

COMMISSIONE VIII

TRASPORTI - COMUNICAZIONI - MARINA MERCANTILE

IV.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 1° APRILE 1954

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **ANGELINI ARMANDO**

INDICE

	PAG.
Disegno di legge (<i>Seguito della discussione e approvazione</i>)	
Concessione di esercizio della ferrovia metropolitana di Roma alla Società Tramvie e Ferrovie Elettriche di Roma (S. T. E. F. E. R.). (289)	33
PRESIDENTE	33, 36, 38
SENSI	34, 37
MATTARELLA, <i>Ministro dei trasporti</i>	37
RUBEO	38
Disegno di legge (<i>Discussione e approvazione</i>):	
Modifiche all'articolo 119 del Codice della navigazione e all'articolo 242 del relativo regolamento di esecuzione. (Età minima di ammissione dei fanciulli al lavoro marittimo). (562)	39
PRESIDENTE	39, 40, 41
ANTONIOZZI, <i>Relatore</i>	39, 41
CAFIERO	40, 41
SEMERARO SANTO	41
TERRANOVA COBRADO, <i>Sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i>	41
Votazione segreta:	
PRESIDENTE	41

Seguito della discussione del disegno di legge:

Concessione di esercizio della ferrovia metropolitana di Roma alla Società Tramvie e Ferrovie Elettriche di Roma (S.T.E.F.E.R.). (289).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: Concessione di esercizio della ferrovia metropolitana di Roma alla Società Tramvie e Ferrovie Elettriche di Roma (S.T.E.F.E.R.).

Come i colleghi ricorderanno, avevamo, in una precedente seduta, rinviato il seguito dell'esame del disegno di legge, sul quale riferii lo stesso, onde avere maggiori chiarimenti anche da parte del Ministro.

Come relatore, mi sono fatto premura di riesaminare a fondo la questione sotto il profilo dell'esercizio e faccio ora un supplemento alla mia relazione.

La ferrovia metropolitana Termini-Espozione costituisce un complemento della ferrovia Roma-Lido, nel senso che offre la possibilità di far penetrare fino a Termini il traffico continuativo di detta ferrovia.

Negli ultimi 15 anni, i centri abitati tra Roma e il mare, serviti dalla Roma-Lido, hanno subito un notevolissimo sviluppo, per cui, attualmente, una parte importante del traffico è quella inerente ai detti centri, i cui abitanti si trasferiscono giornalmente nella città per motivi di lavoro. In altre parole, la Roma-Lido, che all'inizio fu solamente una ferrovia a carattere stagionale, è divenuta una linea metropolitana, collegante con la città il suburbio ostiense.

La seduta comincia alle 9,15.

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

L'estensione di tale linea verso il centro della città e la istituzione di un servizio metropolitano diretto Termini-Lido costituiscono un obiettivo di grande interesse per la cittadinanza di Roma: obiettivo la cui realizzazione, nel quadro della economia generale e della praticità dei servizi, è peraltro attuabile soltanto mediante la unicità di gestione.

Per intesa fra il Ministero dei trasporti e la S.E.F.I. (cui la S.T.E.F.E.R. è subentrata), alcuni importanti impianti della metropolitana, quali il deposito, l'officina di riparazione del materiale mobile e le stazioni di Mercati e di Magliana sono stati progettati e costruiti per servire in comune alla metropolitana ed alla ferrovia Roma-Lido; e le officine sono già state occupate dalla S.T.E.F.E.R.

Ove l'esercizio della metropolitana non venisse concesso alla S.T.E.F.E.R., sarebbe necessario far coesistere, in tali impianti, due organizzazioni distinte, appartenenti ad enti diversi, con tutte le conseguenze negative che ne deriverebbero.

Particolarmente delicata è la situazione dell'accesso al deposito e alla officina di riparazione, in quanto è previsto che le due ferrovie utilizzino i medesimi binari di raccordo per l'inoltro del materiale mobile. Ne consegue che il complesso degli scambi che, dalle due linee ferroviarie, immettono sui binari della officina debbono essere controllati da un unico posto di comando. È facile comprendere quali difficoltà verrebbero incontrate, se le due gestioni appartenessero ad enti diversi.

Se la gestione della metropolitana verrà affidata alla S.T.E.F.E.R. e quindi abbinata a quella della Roma-Lido, le relative spese di esercizio saranno notevolmente inferiori a quelle che si avrebbero nel caso di gestione autonoma. Sarà infatti possibile utilizzare la organizzazione della ferrovia Roma-Lido, integrandola opportunamente, anziché creare *ex novo* una apposita organizzazione a sè stante.

La parte più cospicua delle economie è quella realizzabile nel settore del personale; nel quale settore giuoca a favore anche la circostanza della non contemporaneità delle punte di traffico stagionale sulle due ferrovie.

Secondo una valutazione, effettuata dalla S.T.E.F.E.R., l'abbinamento della metropolitana alla Roma-Lido consente di economizzare circa 80 unità, fra funzionari ed agenti, quando sulla metropolitana venga effettuato un servizio di cinque minuti con treni di tre elettromotrici.

Inoltre, si debbono tenere presenti anche i benefici inerenti ad una migliore utilizza-

zione degli impianti e del materiale rotabile ed alla riduzione delle scorte di magazzino, benefici connessi con la gestione unica; e traducendosi in economie difficilmente valutabili, ma certamente assai rilevanti. Così, ad esempio, ove le esigenze dell'esercizio lo richiedessero, in giorni feriali, alcune motrici della Roma-Lido potrebbero essere adibite al servizio della metropolitana; così le sottostazioni di alimentazione dei due impianti potrebbero, in caso di necessità, soccorrere mutuamente a tutto vantaggio della regolarità del servizio.

La S.T.E.F.E.R. avrà l'esercizio provvisorio della ferrovia per un periodo di tre anni. Questo serve per poter determinare definitivamente l'eventuale sovvenzione di esercizio che il Ministero, a norma di legge, dovrebbe dare alla S.T.E.F.E.R.

È evidente che l'interesse dello Stato è quello di ridurre al minimo la sovvenzione. Ora la massima economia possibile non si può realizzare che attraverso una gestione unica. Se creassimo una gestione diversa, magari anche autonoma, le spese di esercizio sarebbero superiori a quelle che comporta la gestione unica: per cui dovremmo trasferire più tardi alla società concessionaria l'esercizio di questa linea su basi economiche diverse.

Faccio presente che il disegno di legge va incontro alle esigenze della popolazione e del personale della S.T.E.F.E.R. Pertanto mi sembra che il disegno di legge debba essere approvato.

SENSI. Desidero fare alcune osservazioni e sottoporle al vostro esame, signor Presidente e onorevoli colleghi, perché le teniate nel conto che più crederete opportuno.

Anzitutto mi sembra che per la concessione in esame si chieda al Parlamento un « eccesso » di potere legislativo. Invero, occorre per essa l'intervento del Parlamento? Non mi pare. Quale che sia la vostra opinione sulla natura giuridica della concessione di pubblici servizi (è questa un contratto *sui generis* di diritto pubblico, nel quale l'ente pubblico viene in sostanza ad assumere la veste e la posizione giuridica del contraente; ovvero un atto unilaterale dell'Autorità amministrativa?), è certo che essa non è che un atto amministrativo, in senso materiale, perché consiste in un provvedimento concreto e di regola individuale. La competenza ad emanarlo spetta, per principio, agli organi amministrativi, almeno di regola; e l'atto di concessione assume normalmente la forma di un decreto, che approva un contratto, una convenzione, un capitolato.

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 1° APRILE 1954

Lo stato della nostra legislazione è ispirato appunto ai principi anzidetti. Infatti il testo unico sulle ferrovie e tramvie 9 maggio 1912, n. 1447, agli articoli 10 e 20, stabilisce che il Governo è autorizzato ad accordare per decreto le concessioni all'industria privata, a province, a comuni. « Le ferrovie — si legge nell'articolo 20 — vengono concesse per decreto reale (oggi del Presidente della Repubblica) sopra proposta del Ministro dei lavori pubblici. L'atto di concessione è basato sopra un capitolato ».

Meglio ancora l'articolo 1 del regio decreto legge 10 luglio 1925, n. 1306 stabilisce che per la città di Roma la concessione delle linee metropolitane è « riservata al Governo ».

Ed ancora: l'articolo 4 del regio decreto legge 3 giugno 1938, n. 828 sulla costruzione ed esercizio delle ferrovie per l'Esposizione universale di Roma, autorizza il Governo a concedere all'industria privata l'esercizio di detta ferrovia.

Non mi risulta che queste leggi siano state abrogate. Sicché, sistema giuridico e legislazione vigente attribuiscono il potere in oggetto all'esecutivo, con tutte le responsabilità; il legislativo non c'entra affatto, avendo ben diverse funzioni e poteri. Non si tratta qui di legiferare, ma di compiere un atto amministrativo. Noi siamo certi che l'amministrazione saprà bene regolare le cose, per il pubblico bene, perché Roma abbia, finalmente, sia pure un primo tratto di metropolitana, funzionante ed idoneo a servire la città eterna! E ci pare di poter concludere, a questo punto, che il Parlamento non ha deliberazioni da prendere sull'argomento.

Se voi, onorevoli commissari, foste tratti dalle vostre rispettabili opinioni ad un parere contrario o difforme, verremmo ad essere indotti, nostro malgrado, ad un esame di merito ed a valutazioni sulla consistenza e capacità della Società proposta per concessionaria di un così importante ed interessante servizio pubblico, senza avere elementi ufficiali che pongano la Commissione, in sede legislativa, nella condizione di deliberare *ex informata conscientia*, come è certo nel desiderio di tutti.

Per quello che se ne conosce pubblicamente, la Società proposta come concessionaria non ha, almeno allo stato delle cose, il possesso dei mezzi tecnici ed economici necessari a garantire il funzionamento del servizio, né le disponibilità necessarie per l'acquisto dei mezzi di gestione e per far fronte alle responsabilità cui l'esercizio può esporre il

concessionario. Guardiamo al pubblico bene, agli interessi dei cittadini di Roma!

Dal bilancio dell'esercizio 1952 della Società in oggetto — non ho notizie di quello successivo — risulta una situazione poco confortante, e cioè che questo ente ha un passivo per debiti e finanziamenti di circa 5 miliardi, ed ha perduto il suo modestissimo capitale sociale, di appena 35 milioni, per perdite che in questo solo esercizio superano il miliardo.

E, pertanto, una Società, allo stato, in situazione di scioglimento, ai sensi dell'articolo 2438 del codice civile, n. 4. Come affidarle un così importante servizio se essa prima non trova modo di riprendersi e sistemarsi convenientemente?

Oltre, quindi, a compiere un eccesso di potere legislativo, potremmo anche rendere un pessimo servizio allo Stato ed ai cittadini.

Peraltro le leggi fondamentali dello Stato — accenno alla legge sull'amministrazione del patrimonio e sulla contabilità generale — contengono norme per regolare il concorso a concessioni del genere, per quanto mi renda conto che non sia facile promuovere il concorso in materia di servizi richiedenti ingenti spese di impianto di esercizio.

In tesi, a base nel concorso potrebbero essere la maggiore garanzia economica offerta dalle ditte, il minimo ammontare di sovvenzioni da richiedersi eventualmente allo Stato, il minimo prezzo che le ditte si impegnino ad esigere dagli utenti, ecc.

Rilevo però che l'esperienza altrui potrebbe forse servire anche a noi. Sembra che nel 1949 il governo francese abbia estromesso dal *metrò* di Parigi i concessionari, creando un ente pubblico cui parteciperebbero il comune di Parigi, i comuni suburbani e lo Stato. Mi pare che il dato meriti il nostro interesse e la nostra considerazione. Quanto meglio farebbe lo Stato a gestire da sé, per lo meno in un primo tempo!

E concludo con un ricordo, dirò « illustre ». Allorquando, nel 1885, vennero concesse all'industria privata le strade ferrate della rete mediterranea, il Governo del tempo si preoccupò della condizione di capacità finanziaria dei concessionari che erano il principe Marcantonio Borghese, la Banca di Torino ed altri importanti istituti di credito, facendoli obbligare in contratto a costituire, nel termine di due mesi, una società anonima con un determinato capitale sociale (per la storia, non inferiore a 135 milioni di allora!).

Lo stato della legislazione del tempo imponeva l'intervento del Parlamento, ed a que-

sto vennero sottoposti: il contratto stipulato tra i competenti ministeri ed i concessionari, il capitolato regolante il rapporto ed ogni altro allegato. Il Parlamento approvò il contratto, apportandovi notevoli modificazioni, contratto consacrato in atti « addizionali » che sono parte integrante della legge 27 aprile 1885, n. 3048. Non so se la storia valga a qualche cosa.

Il desiderio di portare un qualsiasi utile contributo alla discussione di un affare di tanta importanza per Roma, per i romani, per tutti, mi ha forse condotto ad abusare della vostra tolleranza.

PRESIDENTE. Per quanto si riferisce alla parte relativa all'eccesso di diligenza e di premura che il Governo avrebbe avuto nell'investire il Parlamento di questo problema invece di provvedere con proprio decreto, le leggi che sono state richiamate dall'onorevole Sensi non sono state citate giustamente. Ciò perché il provvedimento al nostro esame si è reso necessario in quanto si eccedono i limiti stabiliti dalle leggi sulla concessione dei servizi pubblici (legge del 1912 e successive) ed anche quelli con cui si demanda al Governo la possibilità di concedere la metropolitana per l'E.U.R. e la metropolitana di Roma, leggi nelle quali non si prevede ciò che viene considerato con l'attuale disegno di legge, cioè la gestione provvisoria per i primi tre anni.

Quindi, il provvedimento, vuole autorizzare un tipo di concessione speciale.

Infatti, una parte della legge regola la materia non regolata dalle leggi richiamate dal collega Sensi, perché concerne il periodo nel quale la gestione è fatta provvisoriamente dalla Società per conto dello Stato, sotto il suo controllo e sotto la sua sorveglianza al fine di determinare la sovvenzione di esercizio. Tanto è vero che nell'articolo 2 si ricorda che l'atto di concessione sarà approvato con decreto del Presidente della Repubblica, e negli articoli 3, 4, 5 e 6 si prevedono modalità varie: insomma si vuole disciplinare quella materia che non è regolata dalla legge fondamentale, la quale non prevede mai un esercizio provvisorio di una linea o di una ferrovia da parte della concessionaria per conto dello Stato, come si è ritenuto necessario di fare in questo caso per il complesso notevole delle opere e per poter con maggior esattezza e cognizione di causa determinare quale sarà, per il lungo periodo di 25 anni di concessione, il contributo che lo Stato deve dare.

Come potrà l'amministrazione determinare il contributo da dare se non avrà un eser-

cizio in atto? E questo esercizio provvisorio o si fa attraverso una concessione per conto dello Stato o si fa con una gestione autonoma da parte dello Stato.

Evidentemente la gestione autonoma distinta, comporterebbe notevoli maggiori spese non solo per il personale ma anche di carattere generale: il che significa che noi a distanza di due o tre anni verremmo ad avere dei dati di esercizio per corrispondere una sovvenzione in base alla quale il concessionario non solo sarebbe rimborsato delle eventuali spese già sostenute, ma verrebbe a percepire degli utili sulle economie dovute alla unicità del servizio.

Vi è poi l'altra osservazione circa la situazione della S.T.E.F.E.R. La S.T.E.F.E.R. appartiene al comune di Roma e non ad un privato. Ho esaminato a fondo i bilanci di detta società. Devo dire che il problema non è semplice. Il comune di Roma, nell'interesse della popolazione romana, ha imposto alla S.T.E.F.E.R. delle tariffe che sono notevolmente diverse dalle tariffe applicate anche dalla ferrovia Roma-Nord oppure da altre ferrovie secondarie; siamo, perciò, di fronte a dei prezzi politici.

Tanto per darvi delle notizie esatte, se la S.T.E.F.E.R. potesse portare le sue tariffe al livello di quelle applicate per lo stesso servizio in tutta Italia scomparirebbe il suo *deficit* e si avrebbe un avanzo di un miliardo, un miliardo e mezzo all'anno.

Desidero darvi alcuni dati. Mentre la tariffa normale per chilometro per la S.T.E.F.E.R. è di lire 3,50, per la ferrovia Roma-Nord è di lire 8; mentre, sempre per la S.T.E.F.E.R. la tariffa a chilometro speciale per gli operai e gli impiegati è di 1,10, per la Roma-Nord è di lire 2,70. Per i servizi suburbani abbiamo queste cifre: per percorsi fino a 8 chilometri, la tariffa normale e quella ridotta sono rispettivamente di lire 15 e di lire 10, per la S.T.E.F.E.R.; mentre per la Roma-Nord si ha una tariffa di lire 25 per le due categorie.

Per i percorsi fino a 12 chilometri la S.T.E.F.E.R. pratica il prezzo di lire 25, ridotto 10, la Roma-Nord 45 e 45.

La S.T.E.F.E.R., in certi casi, pratica prezzi inferiori a quelli che si applicano in altre ferrovie secondarie. Oggi si dice che questa società è in condizioni deficitarie; ma è in queste condizioni perché il comune di Roma impone alla propria società tariffe veramente politiche nell'interesse della popolazione. Bisogna considerare che sono ora allo studio dei provvedimenti che si inquadrano nella

legge sull'ammodernamento e potenziamento dei servizi, provvedimenti che riguardano i « rami secchi » della S.T.E.F.E.R., cioè le tramvie dei castelli e le ferrovie vicinali.

Io penso che in queste condizioni, dopo aver profondamente esaminato la questione dal punto di vista generale e tecnico, il disegno di legge doveva necessariamente essere portato a noi. Per quanto riguarda le ragioni d'ordine economico e politico, noi possiamo essere tranquilli in quanto sappiamo che la S.T.E.F.E.R. appartiene al comune di Roma, quindi sappiamo che non vi sarà pericolo di fallimento poiché l'amministrazione comunale di Roma non potrebbe non essere in grado di provvedere alle esigenze di una società che assicura servizi di questa importanza.

SENSI. Signor Presidente, ella dice che la S.T.E.F.E.R. appartiene al comune di Roma. A me risulta che è una comune società commerciale e che è in stato di dissesto. Ora io mi domando quale sarà la reazione dell'opinione pubblica di fronte a un atto del Parlamento che conferisce questo esercizio ad una società in dissesto.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Vorrei preliminarmente ribadire quanto ha già detto l'onorevole Presidente, cioè che il Ministero non poteva fare questa concessione con un suo provvedimento. E anche se la competenza fosse stata del Ministero, la Commissione non dovrebbe dolersi del fatto di essere messa in condizione di intervenire. Devo ricordare anche che questo disegno di legge fu approvato dalla Commissione dei trasporti nella precedente legislatura; esso ritorna qui perché il Senato non fece in tempo ad approvarlo prima del suo scioglimento.

Questa legge è necessaria non solo per quello che ha detto il Presidente. Il Presidente ha rilevato che il disegno di legge prevede oltre alla concessione definitiva una gestione di carattere provvisorio per conto dello Stato. Ora è evidente che, potendo questa gestione provvisoria comportare un onere finanziario per lo Stato, il Ministero non aveva la competenza di poter assumere degli impegni senza un'esplicita autorizzazione attraverso una legge del Parlamento. Non solo, ma quelle disposizioni di legge richiamate dall'onorevole Sensi non sono richiamabili nella specie. Perché anche le concessioni ferroviarie che l'onorevole Sensi ha richiamato, tutte le volte che comportavano un onere per il bilancio dello Stato dovevano essere assentite per legge, come lo sono sempre state. Ma qui il problema è ancor più marcato. Qui non

si tratta di una semplice concessione del tipo di quelle richiamate dall'onorevole Sensi; qui si tratta di una concessione di esercizio affidata ad un ente al quale si cede in uso un bene di proprietà dello Stato. Poiché la metropolitana è stata costruita a spese dello Stato, è evidente che non può essere il Ministero, che non è il proprietario del bene, a stabilire a chi e con quali modalità questa concessione possa essere affidata.

La concessione definitiva, dopo il periodo sperimentale, sarà fatta con decreto del Presidente della Repubblica, ma sempre che questa concessione non comporti una sovvenzione, quindi un onere finanziario per lo Stato. Nella ipotesi in cui la concessione dovesse comportare questo onere, per l'articolo 2 dobbiamo tornare in Parlamento proprio perché le autorizzazioni alla spesa non possono che essere fatte dal Parlamento.

SENSI. In questo caso non si tratta di sovvenzioni.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Per quanto riguarda il merito, vediamo perché il Ministero si è orientato verso la S.T.E.F.E.R. Vi sono vari motivi. Uno è stato esposto già dal Presidente: cioè la S.T.E.F.E.R. è un ente di proprietà del comune di Roma. Indipendentemente dai motivi obiettivi di concessione ai quali ha accennato il Presidente, il Ministero si è orientato saggiamente verso l'ente di proprietà del comune di Roma, non solo perché non è un ente privato e quindi rappresenta gli interessi della popolazione romana, ma anche perché si tratta di una linea che si svolge nel comune di Roma.

Quali sono gli altri motivi obbiettivi? Ne ha già parlato il Presidente. In fondo, questa linea, se dovesse fermarsi solo all'E.U.R., avrebbe già una concessione cogli altri servizi che sono gestiti dalla S.T.E.F.E.R. Ma è evidente che questa metropolitana non assolverebbe alle sue funzioni e tradirebbe l'aspettativa dei romani se facesse servizio esclusivamente dalla stazione Termini all'E.U.R. È evidente che, soprattutto in certi mesi dell'anno con particolare intensità di traffico, questa metropolitana deve servire alla popolazione romana che si reca ad Ostia. E se deve servire per questo, allo scopo di rendere meno pesante la gestione finanziaria e per andare meglio incontro alle esigenze della popolazione, la metropolitana deve transitare per la linea che è di proprietà della S.T.E.F.E.R. Sarebbe quindi strano che noi affidassimo l'esercizio della metropolitana ad un qualsiasi altro ente mentre c'è la S.T.E.F.E.R., per

poi creare motivi di conflitto e delle gestione complicate. Affidando la metropolitana alla S.T.E.F.E.R., si va incontro a notevoli esigenze di carattere politico, sociale, tecnico ed economico. Si dice che la S.T.E.F.E.R. è in dissesto. Onorevole Sensi, se lei esamina i bilanci di tutte le ferrovie in concessione, li troverà quasi tutti in queste condizioni deficitarie. Questi bilanci sono in buona parte integrati mediante sussidi. Inoltre bisogna tener presente la legge richiamata dal Presidente sull'ammodernamento, che riguarda quasi tutte le ferrovie concesse, legge destinata a risanare i bilanci di queste ferrovie e quindi anche il bilancio della S.T.E.F.E.R. Comunque noi non possiamo trincerarci dietro la formula della società privata. Sappiamo tutti che la S.T.E.F.E.R. è una società privata, ma sappiamo anche che il suo pacchetto azionario è nelle mani del comune di Roma. E se guardiamo la sua consistenza patrimoniale, evidentemente non possiamo non tener conto che accanto ai debiti vi è un notevole patrimonio, perché si tratta di una società che gestisce centinaia di chilometri di linea tramviaria e ferroviaria. Inoltre, dall'ammodernamento che è già in elaborazione e dall'esercizio di quest'altra linea, la S.T.E.F.E.R. potrà veder migliorate le proprie condizioni di bilancio.

L'onorevole Sensi si è poi preoccupato della reazione dell'opinione pubblica nel caso che si affidi la concessione ad una società in quelle condizioni. Ma io mi domando quale potrebbe essere la reazione dell'opinione pubblica se noi non sceglessimo la S.T.E.F.E.R., ma un'altra società, la cui attività interferirebbe con quella della S.T.E.F.E.R. creando motivi di dissenso e disservizio.

RUBEO. Non ci rimane ormai che dichiarare il nostro voto favorevole al disegno di legge. Siamo favorevoli soprattutto per il fatto che la S.T.E.F.E.R. è una emanazione del comune di Roma: quindi, affidando ad essa la concessione, siamo certi di sottrarre l'esercizio di questa nuova ferrovia ad una speculazione privata. Teniamo presente anche che il Consiglio comunale di Roma ha più volte espresso all'unanimità il voto che la metropolitana venga affidata alla S.T.E.F.E.R.

Bisogna poi trarre una conclusione da ciò che ella ha detto, onorevole Presidente, circa il carattere di complementarietà tra la metropolitana e la Roma-Lido. Se noi dovessimo affidare la metropolitana ad altra società concessionaria, di conseguenza il comune di Roma dovrebbe rinunciare all'esercizio della ferrovia Roma-Lido, dato che si costituirebbe

una super-struttura antieconomica e così gravosa per cui non sarebbe possibile attendersi dei risultati positivi.

In Italia è la prima metropolitana che si costruisce, ma nelle più grandi capitali europee e americane le ferrovie metropolitane sono direttamente esercite o da comuni o da società controllate da comuni come sarebbe nel caso della S.T.E.F.E.R. di Roma.

Per queste ragioni noi voteremo a favore del provvedimento.

PRESIDENTE. 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.

È autorizzata la concessione per l'esercizio della ferrovia metropolitana di Roma alla Società tramvie e ferrovie elettriche di Roma (S. T. E. F. E. R.).

Per un periodo non superiore a tre anni dalla data di attivazione della ferrovia l'esercizio sarà provvisoriamente eseguito per conto dello Stato dalla Società anzidetta.

(*E approvato*).

ART. 2.

L'atto di concessione per l'esercizio provvisorio per conto dello Stato sarà approvato con decreto del Presidente della Repubblica su proposta del Ministro per i trasporti, di concerto con il Ministro per il tesoro, sentito il parere del Consiglio di Stato.

Nelle stesse forme sarà approvato l'atto di concessione dell'esercizio; ove comporti la concessione di una sovvenzione governativa, esso, invece, sarà approvato con legge.

Negli atti di concessione saranno stabilite tutte le modalità e condizioni nonché gli obblighi del concessionario e le cause di decadenza da pronunciarsi con decreto del Presidente della Repubblica su proposta del Ministro per i trasporti, di concerto con il Ministro per il Tesoro, sentito il parere del Consiglio di Stato.

(*E approvato*).

ART. 3.

Gli utili dell'esercizio provvisorio per conto dello Stato saranno versati al Tesoro. Nel bilancio dell'entrata verrà istituito un

apposito capitolo al quale saranno imputati i versamenti.

La spesa per eventuali disavanzi, da rimborsarsi alla Società concessionaria, dell'esercizio provvisorio per conto dello Stato sarà a carico del Ministero dei trasporti, che vi farà fronte con gli stanziamenti di cui ai capitoli corrispondenti al capitolo 47 dello stato di previsione della spesa del Ministero medesimo per l'esercizio finanziario 1951-52.

(È approvato).

ART. 4.

Le modalità e le condizioni per la cessione in uso al concessionario del materiale rotabile approvvigionato dallo Stato a mente dell'articolo 4 del regio decreto-legge 3 giugno 1938, n. 828, convertito nella legge 5 gennaio 1939, n. 24, saranno regolate con gli atti di concessione di cui al precedente articolo 2.

(È approvato).

ART. 5.

Il Ministero dei trasporti - Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione - è autorizzato a provvedere mediante trattativa privata a quanto necessario per l'impianto della linea elettrica primaria di allacciamento della ferrovia metropolitana alla rete della ditta fornitrice dell'energia elettrica, occorrente per il primo esercizio della ferrovia medesima.

Alla spesa necessaria ed ai relativi contributi il Ministero predetto provvederà con i fondi di cui alla legge 30 novembre 1950, n. 1031.

(È approvato).

ART. 6.

Saranno registrati col pagamento della imposta fissa di registro l'atto di concessione, quello per l'esercizio provvisorio per conto dello Stato, gli atti addizionali che si rendessero necessari nel corso della concessione, nonché gli atti da stipulare con la ditta fornitrice dell'energia elettrica per l'impianto della linea di allacciamento di cui al precedente articolo 5.

(È approvato).

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

Discussione del disegno di legge: Modifica all'articolo 119 del codice della navigazione e all'articolo 242 del relativo regolamento di esecuzione (Età minima di ammissione dei fanciulli al lavoro marittimo). (562).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Modifica all'articolo 119 del codice della navigazione e all'articolo 242 del relativo regolamento di esecuzione (Età minima di ammissione dei fanciulli al lavoro marittimo).

L'onorevole Antoniozzi ha facoltà di svolgere la sua relazione.

ANTONIOZZI, *Relatore*. Onorevoli colleghi, la conferenza generale dell'Organizzazione internazionale del lavoro, tenutasi a Ginevra, approvò il 24 ottobre 1936, nella sua 22ª sessione, un progetto di convenzione internazionale concernente l'età minima di ammissione dei ragazzi al lavoro marittimo.

Tale convenzione, recante il numero 58, dopo aver chiarito all'articolo 1, che con la espressione « navi » intendeva riferirsi ai bastimenti, battelli ed imbarcazioni non da guerra, stabiliva testualmente all'articolo 2: « I ragazzi di meno di 15 anni non possono essere ammessi al lavoro marittimo ad eccezione di quelli delle navi il cui equipaggio sia formato unicamente da membri della famiglia ».

La stessa convenzione, all'articolo 3, aggiungeva che « le disposizioni dell'articolo 2 non si applicano al lavoro dei ragazzi nei battelli scuola, a condizione che tale lavoro sia approvato e sorvegliato dall'Autorità pubblica ».

Tale convenzione internazionale è stata recepita nel diritto interno italiano con la legge 2 agosto 1952, numero 1305.

Notevole è stato il lasso di tempo tra l'anno in cui fu stipulata la convenzione (1936) e quello in cui la stessa fu ratificata dal Parlamento italiano per diventare legge dello stato (1952). Il trascorrere del lungo periodo di 16 anni non è solo dipeso dagli eventi bellici bensì dal disposto dell'articolo 6 della convenzione n. 58 il quale stabiliva che l'accordo sarebbe andato in vigore dopo la stipulazione delle convenzioni sul lavoro industriale dei fanciulli. Convenzioni queste che si ebbero nel 1948.

A seguito della legge 2 agosto 1952 che ratificò tale accordo internazionale, si è venuta ad avere la coesistenza, nel diritto positivo italiano, di norme regolanti difformemente la stessa materia. La coesistenza cioè degli arti-

coli 2 e 3 della convenzione n. 58 con gli articoli 119 del codice della navigazione e 242 del relativo regolamento.

Infatti, all'articolo 119, primo e secondo comma, del codice della navigazione è detto: « Possono conseguire l'iscrizione nelle matricole della gente di mare i cittadini italiani di età non inferiore ai quattordici anni e non superiore ai venticinque che abbiano i requisiti per ciascuna categorie stabiliti dal regolamento. Per i medici l'età non deve superare i trentacinque anni. I minori di anni quattordici, ma non minori dei dieci possono essere iscritti quando siano allievi di istituti di educazione marinara ».

L'articolo 242 del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione stabilisce, al terzo comma; « Gli allievi degli istituti di educazione marinara, anche se di età inferiore ai quattordici anni ma non ai dieci sono immatricolati con la qualifica di allievo, seguita dalla indicazione dell'istituto presso il quale sono iscritti. Essi possono imbarcare soltanto sulle navi scuola degli istituti di educazione marinara presso i quali sono iscritti e sulle navi il cui equipaggio sia formato unicamente da membri della famiglia ».

È, pertanto, evidente la necessità di modificare l'articolo 119 del codice della navigazione fissando l'età minima consentita per lo imbarco dei minori non più negli anni quattordici ma nei quindici a termini della cenata convenzione internazionale.

Nei casi di battelli a conduzione familiare e di navi-scuola, laddove la convenzione non fissa alcun limite — come si rileva dagli articoli 2 e 3 della convenzione stessa — è sembrato opportuno, senza con ciò creare contrasto sostanziale con la norma internazionale, garantire la tutela dei giovanissimi lavoratori del mare non consentendone l'ammissione al lavoro marittimo ad età inferiore agli anni dieci.

Ciò anche ad evitare dubbio di interpretazioni od indagini incerte, laddove è più idonea — per evidenti ragioni pratiche oltreché morali ed igieniche — una norma sicura che non dia luogo ad equivoci né ad intralci nelle procedure di controllo o di preparazione degli imbarchi.

La XI Commissione permanente della Camera (Lavoro) chiamata ad esprimere il suo parere su questo disegno di legge nulla ha eccepito in contrario.

Per tali motivi ritengo che la nostra Commissione possa esprimere il proprio voto favorevole al presente disegno di legge.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

CAFIERO. A me sembra che l'ultimo comma dell'articolo 2 non aderisca a nessuna realtà pratica: esso può rappresentare un ostacolo per i ragazzi che hanno bisogno di una istruzione sulla nave. Non aderisce a nessuna realtà in quanto non vi sono istituti navali che abbiano a disposizione navi sulle quali i ragazzi si possono imbarcare onde fare traffico marinaro; tutt'al più hanno delle attrezzature a terra, cosa che è completamente diversa. Inoltre, sui velieri e i motovelieri che sono gestiti da nuclei familiari, quasi sempre vi è qualche altro elemento che non appartiene al nucleo familiare medesimo: in questo caso questi ragazzi non potrebbero imbarcarsi per ricevere la loro istruzione.

Io penso che in un successivo perfezionamento della nostra pratica marinara dobbiamo fare in modo che a titolo di istruzione, e non a titolo di lavoro, le navi delle compagnie di preminente interesse nazionale, quelle che ricevono sussidi dallo Stato e quelle dell'armamento privato, siano obbligate a ricevere, specie durante i mesi estivi, una quota di questi ragazzi, sicché possano avere una istruzione marinara. Solo in questo modo si può avere della gente provetta che abbia la passione vera del mare.

Perciò io vorrei proporre di sopprimere l'intero ultimo comma dell'articolo 2, sicché rimanga soltanto il limite di dieci anni, senza portare ulteriori restrizioni che potrebbero rappresentare un impedimento.

PRESIDENTE. Ci troviamo di fronte ad un provvedimento che si riferisce ad una convenzione internazionale che regola il lavoro marittimo nello stesso modo in tutti i paesi; inoltre vi sono delle ragioni di carattere sociale e morale di cui bisogna tener conto. Le ragioni sociali sono rappresentate dal fatto di impedire lo sfruttamento del lavoro dei fanciulli, quelle morali sono rappresentate dalla necessità che specialmente ragazzi di dieci anni lavorino sotto la sorveglianza della scuola e della famiglia.

Queste le ragioni per cui la materia mi sembra molto complessa e delicata. Certamente ciò che l'onorevole Cafiero ha detto è molto logico e molto giusto. Io penso che le sue osservazioni potrebbero essere tenute in considerazione dal Ministero, in modo da poter esaminare tutta questa materia *ex novo* e fare quindi un ulteriore passo in avanti. Anch'io sono convinto che non si può creare una vera classe marinara se non si impartisce una istruzione pratica.

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 1° APRILE 1954

CAFIERO. Vorrei osservare che non si tratta di derogare al testo della Convenzione, la quale fissa l'età di 15 anni.

Per quel che riguarda, poi, l'istruzione marittima, la Convenzione internazionale non ostacola minimamente l'imbarco di questi ragazzi. Pertanto penso che, per facilitare appunto questa istruzione, sarebbe opportuno sopprimere l'ultimo comma dell'articolo 2, il quale è inutile perché non aderisce a nessuna realtà, anzi potrebbe essere addirittura dannoso. A Torre Annunziata, per esempio, abbiamo dei motovelieri; presso i nuclei familiari che si trovano laggiù spesso vi è qualche elemento estraneo a detti nuclei. Ora, secondo il testo della legge, questi ragazzi che non appartengono al nucleo familiare non possono essere imbarcati.

SEMERARO SANTO. Sarei favorevole all'emendamento Cafiero se non impedisse la votazione della legge che è conseguenza di una convenzione internazionale. Se l'onorevole Cafiero intendesse presentare l'emendamento, pregherei che esso fosse trasformato in ordine del giorno di raccomandazione.

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

ANTONIOZZI, *Relatore*. La Convenzione fissa un solo termine, quello di 15 anni. Il minimo stabilito dal nostro codice della navigazione era di anni 10. Quindi un emendamento soppressivo dell'ultimo comma dell'articolo 2 non contrasterebbe né con le norme del diritto interno italiano né con la Convenzione internazionale. Quindi potremmo anche votare l'emendamento. Ma noi dobbiamo avere una preoccupazione. L'ammissione di giovani su un battello dove non sono membri della famiglia, priva i ragazzi di una tutela a cui essi hanno diritto.

TERRANOVA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Insisto sul disegno di legge così com'è, anche perché, pur essendo valide le osservazioni fatte dai colleghi, penso che queste possano essere in seguito oggetto di modifiche da apportare.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli.

ART. 1.

Il primo ed il secondo comma dell'articolo 119 del Codice della navigazione, approvato con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, sono modificati come segue:

« Possono conseguire l'iscrizione nelle matricole della gente di mare i cittadini italiani di età non inferiore ai quindici anni e non

superiore ai venticinque, che abbiano i requisiti per ciascuna categoria stabiliti dal regolamento. Per i medici l'età non deve superare i trentacinque anni.

I minori di anni quindici, ma non minori di anni dieci, possono essere iscritti quando siano allievi di istituti di educazione marinara ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

ART. 2.

Il terzo comma dell'articolo 242 del regolamento per l'esecuzione del Codice della navigazione (navigazione marittima), approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, è modificato come segue:

« Gli allievi degli Istituti di educazione marinara, anche se di età inferiore ai quindici anni ma non ai dieci, sono immatricolati con la qualifica di « allievo » seguita dalla indicazione dell'istituto presso cui sono iscritti. Essi possono imbarcare soltanto sulle navi scuola degli istituti di educazione marinara presso i quali sono iscritti e sulle navi il cui equipaggio sia formato unicamente da membri della famiglia ».

Chiedo all'onorevole Cafiero se insiste sul suo emendamento soppressivo dell'ultimo comma.

CAFIERO. Insisto.

PRESIDENTE. Porrò allora in votazione l'articolo 2 per divisione.

Pongo in votazione il primo comma.

(È approvato).

Pongo in votazione il secondo comma. Coloro che sono favorevoli all'emendamento Cafiero voteranno contro.

(È approvato).

Il disegno di legge sarà subito votato a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

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

(Segue la votazione).

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

« Concessione di esercizio della ferrovia metropolitana di Roma alla Società Tramvie e

 LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 1° APRILE 1954

Ferrovie Elettriche di Roma (S.T.E.F.E.R.)
(289):

Presenti e votanti	40
Maggioranza	21
Voti favorevoli	40
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

« Modifiche all'articolo 119 del codice della navigazione e all'articolo 242 del relativo regolamento di esecuzione (Età minima di ammissione dei fanciulli al lavoro marittimo) »
(562):

Presenti e votanti	40
Maggioranza	21
Voti favorevoli	40
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Angelini Armando, Antonozzi, Bima, Bogni, Borellini Gina, Bovetti, Breganze, Calandrone Pacifico, Cappugi, Colasanto, Cottoni, De Biagi, Ducci, Fabbri, Farinet, Ferrari Riccardo, Fiorentino, Gatto, Gorreri Graziadei, Greco, Jacoponi, Jannelli, Lombardi Carlo, Mancini, Maniera, Martoni Mazza, Moscatelli, Murdaca, Petrucci, Pintus, Reali, Rubeo, Sala, Semerario Santo Sensi, Sodano, Troisi, Zamponi.

Sono in congedo:

Borsellino, Zanibelli.

La seduta termina alle 10,40.

IL DIRETTORE
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI
AVV. CORALDO PIERMANI

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI