

COMMISSIONE VIII

TRASPORTI - COMUNICAZIONI - MARINA MERCANTILE

LXVII.

SEDUTA DI VENERDÌ 21 DICEMBRE 1951

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **ANGELINI**

INDICE

	PAG.
Disegni di legge (Discussione e approvazione):	
Acquisto di nuovo materiale rotabile per le ferrovie calabro-lucane. (<i>Approvato dal Senato</i>). (2345)	667
PRESIDENTE	667, 668
MAROTTA, <i>Relatore</i>	667
MATTARELLA, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	668
Ripristino del concorso statale nel pagamento degli interessi sui mutui pescherecci. (<i>Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato</i>). (2343)	668
PRESIDENTE	668, 669, 670, 671
SALERNO, <i>Relatore</i>	668
TAMBRONI, <i>Sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i>	669, 670, 671
MONTICELLI	670
BALDASSARI	670, 671
LOMBARDI RICCARDO	670, 671
DUCCI	670
Disciplina del trasporto degli effetti postali sulle autolinee in concessione alle industrie private. (<i>Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato</i>). (2371)	671
PRESIDENTE	671, 673
MONTICELLI, <i>Relatore</i>	671, 673
BALDASSARI	673
COTANI	673
PETRUCCI	673
TAMBRONI, <i>Sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i>	673
COLASANTO	673
Votazione segreta:	
PRESIDENTE	675

La seduta comincia alle 9,15.

SEMERARO SANTO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

Discussione del disegno di legge: Acquisto di nuovo materiale rotabile per le ferrovie calabro-lucane. (Approvato dal Senato). (2345).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Acquisto di nuovo materiale rotabile per le ferrovie calabro-lucane », già approvato dal Senato.

Comunico che la Commissione finanze e tesoro ha espresso parere favorevole al disegno di legge.

Prego il relatore, onorevole Marotta, di svolgere la sua relazione.

MAROTTA, *Relatore*. Con una legge del 1949 veniva concessa una anticipazione di 900 milioni alla Società Mediterranea delle ferrovie calabro-lucane per l'acquisto di materiale rotabile. Questa legge, pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale* del 6 aprile 1949, poté avere pratica attuazione soltanto dopo il 22 luglio 1950, perché solo allora fu possibile stipulare la relativa convenzione. Sorsero, infatti, delle difficoltà circa la natura del materiale da acquistare. Precisamente, fu necessario modificare le disposizioni, contenute nello schema di convenzione da noi approvato, per acquistare, anziché 25 automotrici, 24 automotrici e 8 rimorchi. Per questa ragione, occorre chiedere il parere del Consiglio di Stato e passarono, così, quindici mesi prima che la

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 21 DICEMBRE 1951

convenzione stipulata tra lo Stato e la Società Mediterranea diventasse esecutiva. Quindi, i termini stabiliti nella legge 6 aprile 1949 non poterono essere più rispettati. Infatti, era previsto che entro il 31 dicembre 1951 bisognasse completare l'acquisto del materiale. Ciò non essendo stato possibile, il Ministero ci propone ora, con questo disegno di legge, una proroga dei termini, di un solo anno nel testo ministeriale, e che il Senato ha, invece, portato a 18 mesi per evitare che si debba ricorrere ad un secondo provvedimento.

Nello stesso tempo, si è provveduto anche a stabilire le modalità per il fondo di rinnovo, che la legge del 1949 rinviava ad altro provvedimento legislativo. Si è stabilito, cioè, che ogni anno lo Stato debba versare, per il fondo di rinnovo, una somma pari al cinque per cento del valore a nuovo del materiale rotabile in servizio sulle linee calabro-lucane.

Questo disegno di legge è stato approvato, senza contrasto, dal Senato in Assemblea, e ritengo che anche noi possiamo approvarlo, in maniera da permettere al più presto l'ammmodernamento del materiale rotabile di questa ferrovia.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale. Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa.

MATTARELLA, Sottosegretario di Stato per i trasporti. Desidero informare la Commissione che la causa del ritardo non è imputabile, né al Ministero, né alla Società Mediterranea, ma alle note vicissitudini della Società Breda, alla quale le ordinazioni sono state commesse. Però, ci risulta che i lavori sono già stati iniziati ed entro quindici giorni si dovrebbe avere la consegna della prima locomotrice; la consegna di tutto l'altro materiale avverrebbe entro il prossimo giugno.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli che, se non vi sono osservazioni od emendamenti, porrò successivamente in votazione.

ART. 1.

È protratto al 30 giugno 1952 il termine di esecuzione e di presentazione di domande di proroghe, stabilito nell'articolo 1, commi primo e secondo, della convenzione stipulata il 9 marzo 1950 a norma dell'articolo 2 della legge 6 aprile 1949, n. 168, e approvata con decreto del Presidente della Repubblica 5 aprile 1950, n. 488, concernente l'immissione in servizio del nuovo materiale rotabile che la Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo deve acquistare per l'esercizio delle ferrovie Calabro-Lucane.

È corrispondentemente protratta al 1° luglio 1952 la data a decorrere dalla quale detta Società, a' sensi dell'articolo 1, secondo comma, della legge 6 aprile 1949, n. 168, e dell'articolo 5, primo comma, della richiamata convenzione 9 marzo 1950, dovrà rimborsare in annualità posticipate le anticipazioni concesse dal Ministero dei trasporti per l'acquisto del nuovo materiale rotabile.

(È approvato).

ART. 2.

Il Ministero dei trasporti provvederà alla costituzione del fondo di cui all'articolo 2, secondo comma, della legge 6 aprile 1949, n. 168, per il rinnovo del materiale rotabile indicato nel precedente articolo 1, mediante versamento al Contabile del portafoglio di una quota annua pari al 5 per cento del valore a nuovo nell'anno del materiale in servizio nell'anno stesso, per l'investimento in titoli di Stato o da esso garantiti, che dovranno essere depositati presso la Tesoreria provinciale di Roma.

Alla spesa occorrente si farà fronte con le normali assegnazioni di bilancio del Ministero dei trasporti.

Sono applicabili al fondo anzidetto le clausole dell'articolo 26, commi secondo, terzo e quarto, della convenzione 10 luglio 1926, approvata con decreto-legge 29 luglio 1926, n. 1450, relativa alla concessione delle ferrovie calabro-lucane.

(È approvato).

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

Discussione del disegno di legge: Ripristino del concorso statale nel pagamento degli interessi sui mutui pescherecci. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (2343).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Ripristino del concorso statale nel pagamento degli interessi sui mutui pescherecci », già approvato dalla competente Commissione del Senato.

Comunico che la Commissione finanze e tesoro ha espresso parere favorevole.

Prego il relatore, onorevole Salerno, di riferire.

SALERNO, Relatore. Questo disegno di legge è collaterale all'altro, recante il numero 2342, che approvammo nella precedente seduta della nostra Commissione. Anche questo

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 21 DICEMBRE 1951

disegno di legge mira ad agevolare e a potenziare il settore della pesca. Mentre nel primo lo Stato contribuisce con propri fondi per determinate finalità, qui lo Stato concorre con il pagamento parziale degli interessi sui mutui contratti dai singoli lavoratori della pesca. Il concorso statale riguarda, quindi, soltanto la partecipazione al pagamento degli interessi. Anche questo rappresenta un aiuto importantissimo, dato il caro prezzo a cui deve essere pagato il denaro nella nostra economia di oggi. La ragione di questo intervento statale sta nel fatto che, purtroppo, il settore della pesca è composto di povera gente, la quale non è in condizioni di poter contrarre mutui a interesse troppo elevato, per procedere a quelle operazioni di rinnovamento, di trasformazione e di perfezionamento che sono indispensabili perché l'economia della pesca sia anche in Italia produttiva e utile alla collettività.

Anche a proposito di questo disegno di legge vi è da notare che le somme stanziare sono eccessivamente limitate. Come tutti sanno, questo provvedimento non costituisce una novità. Già nella prima legge a favore della pesca, quella del 1921, si stabiliva un analogo concorso dello Stato, che fu interrotto durante la guerra. Con questa legge, sottoposta al nostro esame, si ripristina il concorso dello Stato, nella misura del 3 per cento, nel pagamento degli interessi.

La riserva che v'è da fare, ripeto, è che anche per questo disegno di legge lo stanziamento è modesto: ad integrazione dei precedenti stanziamenti disposti con la legge del 1921 e con altre successive, si fissano venti milioni, distribuiti in sei annualità.

Dunque, anche in questa occasione si dovrebbero muovere gli stessi rilievi, mossi a proposito dell'altro disegno di legge, che ho precedentemente ricordato. Tuttavia, poiché una discussione su questo argomento non potrebbe avere che un carattere accademico, sono dell'opinione che, pur richiamandoci all'ordine del giorno approvato nella precedente seduta, il meglio che si possa fare è di approvare la legge e di procedere oltre nella speranza di tempi migliori.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale. Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa.

TAMBRONI, Sottosegretario di Stato per la marina mercantile. Quanto ha detto l'onorevole Salerno è esatto. Il tentativo che ha fatto il Governo è diretto a ripristinare il credito peschereccio, poiché dal 1938, in effetti, esso è stato praticamente annullato. Le banche non hanno prestato la più piccola somma

ai pescatori. Lo Stato ha voluto, col ripristino di una vecchia disposizione di legge, riattivare efficacemente il credito peschereccio. Il contributo del tre per cento, in un certo senso, è poca cosa; sul piano morale, indubbiamente, è un avvio. Anche perché con i venti milioni, da calcoli piuttosto esatti, si pensa di poter concorrere al pagamento degli interessi su un volume di crediti per circa 800 milioni. Se pensiamo che il credito peschereccio viene richiesto per somme molto limitate, se ne deve concludere che il presente disegno di legge rappresenterà veramente una ripresa del credito peschereccio e un vantaggio per la pesca italiana.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli.

Do lettura dell'articolo 1:

« Il Ministro per la marina mercantile è autorizzato, a decorrere dall'esercizio 1951-52, a concedere il concorso nel pagamento degli interessi nella misura del 3 per cento e per le operazioni di credito peschereccio d'impianto e di miglioramento, fino al loro ammortamento e per una durata massima di anni sei. Le suddette operazioni di credito debbono riguardare:

a) costruzioni, in cantieri nazionali, di nuove navi e galleggianti per la pesca e per il trasporto del pescato;

b) miglioramento di navi e galleggianti esistenti, mediante nuove installazioni per uso della pesca;

c) impianto di stabilimenti per la lavorazione del pesce e dei sottoprodotti della pesca;

d) impianto di magazzini per la conservazione e la distribuzione del pescato e per l'approvvigionamento delle barche da pesca, di manufatti di uso collettivo per i pescatori;

e) provvista di reti da pesca, cavi, ormeggi, lampade e quant'altro possa occorrere per l'attrezzatura peschereccia, compresi filati, fibre vegetali ed ogni altra materia prima destinata alla confezione di attrezzi da pesca;

f) costruzione e miglioramento di mercati all'ingrosso del pesce.

Possono compiere le operazioni di credito di cui al presente articolo le Casse di risparmio, i Monti di Credito su pegni di 1^a categoria, gli Istituti di credito agrario, nonché gli altri Enti ed Istituti che vi siano autorizzati con decreto del Ministro per il tesoro di concerto con quello per la marina mercantile. I mutui saranno garantiti mediante ipoteca sugli immobili e sui natanti, che dovranno essere rispettivamente assicurati contro i rischi dell'incendio e contro quelli della navigazione».

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 21 DICEMBRE 1951

L'onorevole Baldassari ha presentato tre emendamenti a questo articolo. Il primo dice:

« Elevare il concorso nel pagamento degli interessi al sei per cento. In via subordinata, qualora non venisse aumentato lo stanziamento, sopprimere le lettere c) ed f) ».

Un altro emendamento è inteso a sostituire la lettera d), ammettendo al beneficio del concorso statale le operazioni di credito riguardanti i centri di raccolta del pesce.

Il terzo ed ultimo emendamento è pressivo dell'ultimo comma dell'articolo 1.

MONTICELLI. Mentre a proposito del disegno di legge discusso nella precedente seduta e riguardante sempre il settore della pesca, non fui d'accordo su alcuni articoli, in quanto ritenevo che non potesse assolutamente essere raggiunto lo scopo che si voleva perseguire, data l'esiguità dei fondi stanziati, viceversa, nel caso del presente disegno di legge, non nutro alcuna consimile perplessità e non posso essere, quindi, d'accordo sugli emendamenti del collega Baldassari. Se ben ricordo, con la legge 26 marzo 1921 si cominciò ad aiutare il credito peschereccio, offrendo un contributo sui mutui che i pescatori contraevano con l'Istituto di credito per la cooperazione. La legge del 1921 fu modificata da leggi successive, fino a che si giunse alla trasformazione dell'Istituto di credito per la cooperazione in Banca nazionale del lavoro. Nella prima legge il contributo statale era fissato nella misura del 2 per cento; successivamente, con legge 31 gennaio 1931 fu aumentato al 2,50 per cento.

Quindi, fino al 1944-45, poiché l'ultima legge del 21 maggio 1940 prorogava le disposizioni precedenti fino all'esercizio finanziario 1944-45, il contributo era del 2,50 per cento. Ora, con il presente disegno di legge si arriva al 3 per cento, con uno stanziamento di 20 milioni che, come ha già detto il Sottosegretario, consentirà di concorrere nel pagamento degli interessi su una massa notevole di mutui.

La mia preoccupazione, invece, è un'altra: che, cioè, s'incontreranno molte difficoltà nell'applicazione della legge. Per quanto in essa siano indicati gli istituti che possono compiere operazioni di credito, temo che, nonostante la legge, molto difficilmente gli interessati riusciranno ad ottenere i mutui. Così la legge rimarrà inoperante.

BALDASSARI. Quando il concorso dello Stato era del due per cento, gli istituti di credito esigevano il 4 o 5 per cento di interessi;

si può dire, perciò, che il contributo dello Stato coprì il 50 per cento degli interessi. Oggi si darebbe, è vero, il 3 per cento, ma il tasso di interesse è del 13, 14, 15 per cento.

TAMBRONI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. È del 7 per cento.

BALDASSARI. Quali istituti praticano questo tasso?

MONTICELLI. Gli istituti di credito previsti nella legge. Ma vi è da dubitare che compiranno queste operazioni di credito.

BALDASSARI. Quindi, i pescatori, che avranno necessità di provvedersi di denaro, non lo potranno ottenere dagli istituti di credito indicati nella legge e saranno costretti a ricorrere ad altri istituti che percepiranno un interesse del 15 per cento. Ecco che il concorso dello Stato si riduce a una trascurabile entità. Non solo, ma il contributo viene completamente a mancare, se il mutuo non è fatto presso gli istituti indicati nella legge.

Perciò, la mia proposta di aumentare il contributo al 6 per cento mi sembra più che ragionevole.

LOMBARDI RICCARDO. La vera difficoltà che incontra il pescatore è quella di non poter dare una garanzia reale. Questa legge dovrebbe, almeno, operare come garanzia da parte dello Stato. Se lo Stato offrisse la garanzia del credito, la stipulazione dei mutui sarebbe estremamente facilitata. Così com'è, la legge è inoperante.

DUCCI. I rilievi degli onorevoli Salerno, Lombardi e Baldassari sono giusti. Da parte mia, desidero aggiungere che nel 1927, nel 1929, nel 1931 non erano queste le sole provvidenze che riguardavano la pesca. Ve ne erano delle altre, molto più consistenti. V'era una cointeressenza nel pagamento del carbone e v'era un premio per il pescato. Quindi, la pesca non era così abbandonata come lo è adesso, perché, oltre all'intervento nella estinzione dei mutui, lo Stato aveva predisposto anche delle agevolazioni che servivano, in un modo o nell'altro, a sollevare la pesca.

PRESIDENTE. Anche a me pare che le osservazioni dei colleghi Baldassari e Monticelli siano sostanziali. Infatti, la legge, per essere operante, deve trovare nel campo finanziario le possibilità di attuazione. Ma tutti sappiamo quanto sia difficile il credito in questo momento, anche in settori più importanti di quello della pesca. La verità è che questa legge rappresenta un tentativo. Bisognerà vedere se, localmente, attraverso le piccole banche, le casse regionali, le casse di risparmio, si potrà riavviare il credito peschereccio.

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 21 DICEMBRE 1951

Siamo d'accordo che il 3 per cento è poco e che bisognerebbe arrivare al 6 per cento, perché soltanto attraverso un contributo di tal misura sarebbe possibile ottenere i mutui, in quanto le garanzie sussidiarie sono molto relative. I pescatori non hanno garanzie personali da dare: la garanzia sugli attrezzi è poca cosa, perché questi sono sottoposti all'usura. Elevando il contributo, si darebbe all'istituto di credito la garanzia che per lo meno il 6 per cento è assicurato.

Ma mi pare che sia esatto anche quello che dice il Sottosegretario: di tentare, cioè, di ravvivare questo credito peschereccio. Tra un anno, faremo un consuntivo, vedremo che cosa si è ottenuto con queste disposizioni, vedremo quella che è la situazione finanziaria e le richieste che ci sono. Evidentemente, non è preclusa la strada, né ad una nostra iniziativa, né all'iniziativa del Governo, di intervenire con altri provvedimenti, quando quello attuale si manifesti imperfettamente operante. Per ora, contentiamoci di approvare questa legge, come è stata approvata dal Senato, per poter dire che abbiamo compiuto un primo passo. Per questo motivo, pregherei l'onorevole Baldassari di non insistere sui suoi emendamenti.

BALDASSARI. Ritiro i miei emendamenti.

LOMBARDI RICCARDO. Per sorvegliare l'applicazione della legge, potremmo chiedere al Ministro che fra sei mesi ci informi sulla entità delle richieste di finanziamento, per avere una norma onde regolarci.

TAMBRONI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Il Governo non ha nessuna difficoltà ad accettare questa richiesta.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 1.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 2:

« Il credito per la costruzione e l'acquisto di battelli e di attrezzi da pesca e delle materie di cui alla lettera e) del precedente articolo, per l'impianto e l'esercizio di magazzini di deposito e di vendita e per qualsiasi altro impianto concernente l'industria della pesca, esercitato da coloro che vi sono o possono esservi autorizzati a mente dell'ultimo comma dell'articolo 1, è di pieno diritto garantito da speciale privilegio legale secondo i modi e i limiti di cui all'articolo 50 del testo unico delle leggi sulla pesca approvato con regio decreto 8 ottobre 1931, n. 1604 ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 3:

« Ad integrazione degli stanziamenti di cui all'articolo 93 del testo unico delle leggi sulla pesca approvato con regio decreto 8 ottobre 1931, n. 1604, all'articolo 8 della legge 3 giugno 1935, n. 1281, ed all'articolo 3 della legge 21 maggio 1940, n. 626, sono annualmente assegnate, a partire dall'esercizio finanziario 1951-52, le seguenti somme:

Esercizio 1951-52 . . .	L.	3.000.000
» 1952-53 . . .	»	3.000.000
» 1953-54 . . .	»	3.000.000
» 1954-55 . . .	»	6.000.000
» 1955-56 . . .	»	2.500.000
» 1956-57 . . .	»	2.500.000

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 4.

« Alla copertura dell'onere di lire 3.000.000, relativo all'esercizio 1951-52, si provvede mediante la utilizzazione di una corrispondente aliquota dei fondi accantonati sul capitolo 453 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per lo stesso esercizio.

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

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

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

Discussione del disegno di legge: Disciplina del trasporto degli effetti postali sulle autolinee in concessione alle industrie private. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (2371).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Disciplina del trasporto degli effetti postali sulle autolinee in concessione alle industrie private », già approvato dalla VII Commissione permanente del Senato.

Prego il relatore, onorevole Monticelli, di svolgere la sua relazione.

MONTICELLI, *Relatore*. Il trasporto di effetti postali sulle autolinee dava diritto, in base al regio decreto 24 aprile 1921, n. 671, ai gestori delle autolinee, ad un contributo da parte del Ministero delle poste. Successivamente, in base alla legge 28 settembre 1939,

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 21 DICEMBRE 1951

il contributo venne corrisposto nella misura di 150 lire per chilometro di linea autorizzata, aumentabile a lire 300 quando il percorso non fosse superiore ai 15 chilometri.

Con decreto interministeriale del 6 agosto 1946 queste cifre vennero aumentate, rispettivamente, a lire 900 e lire 1800. Dal 1946 i concessionari dei servizi non hanno più avuto alcun aumento, malgrado le loro richieste. Infatti, in relazione alla gravosità del servizio, determinata sia dall'afflusso di molti passeggeri sulle autolinee, sia dai numerosi pacchi dono che arrivavano dall'estero, il loro lavoro era quanto mai considerevole, e il canone percepito esiguo.

L'Ispettorato della motorizzazione ha ritenuto giuste queste richieste e, d'accordo col Ministero del tesoro, con la motorizzazione civile e con l'Associazione degli autotrasportatori, è stato convenuto di elevare queste cifre, rispettivamente, a lire 3000 e lire 4000 per chilometro.

A fronteggiare questo aumento di spesa di 161.500.000 lire, si provvede con le disponibilità del bilancio 1950-51.

In occasione di questo disegno di legge, il Ministero delle poste e telecomunicazioni, d'accordo col Ministero dei trasporti, ha voluto riordinare una parte della materia del trasporto degli effetti postali. Anzitutto, si è stabilito che fino al limite di 40 chilogrammi di dispacci ordinari il trasporto deve essere gratuito. Questa norma era necessaria, perché era sembrato che, attraverso l'articolo 69 del Codice postale, la disposizione di una legge precedente, che stabiliva la gratuità del trasporto fino a 40 chilogrammi, fosse stata abrogata. Per evitare controversie, all'articolo 2 viene riaffermato il principio che il trasporto è gratuito, quando i dispacci ordinari non superino i 40 chilogrammi.

Con l'articolo 3 si stabilisce il limite di peso e di numero degli effetti da trasportare e da scambiare.

Con l'articolo 4, invece, si viene incontro a una constatata necessità, di dare, cioè la preferenza ai trasporti postali. Durante il periodo della guerra e limitatamente a questo periodo, era stata stabilita questa precedenza sui colli agricoli. L'articolo 4 riafferma appunto, la norma del decreto ministeriale del 1° dicembre 1942, che disponeva tale precedenza.

L'articolo 5 elimina le controversie che sono sorte numerose tra le imprese e l'amministrazione a causa dell'incertezza delle valutazioni sull'entità delle prestazioni inerenti allo scambio degli effetti postali presso gli uf-

fici postali. Infatti, la legge del 1939, che è il regolamento di attuazione del Codice postale, stabiliva l'obbligo per il concessionario di fornire all'Amministrazione postale il trasporto dall'ufficio postale al luogo di fermata dell'autoservizio. Con l'articolo 5 viene stabilito che, dove è possibile, le autolinee debbono arrivare proprio davanti all'ufficio postale. Dove questo non è possibile, limitatamente alla distanza di 150 metri, il concessionario è tenuto a fornire il personale. Quando la distanza superi i 150 metri, ci saranno delle convenzioni particolari tra l'Amministrazione delle poste e il concessionario. In tal modo, le controversie che sorgevano circa il trasporto degli effetti postali dal punto ordinario di fermata degli autobus fino al luogo dove è situato l'ufficio postale, possono considerarsi eliminate.

L'articolo 6 aumenta le sanzioni previste all'articolo 71 del Codice postale; l'ammenda che può essere comminata, quando il fatto non costituisca reato più grave, varia da lire 1000 a lire 300 mila.

L'articolo 7 stabilisce che restano ferme tutte le disposizioni inerenti al servizio postale regolato dalla legge del 1939, cioè, dal regolamento di attuazione del Codice postale.

L'articolo 8 riguarda la copertura della maggiore spesa.

Sull'articolo 9 conviene soffermarci più a lungo.

Questo articolo, secondo il testo governativo, stabiliva che la legge dovesse avere effetto retroattivo dal 1° luglio 1950 nei confronti dei servizi automobilistici in esercizio alla data della sua entrata in vigore. Infatti, il Ministero si era preoccupato delle contestazioni esistenti per quei servizi automobilistici che hanno cessato di esercitare determinate linee, e nel caso di contestazione ritenne necessario non disporre questo recupero per il periodo precedente. Quando esista una continuità di linea, cioè, quando il servizio alla data di entrata in vigore della legge sia tuttora operante, i concessionari avevano diritto, secondo il testo governativo, a vedere postergato al 1° luglio 1950 l'aumento del compenso spettante per i trasporti postali. Senonché la Commissione del Senato ha spostato il termine dal 1° luglio 1950 al 1° luglio 1951. Poiché sono state accantonate somme sufficienti per poter pagare dal 1° luglio 1950, mi permetto di proporre un emendamento per tornare al testo governativo.

Con questa unica modificazione propongo l'approvazione del disegno di legge

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 21 DICEMBRE 1951

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

BALDASSARI. Sono favorevole a mantenere la data del 1° luglio 1951, anche perché ci potrebbero essere state delle ditte che fossero diventate concessionarie più tardi del luglio 1950. In tal modo non occorre nemmeno dire che queste saranno escluse.

MONTICELLI, Relatore. Non è che siano escluse le ditte che hanno esercitato l'autolinea dopo il 1° luglio 1950, ma sono escluse quelle che hanno cessato di esercitare l'autolinea.

BALDASSARI. Ma potrebbe verificarsi anche questo caso, che, nel frattempo, alcune ditte abbiano preso a gestire delle autolinee e facciano da pochi mesi questo servizio. A queste andrebbe comunque dal 1° luglio 1950 il beneficio?

MONTICELLI, Relatore. No: solo da quando hanno cominciato ad esercitare.

BALDASSARI. Ma qui non è detto.

MONTICELLI, Relatore. Quando l'articolo 1 dice che i canoni sono commisurati in ragione di 3000 lire per chilometro, è chiaro che qualunque ditta abbia cominciato ad esercitare un determinato servizio, ha diritto a questo compenso, purché successivamente al 1° luglio 1950. Quindi, le preoccupazioni dell'onorevole Baldassari non mi pare siano fondate.

COTANI. Che ragione c'è di modificare il disegno di legge per venire incontro a delle ditte che già guadagnano abbastanza? Lasciamo questi fondi accantonati nel bilancio del Ministero delle poste, perché possano servire per qualche altro provvedimento.

PRESIDENTE. Anche a me pare che possiamo mantenere la data del 1° luglio 1951. Non vi è motivo di modificare la decisione del Senato.

PETRUCCI. Sono favorevole a questo disegno di legge perché i concessionari di pubblici esercizi hanno sempre protestato contro l'esiguità del compenso.

Però, faccio presente che la disposizione, ora riaffermata nell'articolo 5, ha dato luogo a gravi lamentele, poiché in base ad essa i rappresentanti dell'Amministrazione postale hanno preteso che gli autobus arrivassero addirittura davanti all'ufficio postale, anziché fermarsi nella piazza dei paesi, che rappresenta normalmente il luogo di più facile accesso per i viaggiatori. Ora non è detto che il trasporto degli effetti postali debba avere la preferenza sull'organizzazione del servizio di linea.

PRESIDENTE. Se vi sono delle ragioni di incompatibilità tra servizio postale e servizio di autolinea, l'Amministrazione appalterà ad altri il servizio postale. Il concessionario, se non ha convenienza, potrà non prendere l'appalto del servizio postale.

PETRUCCI. Ma il concessionario è obbligato a prenderlo, non si può rifiutare.

Poi, all'articolo 6, si fa obbligo ai concessionari di trasportare gli effetti postali; ma avviene che alcuni servizi, avendo caratteristiche urbane in parte del percorso, non possono compiere questo servizio.

Siccome questo progetto è presentato di concerto con il Ministro dei trasporti, questi avrebbe fatto bene a sollevare queste obiezioni.

TAMBRONI, Sottosegretario di Stato per la marina mercantile. Per avere assistito alla discussione al Senato, posso precisare che la modifica è stata apportata in considerazione dei notevoli guadagni dei concessionari.

MONTICELLI, Relatore. Non insisto sul mio emendamento all'articolo 9.

COLASANTO. Proporrò, al secondo comma dell'articolo 1, dove si dice: « canoni », di aggiungere: « annui ».

PRESIDENTE. Il canone ha, di per sé, carattere annuo; quando deve essere giornaliero o mensile, si precisa.

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

Passiamo all'esame degli articoli che, se non vi sono osservazioni od emendamenti, porrò successivamente in votazione.

ART. 1.

L'accettazione, il trasporto e la consegna degli effetti postali da parte di ciascun concessionario dei servizi pubblici automobilistici per viaggiatori, bagagli e pacchi agricoli (autolinee) di qualunque natura e durata sono disciplinati a mezzo di apposita cartella di oneri, da approvarsi con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro delle poste e delle telecomunicazioni di concerto con il Ministro dei trasporti, sentito il parere del Consiglio di Stato.

I canoni da corrispondere per il trasporto degli effetti postali sono commisurati in ragione di lire 3.000 per chilometro di linea autorizzata per il trasporto stesso, restando assorbito il compenso suppletivo di lire 50 per ciascun ufficio intermedio servito.

Qualora per i trasporti postali l'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni ritenga di utilizzare la linea per un tratto

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 21 DICEMBRE 1951

non superiore a chilometri 15 o sul quale sono effettuate più di due corse giornaliere di andata e ritorno, il canone annuo chilometrico può essere elevato a lire 4.000.

Le disposizioni di cui al presente articolo avranno vigore fino a quando non sarà proceduto alla emanazione di ulteriori norme per la disciplina dei servizi automobilistici in concessione per il trasporto di viaggiatori, bagagli e pacchi agricoli.

(È approvato).

ART. 2.

L'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni può fruire dei servizi automobilistici a titolo gratuito per il trasporto di dispacci ordinari entro il limite di chilogrammi 40 per ogni viaggio di andata e ritorno da e per i luoghi di destinazione e da e per le località lungo la linea.

(È approvato).

ART. 3.

Il trasporto e lo scambio degli effetti postali saranno effettuati nei limiti di peso e di numero stabiliti sulla cartella d'oneri qualunque ne sia l'origine o la destinazione e con tutte le corse, autorizzate dall'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, che l'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni riterrà opportuno di utilizzare.

(È approvato).

ART. 4.

Il trasporto degli effetti postali ha la precedenza sul trasporto dei pacchi agricoli e delle merci con facoltà all'Amministrazione di fruire anche dell'eccedenza di disponibilità di portata e di spazio degli automezzi risultante dopo il carico del bagaglio privato strettamente indispensabile. In ogni caso i dispacci di corrispondenze e di valori hanno sempre preferenza.

(È approvato).

ART. 5.

Le imprese esercenti hanno l'obbligo di fare accedere le autovetture agli uffici postali sia estremi che intermedi e, qualora vi

ostino difficoltà stradali, provvederanno con proprio personale al trasporto ed allo scambio degli effetti postali presso i rispettivi uffici. Per il trasporto e lo scambio degli effetti postali negli uffici intermedi dell'autolinea, l'obbligo di provvedervi da parte delle imprese con proprio personale è limitato su una distanza di 150 metri intercedente tra l'ufficio postale e il punto di fermata delle autovetture e per tutte le corse utilizzate.

(È approvato).

ART. 6.

Gli esercenti i servizi automobilistici, i quali si rifiutino di accettare, trasportare e scambiare gli effetti postali o che abbandonino il servizio o che non notifichino in tempo utile all'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni gli itinerari e gli orari dei viaggi, sono puniti, salvo che il fatto costituisca un più grave reato, con l'ammenda da lire 1.000 a lire 300.000.

(È approvato).

ART. 7.

Restano ferme tutte le altre disposizioni inerenti al servizio postale di cui alla legge 28 settembre 1939, n. 1822.

(È approvato).

ART. 8.

Alla spesa occorrente si farà fronte con lo stanziamento iscritto al capitolo 30 dello stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'esercizio finanziario 1950-51, ed ai corrispondenti capitoli degli esercizi successivi.

(È approvato).

ART. 9.

La presente legge entra in vigore alla data della sua pubblicazione, con effetto dal 1° luglio 1951 nei confronti dei servizi automobilistici in esercizio alla data della sua entrata in vigore.

(È approvato).

Il disegno di legge sarà subito votato a scrutinio segreto.

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 21 DICEMBRE 1951

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge esaminati nell'odierna seduta.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione segreta dei seguenti disegni di legge:

« Ripristino del concorso statale nel pagamento degli interessi dei mutui pescherecci » (2343):

Presenti	37
Astenuti	3
Votanti	34
Maggioranza	18
Voti favorevoli	32
Voti contrari	2

(La Commissione approva).

« Acquisto di nuovo materiale rotabile per le ferrovie calabro-lucane » (2345):

Presenti e votanti	37
Maggioranza	19
Voti favorevoli	36
Voti contrari	1

(La Commissione approva).

« Disciplina del trasporto degli effetti postali sulle autolinee in concessione alle industrie private » (2371):

Presenti e votanti	37
Maggioranza	19
Voti favorevoli	36
Voti contrari	1

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Angelini, Babbi, Baldassari, Borsellino, Cara, Caroniti, Colasanto, Cotani, De Martino Alberto, De Palma, Farinet, Foderaro, Gallico Spano Nadia, Giavi, Imperiale, Jervolino Angelo Raffaele, Lombardi Riccardo, Maniera, Marotta, Mazza, Momoli, Monticelli, Nicotra Maria, Petrucci, Sala, Salerno, Salvatore, Semeraro Santo, Serbandini, Sica, Simonini, Spoleti, Terranova Raffaele, Tomba, Tommasi, Veronesi e Viale.

Si sono astenuti (per il disegno di legge n. 2343):

Baldassari, Sala, Semeraro Santo.

La seduta termina alle 10,40.