io sono stato un funzionario delle poste e non ho mai chiesto, né l'avrei mai fatto, un tale premio e mi dispiace — ripeto — che si sia fatta questa concessione, poiché in tal modo si è operata una rottura di una uniformità di trattamento, che è gravida di successive conseguenze. Anche se vi sono state ragioni politiche piuttosto gravi che hanno portato ad una tale decisione, resta il fatto che questo non fa altro che scardinare tutto il sistema. In questo caso, tanto varrebbe affrontare una lunghissima discussione, ma almeno risolvere una volta per tutte il problema, evitando in tal modo di prendere decisioni affrettate, che sono contro l'equità. Infatti, a ben guardare, queste concessioni sono settoriali e non giustificate.

A proposito delle considerazioni fatte dal relatore, sono d'accordo con lui, ma debbo aggiungere qualche altra cosa in merito all'articolo 14. Innanzitutto chiediamo che si eviti finalmente di confondere i dirigenti con alcuni dipendenti delle amministrazioni pubbliche che hanno incarichi di cosiddetta « piccola dirigenza ». Ciò può far comodo agli altri dirigenti o funzionari o burocrati, ma in tal modo si gioca sull'equivoco. Dirigente è colui che è inquadrato nei ruoli della pubblica amministrazione a livello dei dirigenti o dei dirigenti generali o dei superdirigenti generali; gli altri, cioè, ad esempio, i componenti delle squadre di rialzo, si chiamavano prima dirigenti tecnici, secondo una vecchia terminologia che va modificata poiché è continua fonte di equivoci. Infatti, se tali dirigenti sono di bassa e non di media qualifica, non bisogna giocare sull'equivoco che nasce dal fatto che si usa un vocabolo a cui si attribuiscono due significati diversi, né bisogna concedere certe indennità a chi non ha il diritto di ottenerle.

Del resto, è stato più volte chiarito in quali casi tale indennità va applicata e mi dispiace dover ripetere che, per quanto si riferisce alla reperibilità, non è possibile concedere ai dirigenti (ai veri dirigenti), sia tecnici sia amministrativi, alcun compenso particolare, in quanto il loro *status* giuridico chiaramente prevede una loro reperibilità permanente e un orario di servizio che è fissato in 60 ore settimanali (orario piuttosto lungo, direi). Nel nuovo stipendio omnicomprensivo è stato inglobato il corrispettivo medio di una

prestazione lavorativa che è doppia di quella di un impiegato normale. Queste sono le ragioni per cui io sono nettamente contrario al richiamo all'articolo 29 delle disposizioni sulle competenze accessorie contenuto nel nuovo testo dell'articolo 14.

Per quanto riguarda il trasferimento, a me sembra che ci troviamo nelle stesse condizioni, perché in questo caso esso non sarebbe altro che il movimento del dipendente per motivi inerenti al posto di lavoro. In questo senso, secondo me, va inteso l'articolo 81 delle disposizioni sulle competenze accessorie e anche la normativa che ad esso si richiama, che vale, sempre a mio avviso, sia per i tecnici sia per i non tecnici dell'amministrazione ferroviaria.

Perciò, ripeto, questa indennità non può essere erogata perché contrasta con lo *status* giuridico del dirigente. Le stesse considerazioni valgono per la indennità di progettazione prevista dall'articolo 29, ora 70, della legge 11 febbraio 1970 n. 34.

GUERRINI, *Relatore*. Non si tratta di una indennità di progettazione.

MANCINI ANTONIO. Io mi riferisco alla indennità straordinaria di progettazione. Sono favorevole solo ad una eventuale indennità attribuita al personale tecnico laureato delle ferrovie (forse anche non laureato), purché abbia qualifiche professionali tecniche ed esegua lavori tecnici, in quanto vi è una inadempienza del Governo. Infatti, io ritengo la famosa legge di delega — sulla quale si è sollevato fin troppo scandalo — giusta per taluni aspetti, ma per altri ingiusta. Essa prevede, all'articolo 28, che le qualifiche tecniche professionali corrispondenti al personale laureato — dirigente o no — assunto con funzioni professionali di progettazione o altre, debbano essere compensate in maniera particolare. A tale articolo non è stata ancora data applicazione; perciò, in attesa che ciò avvenga attraverso un decreto delegato o altro strumento legislativo, si può introdurre tranquillamente nell'ordinamento una equa indennità che supplisca alla mancata corresponsione di quanto dovuto a questo personale.

Questo è il mio pensiero, anche se mi rammarico di doverlo esprimere in modo così crudo: il fatto è che l'articolo 28 della legge di delega formula una disciplina completamente nuova del rapporto di impiego dei dirigenti con qualifica di laureato e, sia pure con una formulazione dubbia, anche del personale diplomato, che è rappresentato dai geometri, dai

periti industriali o dai disegnatori nel settore meccanico. L'indennità è prevista anche per questo personale, limitatamente però all'esecuzione di funzioni e a situazioni tali da impedire altrimenti alla pubblica amministrazione di condurre avanti i propri piani, che hanno sempre una forte caratterizzazione tecnica. Le stesse considerazioni valgono per l'amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni.

GUERRINI, *Relatore*. A me sembra che nel corso della discussione si sia arrivati a questa affermazione, e cioè che non vi è alcuna ostilità preconcepita della Commissione nei confronti dei dirigenti. Credo, inoltre, che si possa convenire con quanto ha dichiarato l'onorevole Damico circa l'esigenza di porre i dirigenti nelle migliori condizioni economiche e di lavoro possibili, finché possano espletare le loro funzioni.

Ciò che io contesto è il fatto che non possiamo raggiungere questo risultato con mezzi surrettizi per i dirigenti stessi, poiché si introduce una normativa che non può applicarsi al dirigente in quanto tale. In questo modo non facciamo certamente un buon lavoro legislativo, che si potrebbe invece raggiungere attraverso l'opera di un comitato appositamente formato, che esamini a fondo tutti gli aspetti del problema.

SINESIO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Poiché è chiaro che spetta al Parlamento legiferare tenendo conto delle esigenze del paese, ritengo ingiusto voler poi far risalire al Governo la responsabilità di presunte inattualità di questa o di quella legge, che sta se mai al Parlamento modificare, adattandole alle mutate condizioni della realtà.

Scendendo nel merito di questo disegno di legge, debbo dire che è altresì ingiusto accusare il Governo di portare avanti un provvedimento surrettizio, volendosi soltanto evitare che la Corte dei conti ponga il Governo stesso nella impossibilità di corrispondere alle esigenze del paese; inoltre il Governo non è al servizio dei sindacati ma della collettività. Sottolineo comunque che si tratta di premi eccezionali, che non vengono corrisposti a tutto il personale. Ora però ci troviamo di fronte a questa situazione: che il gruppo della democrazia cristiana e quello socialista sostengono l'inapplicabilità degli articoli 29, 70 e 81 delle disposizioni sulle competenze accessorie, mentre il gruppo comunista subordina tale applicabilità all'esistenza di obiettive esigenze dell'amministrazione.

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 30 APRILE 1975

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, può rimanere stabilito che si procederà alla costituzione di un gruppo informale di lavoro, di cui mi riservo di nominare i componenti.

(Così rimane stabilito).

Il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

Discussione del disegno di legge: Autorizzazione all'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni e all'Azienda di Stato per i servizi telefonici a superare per il 1974 i limiti di spesa per prestazioni straordinarie (3606).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Autorizzazione dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni e all'azienda di Stato per i servizi telefonici a superare per il 1974 i limiti di spesa per prestazioni straordinarie ».

L'onorevole Ferdinando Russo ha facoltà di svolgere la relazione.

RUSSO FERDINANDO, Relatore. Il provvedimento si riferisce alle prestazioni di lavoro straordinario che l'amministrazione delle poste ha dovuto autorizzare nel corso del 1974 nel settore sia degli uffici principali, sia di quelli locali, nella considerazione che le variazioni delle tabelle organiche approvate da questa stessa Commissione nel 1974 non hanno consentito, nel corso dell'anno precedente, la copertura dei posti in organico. Con l'approvazione di questo disegno di legge non si fa altro che utilizzare alcune somme — già destinate al pagamento del personale che non si è riuscito ad assumere — per la retribuzione del lavoro straordinario che il personale in servizio ha dovuto espletare. L'importo massimo di tali somme è di 9 miliardi e 700 milioni di lire. Invito pertanto la Commissione ad approvare questo disegno di legge così com'è formulato.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

BALDASSARI. I motivi che ci inducono a votare contro questo disegno di legge sono gli stessi che abbiamo espresso in occasione della discussione del disegno di legge di proroga delle disposizioni del decreto-legge n. 262 dell'8 luglio 1974. Vi è solo da rilevare che, nonostante il massiccio ricorso allo straordinario, il 1974 ha rappresentato l'anno in cui la

crisi dell'azienda postale è stata più acuta. Per queste ragioni preannuncio il voto contrario del gruppo comunista a questo disegno di legge.

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

FRACASSI, Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni. Mi associo alle conclusioni esposte dall'onorevole relatore. Colgo l'occasione per scusarmi con l'onorevole presidente e con i componenti della Commissione: nella seduta precedente distribuii loro un elenco delle province, con la suddivisione per compartimenti, contenente la specifica delle somme stanziare per lo straordinario; per aderire sollecitamente alla richiesta formulata dall'onorevole Damico, il lavoro è stato effettuato in fretta e l'amministrazione competente è incorsa in alcuni errori. L'elenco in questione è stato corretto e ne consegno pertanto una nuova copia all'onorevole presidente, perché voglia distribuirlo ai componenti della Commissione.

PRESIDENTE. Ringrazio l'onorevole sottosegretario Fracassi per la sollecitudine dimostrata. Il nuovo elenco sarà distribuito ai componenti la Commissione a cura della segreteria.

Passiamo agli articoli del disegno di legge, che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 1.

L'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni e l'Azienda di Stato per i servizi telefonici sono autorizzate a superare nell'esercizio 1974 i limiti di spesa annua relativa alle prestazioni straordinarie rese, anche con il sistema del cottimo, dal personale dipendente, di cui all'ultimo comma dell'articolo 3 del decreto del Presidente della Repubblica 5 giugno 1965, n. 749, e successive modificazioni, rispettivamente, nella misura massima di lire 9.000 milioni e di lire 720 milioni.

(È approvato).

ART. 2.

All'onere derivante dall'applicazione della presente legge per l'anno 1974, ammontante complessivamente a lire 9.720 milioni, si provvede: per l'Amministrazione delle poste

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 30 APRILE 1975

e delle telecomunicazioni con riduzione degli stanziamenti dei capitoli 273 e 276 dello stato di previsione della spesa per l'anno finanziario 1974 rispettivamente per lire 7.500 milioni e per lire 1.500 milioni; per l'Azienda di Stato per i servizi telefonici con riduzione dello stanziamento del capitolo 101 dello stato di previsione della spesa per l'anno finanziario 1974 per lire 720 milioni.

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

Sugli stanziamenti recati dalla presente legge possono essere assunti impegni di spesa entro il termine di 20 giorni dalla data di pubblicazione della legge medesima.

(È approvato).

Il disegno di legge sarà subito votato a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto dei disegni e delle proposte di legge esaminati nella seduta odierna.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione.

Disegno di legge: Riordinamento dei servizi marittimi postali e commerciali di carattere locale (Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (3649).

Presenti e votanti	27
Maggioranza	14
Voti favorevoli	27
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

A seguito dell'approvazione del disegno di legge n. 3649, risultano assorbite le proposte di legge Perrone ed altri (2180), Merli ed altri (2454) e Bernini ed altri (2968).

Proposta di legge dei Senatori Cipellini e Giraudò: Ulteriore stanziamento per la ricostruzione della linea Cuneo-Breil-Ventimiglia (Approvata dalla VIII Commissione permanente del Senato) (3707).

Presenti e votanti	27
Maggioranza	14
Voti favorevoli	26
Voti contrari	1

(La Commissione approva).

Disegno di legge: Autorizzazione all'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni e all'Azienda di Stato per i servizi telefonici a superare per il 1974 i limiti di spesa per prestazioni straordinarie (3606).

Presenti e votanti	27
Maggioranza	14
Voti favorevoli	20
Voti contrari	7

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Alessandrini, Baghino, Baldassari, Ballarin, Becciu, Belci, Catella, Ceravolo, Ciacci, Damico, de Vidovich, Fortuna, Foscarini, Galasso, Guerrini, Ippolito, Mancini Antonio, Marocco, Marzotto Caotorta, Merli, Miotti Carli Amalia, Pezzati, Pisanu, Russo Ferdinando, Skerk, Vineis e Volpe.

La seduta termina alle 14,10.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. GIORGIO SPADOLINI

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO