

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE — POSTE E TELECOMUNICAZIONI
MARINA MERCANTILE

CV.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 6 MARZO 1968

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE SAMMARTINO

INDICE

	PAG.
Congedi:	
PRESIDENTE	1035
Comunicazione del Presidente:	
PRESIDENTE	1035
Disegni di legge (Discussione e approvazione):	
Provvidenze a favore della pesca marittima (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato) (4929)	1036
PRESIDENTE	1036, 1039, 1043 1045, 1046, 1047
ALBA	1042
AMODIO, Relatore	1036, 1038, 1046, 1047
MACCHIAVELLI	1040
MALFATTI FRANCESCO	1039, 1044, 1045, 1047
NATALI, Ministro della marina mercantile	1038, 1043, 1044, 1045, 1046
SINESIO	1041
Disposizioni per il rinnovo, ammodernamento e potenziamento dei servizi di trasporto esercitati per mezzo della gestione governativa delle ferrovie Calabro-Lucane ed autoservizi integrativi (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato) (4926)	1051
PRESIDENTE	1051, 1053, 1055, 1056
ALBA	1054, 1055
DE CAPUA, Relatore	1051, 1054
FIUMANÒ	1053
LUCCHI Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile	1055
REALE GIUSEPPE	1053
SANTAGATI	1054

PAG.

Proposta di legge (Discussione e approvazione):	
Senatori TORELLI ed altri: Modifica degli articoli 64 e 65 del Regolamento di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle strade ferrate, approvato con regio decreto 31 ottobre 1873, n. 1687 (Modificata dalle Commissioni riunite II e VII del Senato) (2796-B)	1057
PRESIDENTE, Relatore f.f.	1057
Votazione segreta:	
PRESIDENTE	1060

La seduta comincia alle 10.

AMADEI GIUSEPPE, Segretario, legge il processo verbale della seduta precedente.
(È approvato).

Congedi.

PRESIDENTE. Comunico che sono in congedo i deputati Iozzelli, Mancini Antonio e Vincelli.

Comunicazione del Presidente.

PRESIDENTE. Comunico che, per la discussione dei provvedimenti all'ordine del giorno della seduta odierna, il deputato Malfatti Francesco sostituisce il deputato Bigi.

Discussione del disegno di legge: Provvidenze a favore della pesca marittima (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato) (4929).

PRESIDENTE: L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Provvidenze a favore della pesca marittima », già approvato dalla VII Commissione permanente del Senato della Repubblica, nella seduta del 28 febbraio 1968, e sul quale la Commissione bilancio ha espresso parere favorevole.

L'onorevole Amodio ha facoltà di svolgere la relazione.

AMODIO, Relatore. Signor Presidente, onorevoli colleghi, per chi — come me ed altri colleghi — si è interessato per anni ai problemi della pesca, questa è l'occasione per esprimere al Ministro Natali un vivo compiacimento. E questo, non soltanto per un formale riconoscimento, ma perché veramente per la prima volta vediamo unificati, nel disegno di legge in esame, i vari aspetti di un problema, che noi abbiamo sempre sostenuto essere tutti connessi.

Non so se la Commissione sia d'accordo a che io mi soffermi sulle carenze della situazione attuale. Effettivamente il disegno di legge giunge (sia pure, diciamo così, *in limine litis*) estremamente opportuno, specialmente per quanto riguarda l'estensione dei provvedimenti al centro nord; insieme ad alcuni colleghi, io avevo anzi presentato una proposta di legge a questo riguardo; considerato che il settore della pesca è povero tanto al nord quanto al sud.

Purtroppo non possiamo apportare al testo alcun emendamento. Devo però osservare che, seppure il provvedimento è opportuno, lo stanziamento in esso previsto — 230 milioni per il 1967 e 260 per il 1968 — non può comunque destare notevoli aspettative.

È da notare, ad ogni modo, la lodevolissima iniziativa da parte del dicastero interessato, e quindi del Governo. Noi ne prendiamo atto. È, comunque, un impegno a considerare lo sviluppo futuro di questo settore ed a considerare i prossimi stanziamenti.

A questo proposito, ritengo opportuna una digressione.

Bisogna approfondire i molteplici aspetti che attengono all'economia peschereccia la quale è di interesse primario, non solo per i noti problemi sociali tipici di una nazione marinara, ma anche per le dimensioni della attività la quale ha assunto importanza di alto significato anche per il contributo dato alle esigenze alimentari nazionali.

I nostri armatori e i nostri equipaggi che in pochi decenni hanno saputo superare, sia pure con notevoli sforzi e non lievi sacrifici periodi di crisi estremamente delicati, tra cui la totale ricostruzione a più alto livello qualitativo e quantitativo delle flottiglie di pesca meccanica, meritano tutto il nostro apprezzamento.

La pesca italiana, pur contando antichissime e gloriose tradizioni, è confinata ad uno degli ultimi posti della scala mondiale con una produzione annua censita di appena 220 mila tonnellate: in conseguenza, la retribuzione dei pescatori italiani è una delle meno elevate rispetto agli altri paesi nei quali i redditi annui pro-capite dei lavoratori della pesca sono talvolta molto superiori ai nostri.

Altra mia considerazione è che il costo unitario del nostro prodotto è uno dei più alti ed in ciò è da trovarsi una delle principali cause della debole capacità competitiva del nostro organismo peschereccio per sostenere e contenere il massiccio assalto della concorrenza estera.

Per altro, la bassa produzione è in parte dovuta alla ben nota situazione di depauperamento dei banchi del Mediterraneo e può essere fronteggiata in parte con la ricerca di altre zone di pesca più lontane e più profonde.

L'orientamento delle imprese di pesca, il lavoro dei pescatori, gli interventi degli organi responsabili di Governo devono tendere quindi ed un impiego più razionale e redditizio della nostra flottiglia da pesca meccanica, in modo da elevare la produttività unitaria e quella globale e assicurare maggiori incassi, più bassi costi di gestione e più elevata remunerazione al capitale e al lavoro.

Di fronte ai banchi pescosissimi di merluzzi e di aringhe dei Mari del nord non si può non riconoscere che i mari nei quali operiamo sono assai poveri.

Nel quadro degli indirizzi della FAO, intesi a spingere e ad impegnare tutte le nazioni del mondo a contribuire sempre più largamente alla lotta contro la fame, portando al massimo livello le capacità di sfruttamento di tutti i mari, anche l'Italia non può venire meno alle proprie responsabilità di grande paese civile, industriale e marinaro.

Attraverso il perfezionamento della tecnica in tutte le fasi della produzione ed il più razionale e moderno impiego di uomini e mezzi di lavoro potrà aumentare il livello medio di produttività unitario e totale, se non verranno meno gli incentivi inquadri in una saggia e razionale politica della pesca.

Le nostre imprese di pesca si trovano costrette a lottare contro la concorrenza di aziende straniere che operano in regime di costi più bassi.

Nella pesca meccanica, i costi sono caratterizzati da una notevole rigidità e, cioè, indipendenti dai quantitativi prodotti, mentre gli incassi sono quanto mai elastici.

È questo stato di cose che caratterizza le imprese di pesca meccaniche tra quelle più esposte al rischio ed alle conseguenze di eventi imprevedibili, quale le condizioni del tempo e del mare, l'abbondanza o scarsità temporanea dei banchi di pesca, i loro spostamenti stagionali. Mentre, poi, in tutti i settori delle attività industriali i costi sono proporzionati al volume del prodotto e cioè l'impegno di materie prime, capitali, combustibile, energia, ecc. ed in parte la manodopera sono in rapporto decrescente rispetto ai maggiori, o minori, quantitativi realizzati, nella pesca meccanica le voci di spesa non sono interdipendenti, ma, anzi, aumentano con l'aumentare della durata delle campagne di pesca.

Per un settore caratterizzato ancora da aziende a tipo familiare e di limitate capacità finanziarie l'intervento creditizio dello Stato è essenziale e indispensabile.

L'intenso sfruttamento del naviglio, che è condizione essenziale dell'attività peschereccia, riduce la vita economica delle unità, costringendo gli armatori a rinnovi relativamente frequenti e incidendo sui costi con più limitati e più onerosi tempi di ammortamento.

Di più. La continua evoluzione delle applicazioni tecniche (strumenti di navigazione e di reperimento dei banchi, attrezzature elettromeccaniche per la pesca, impianti frigoriferi, ecc.) incide in misura sempre maggiore sugli impieghi di capitale e quindi sui costi di finanziamento.

Bisogna mettere la nostra pesca in condizioni competitive dal punto di vista del costo del naviglio, rispetto alla concorrenza delle imprese straniere. Poiché il programma di un aumento costante della produzione ittica non può essere realizzato senza un corrispondente aumento di tonnellaggio ed una maggiore efficienza qualitativa del naviglio, si pone il problema di nuove costruzioni a costi non superiori a quelli che sostengono gli armatori esteri, nostri concorrenti, e il non aggravamento degli oneri sociali, onde evitare che paradossali aumenti contributivi provochino la paralisi economica delle attività pescherecce, per abnorme incremento dei costi oltre i possibili limiti di tollerabilità gestionale.

Non esiste alcuna attività produttiva che di punto in bianco possa sopportare simili gravami, senza che si determini la piena rottura economica dell'impresa stessa. Ed ancor meno la pesca che notoriamente ha margini di sicurezza molto limitati.

In campo internazionale la situazione della nostra pesca è quanto mai debole ed in condizioni permanenti di precarietà.

Dopo la seconda guerra mondiale tutti i paesi che hanno sovranità sui mari fronteggianti le nostre coste si sono dedicati a perseguire e respingere le nostre modeste unità di pesca.

Dalla Jugoslavia alla Libia, alla Tunisia, all'Algeria è stato un continuo susseguirsi di soprusi, arbitri, talvolta anche violazioni dei più elementari principi del diritto internazionale.

Entro il 1° luglio 1968, poi, deve entrare in vigore a tutti gli effetti la politica comunitaria della pesca.

Siamo ormai alla vigilia di questa nuova fase dell'economia peschereccia per tutti i paesi associati alla Comunità europea che, come è noto, si propone lo scopo di attuare una politica di mercato, intesa a mantenere un equilibrio costante tra l'offerta del prodotto e la domanda globale.

Non vi è dubbio che per la pesca italiana questo avvenimento è destinato ad assumere grande importanza, perché offre la favorevole occasione di avvicinarsi gradualmente ai livelli più elevati raggiunti dalle industrie più progredite degli altri paesi comunitari.

È, però, necessario e urgente che il Governo studi attentamente il problema e valuti tutte le possibilità che si aprono per la sua migliore soluzione, così che la nostra economia peschereccia se ne avvanti sensibilmente nelle sue strutture, nelle gestioni aziendali, nella quota parte di reddito che spetta agli equipaggi, nei possibili antifianziamenti destinati a nuovi, più efficienti investimenti.

Ritorniamo ora al disegno di legge.

L'articolo 1 del disegno di legge prevede il contributo dello Stato, in una misura non superiore al 40 per cento della spesa documentata. Questo serve, ad incrementare il settore e a rinnovare le attrezzature, che sono ormai fatiscenti e devono, comunque, essere rammodernate, dati i progressi della tecnica.

L'articolo 2 illustra gli scopi per i quali possono essere concessi i contributi: nuove costruzioni di navi da pesca, ampliamento, trasformazione e miglioramento di scafi già

esistenti, sostituzioni di apparati motori, e così via.

Un altro motivo di compiacimento riguarda il finanziamento del fondo di rotazione che serve a dare la necessaria possibilità di sviluppo del nostro settore, per quanto attiene alla necessità di essere concorrenziale e alla necessità di alimentare il mercato italiano.

Questo fondo di rotazione viene ad essere integrato anche per quanto riguarda le navi italiane in costruzione e da costruire e quindi il termine (vedi l'articolo 7) viene prorogato al 31 dicembre 1980.

Vi è poi un intervento estremamente utile riguardante la possibilità di un ulteriore finanziamento alla FARP, un ente che assiste veramente i pescatori e risponde alle esigenze della piccola pesca.

Vi è, poi, il finanziamento di 100 milioni di lire per l'acquisto di una nave da adibire alla ricerca tecnologica; questo aspetto è stato sempre da noi sottolineato e, cioè, la necessità che i nostri mari siano sottoposti a dei rilevamenti che diano la possibilità ai nostri marinai di individuare le zone più pescose, senza dover andare alla ventura.

Gradirei, a questo proposito, soltanto un chiarimento dal signor Ministro. Infatti, vengono stanziati 50 milioni per l'esercizio della nave ed a me questa cifra sembra eccessiva. Comunque, ripeto, è soltanto una informazione che richiedo.

Giunge poi opportuna l'iniziativa di un maggior contributo da parte dello Stato sugli oneri previdenziali. Questo maggior intervento da parte dello Stato è stato da noi sollecitato già in altre occasioni e pertanto non possiamo che essere sodisfatti e prendiamo atto del fatto che una nostra istanza è stata accolta.

Preso atto di questi vari interventi, riuniti in un unico provvedimento, debbo, a conclusione di questa mia esposizione, pregare la Commissione e l'onorevole Ministro di voler considerare un problema importante, quello riguardante la pesca oltre gli stretti.

Nello stesso piano di sviluppo economico io leggo che, per quanto riguarda la pesca, obiettivo della programmazione in materia di politica della pesca, è il conseguimento di un rilevante aumento della produttività del settore, realizzabile attraverso l'aumento del prodotto lordo e la contemporanea diminuzione degli addetti, da conseguirsi attraverso il passaggio ad altra attività produttiva. Nel piano si dice anche che, per quanto riguarda l'aumento del prodotto lordo, esso dovrà essere realizzato soprattutto attraverso il rafforza-

mento della flotta oceanica, dato che le risorse ittiche nelle zone raggiungibili dalla pesca costiera non sembrano in grado, non solo di assicurare un aumento del prodotto pescato, ma anche di mantenere gli attuali livelli.

Ora, a questo proposito, un problema si pone alla nostra attenzione. Poiché io mi interesso di tutti i problemi della pesca — dalla pesca costiera alla cosiddetta « pesca oceanica » — so qual'è la situazione reale del settore, ed ho quindi il dovere di far presente che esistono delle vere incongruenze. Nella legge 27 luglio 1967, n. 658, sono previsti contributi tali, per cui il nostromo di un peschereccio oceanico pesa sull'armamento con un contributo mensile, per la navigazione marinara, di parecchio superiore a quello versato, ad esempio, per la motonave Raffaello.

NATALI, *Ministro della marina mercantile*. Non ne sono sicuro, ma mi sembra che questa differenziazione sia stata oggetto di un emendamento da parte della Commissione.

AMODIO, *Relatore*. Questo non lo so; ma poiché al Senato è stato approvato un ordine del giorno a questo riguardo, io ho il dovere di far rilevare questo punto. Può darsi che questo particolare, in precedenza, sia sfuggito alla nostra attenzione; comunque, la realtà oggettiva è oggi questa: il Ministro sa molto bene che parecchie delle navi in questione sono già in condizioni di disarmo, e non possono ulteriormente reggere al carico contributivo. Come dicevo prima, per il nostromo paga di più l'armatore del peschereccio oceanico che quello del piroscampo passeggeri, fino a 100.000 tonnellate di stazza; infatti, mentre per l'uno si tratta di 13.975 lire, l'altro ne paga 11.760. Un peschereccio di 200 tonnellate passa da 560 mila lire trimestrali, a ben 2 milioni 750 mila; un peschereccio da 1000 passa da 1 milione 690 mila a 5 milioni 190 mila.

Vi renderete conto che, in questo stato di cose, non possiamo inserirci nel programma di sviluppo per quanto riguarda questo settore, e rischiamo di non vedere lo sviluppo della flotta oceanica, che indubbiamente ha dato in questi ultimi anni, e dà tuttora, un contributo positivo alla pesca. Si ricordi che dal 1° luglio 1968, con la Comunità economica europea, ci troveremo in concorrenza con tutte le altre nazioni del MEC; di qui, l'impossibilità di sostenere questi oneri contributivi, che indubbiamente distruggono il settore.

Quindi, se la Commissione e l'onorevole Ministro sono d'accordo, a conclusione di questi miei rilievi io presenterei un ordine del giorno nel quale si invita il Governo, non a preparare uno strumento legislativo, perché

non ve ne sarebbe assolutamente più il tempo, ma a tener conto della estrema necessità di intervenire, per quanto riguarda gli oneri contributivi della previdenza marinara, per questo settore della nostra pesca, veramente benemerito, perché si è passati, dalle 20 navi di cinque anni fa alle 85 di oggi (se 6, infatti, sono in disarmo, ve ne sono 7 in fase di allestimento nei nostri cantieri).

Detto questo, rinnovo il mio ringraziamento al Ministro ed invito la Commissione ad approvare senz'altro il disegno di legge in esame.

PRESIDENTE. Ringrazio l'onorevole relatore.

Dichiaro aperta la discussione generale.

MALFATTI FRANCESCO. Signor Presidente, io non mi dilungherò a parlare della crisi del settore. Noi tutti sappiamo quanto profonda sia questa crisi; e al termine della discussione noi presenteremo a questo proposito un ordine del giorno, che vuol essere anche un interrogativo al Governo. Non presenteremo, invece, emendamenti, per ovvi motivi di tempo.

Mi permetto soltanto di dire — ed è questa una considerazione di carattere generale — che dopo anni di ritardo ci si affrettava a presentare provvedimenti di questo genere, quando ormai la Camera — per usare un'espressione dell'onorevole Pertini — sembra essere diventata una specie di ... camera ardente, nel duplice senso che in essa si discutono un gran numero di provvedimenti importantissimi e che oramai noi deputati siamo, per così dire (facciamo gli scongiuri!), quasi morti.

Quindi, noi approveremo il provvedimento anche se esso non ci soddisfa, innanzitutto, per i contributi. Infatti, basta un calcolo piuttosto sommario, per vedere che possono essere costruite navi soltanto per circa 600 milioni; pur non sapendo con precisione quale possa essere il costo di un peschereccio, ritengo che con questa cifra se ne possano costruire ben pochi: forse 5 o 6. Da ciò ne deriva che la contribuzione è certamente irrisoria. Mi rendo conto che il discorso potrebbe essere allargato sulle risorse e sulle disponibilità dello Stato, però, se partiamo dal presupposto che il settore deve essere mantenuto e sviluppato, ci accorgiamo che il contributo è veramente inadeguato.

Non possiamo essere soddisfatti anche per quanto concerne il credito. Innanzitutto, perché viene stabilita una garanzia ipotecaria, mentre per altri settori che stiamo aiutando vi è una garanzia a carico dello Stato. Mi si dirà che questo è un credito agevolato sui

generis, ma io ritengo che non sia così: è soltanto un credito che viene dato sulla base di una convenzione tra il Ministero e gli istituti di credito, i quali, ritengo, faranno ben poche agevolazioni. Il Ministro ha detto al Senato, il 29 febbraio scorso, che questo provvedimento presenta una più favorevole normativa per il credito; può darsi che, a conti fatti, ciò risulti vero, ma si tratta anche di stabilire quali possono essere le esigenze, dal punto di vista creditizio, del settore.

Inoltre, non possiamo dichiararci soddisfatti, in quanto non mi pare che vi sia alcun trattamento preferenziale per il settore cooperativistico.

Anche la ricerca scientifica si rileva del tutto insufficiente perché ci si limita all'allestimento di una sola nave, mentre sappiamo che i mezzi nautici per la ricerca scientifica sono del tutto insufficienti, mentre sappiamo che sono insufficienti le stazioni di ricerca, ecc. Nulla; poi, si dice circa le attrezzature terrestri per la conservazione del pesce, attrezzature che si trovano in stato di estrema arretratezza rispetto a quelle di altri paesi.

Insufficiente, inoltre, mi pare il contributo per lo alleggerimento dei contributi previdenziali. È vero che a suo tempo ottenemmo un contributo di un miliardo all'anno per cinque esercizi e che questo è stato portato a 10 miliardi con l'attuale provvedimento; senz'altro è stato fatto un passo avanti: nessuno lo contesta, però se rapportiamo questo contributo ai dati che sono stati denunciati a suo tempo, dobbiamo riconoscere, considerata anche la grave crisi in cui versa il settore, che la contribuzione è ancora insufficiente.

Da parte del Relatore vi è stata una citazione del piano Pieraccini; se ho ben capito, il collega nutre qualche preoccupazione per qualche scelta che viene fatta per la pesca oceanica che potrebbe significare l'abbandono della pesca costiera mediterranea. Se parliamo in termini di netta produttività, forse le preoccupazioni non hanno ragione di esistere, anche se riteniamo che sia opportuno fare un accertamento circa il depauperamento dei nostri mari: ecco, perché prima ho parlato della necessità di un efficiente sviluppo della ricerca scientifica.

Ho notato che si vuole affrontare la costituzione di una società a partecipazione statale che costruisca natanti da dare in gestione ai privati e alle cooperative. Se un giorno si potrà fare un discorso concreto in questo senso, certamente non saremo insensibili. Mi rendo, però, perfettamente conto del fatto che un abbandono *sic et simpliciter* della pe-

sca costiera mediterranea porterebbe a dei costi sociali elevatissimi. Si dice anche nel piano Pieraccini che una congrua quota del fondo di rotazione dovrà essere devoluta alla pesca costiera e mediterranea, e si aggiunge che per questa pesca si dovrà giungere ad una valutazione precisa delle riserve ittiche; questo problema, quindi, si collega alla necessità di una ricerca scientifica che deve comportare un profondo rinnovo delle strutture ed una efficiente rete di stazioni di ricerca. Nel piano si parla, poi, della costruzione di strutture per la conservazione e dell'ampliamento dei mercati ittici ed infine, in senso riassuntivo, che saranno destinati nel quinquennio anche in relazione al Mec, adeguati investimenti. Mi pare che balzi subito all'occhio una sproporzione fra quelli che sono i fini del piano, per ciò che riguarda il settore della pesca, e i fini di questo provvedimento che mi sembrano estremamente modesti.

La conclusione di ordine politico è dunque questa: il Governo (questo discorso deve essere fatto, onorevoli colleghi) ha in animo l'abbandono del settore (discorso che può essere anche valido), perché lo ritiene passivo e necessitante di profondo trasformazione; del resto, un cenno di ciò vi è anche nel piano.

Ora, se questo è il discorso, ad un certo momento dobbiamo farlo; è inutile starci ad ingannare e ingannare le categorie del settore. Io ho partecipato a parecchie riunioni. In una, a Civitavecchia, c'era l'onorevole Zagari, il quale, a nome del Governo, disse che questo è un settore che non deve essere abbandonato.

Allora, ci dobbiamo decidere. Abbiamo bisogno di misure adeguate, perché altrimenti può anche darsi che si sperperi il denaro pubblico.

Io ho presentato un ordine del giorno, che mi auguro venga approvato. È incentrato sulla necessità di arrivare ad una conferenza nazionale del settore. Si è parlato per tanti anni di una Conferenza del mare, che avrebbe dovuto affrontare tutti i vari settori, ma questa conferenza non è mai avvenuta. Può darsi che si debba, invece, arrivare a convegni settoriali. Noi diciamo anche quale dovrebbe essere la tematica del convegno.

MACCHIAVELLI. Io sarò molto breve, anche perché di questo problema ne abbiamo parlato pure recentemente da un punto di vista generale, quando si è discusso il bilancio del Ministero della marina mercantile. Anche se alcune osservazioni che sono state qui fatte credo trovino consenzienti, non solo noi, ma lo stesso Ministro proponente, il provvedimen-

to credo che debba essere accettato e debba essere accettato anche con soddisfazione per alcune considerazioni di carattere generale, che io mi permetto richiamare alla benevole attenzione degli onorevoli colleghi.

Innanzitutto, è stato superato lo squilibrio, la discriminazione che nel settore c'era tra i pescatori del sud e i pescatori del centro-nord. E credo che questa non sia cosa da poco.

Noi avevamo presentato una proposta di legge che non ebbe in questo ramo del Parlamento fortuna; ma il concetto che avevamo espresso in quella proposta è stato qui completamente recepito e di ciò desidero dare atto all'onorevole Ministro, il quale si è reso perfettamente conto come non si potesse lasciar cadere un settore così delicato, come la pesca per le zone dell'alto Tirreno e dell'alto Adriatico, che non potevano continuare a subire la concorrenza dei pescatori del centro-sud che avevano delle provvidenze notevoli dalle leggi vigenti in materia e che costituivano una situazione di estremo disagio, se non addirittura, una situazione insopportabile.

Il secondo rilievo che desidero fare è quello che è recepito nell'ultima parte dell'articolo 2, laddove si stabilisce che i contributi possono essere concessi, non soltanto per la costruzione di navi, scafi, motori, reti, ecc., ma anche per la costruzione, l'ampliamento, l'acquisto di opere di attrezzatura per la conservazione e la lavorazione dei prodotti e sottoprodotti della pesca, sia a terra che a bordo delle navi.

Uno dei motivi sui quali noi abbiamo ritenuto nel passato di incentrare le nostre riserve e le nostre osservazioni era quello di impedire che il pescatore, sceso a terra, sia il più delle volte costretto a vendere o a svendere il prodotto attraverso quelle catene, per cui sono il commerciante, il mediatore, il bagarino, in effetti, a fare il prezzo del mercato.

È vero che con le somme che sono state qui stanziare non è che si possa ottenere tutto e risolvere tutto, ma dato che si afferma un principio, dato che si intende con questo disegno di legge fare una certa politica nel settore della pesca, nulla vieta che nell'immediato futuro questi finanziamenti possano essere congruamente aumentati, se al Ministero perverranno delle richieste che stiano a dimostrare la volontà degli operatori della pesca di rammodernarsi, per poter fare la concorrenza e combattere la concorrenza straniera.

Io ho fiducia nella volontà di potenziarsi dei piccoli operatori, specialmente della pesca, che poi assolvono una grossa funzione sociale, perché è dal marittimo e dal pescatore

che abbiamo il personale che sarà la struttura portante della nostra marineria. Quindi, ogni sforzo in questo settore lo ritengo uno sforzo positivo, anche per quanto si riferisce alla marineria di linea.

Quindi, considerando che questo squilibrio tra nord e sud è stato superato; considerando i principi informativi che sono chiaramente espressi dall'articolo 2; considerando che anche nel campo degli oneri per le pensioni, per la sistemazione previdenziale, si fa per la pesca quello che non si è fatto, per esempio, per il piccolo naviglio, che pure non vive in condizioni molto felici, credo che possiamo prendere atto con soddisfazione di questo disegno di legge, con l'augurio, oltre che l'invito formale all'onorevole Ministro, di fare in modo che, se le richieste saranno rispondenti a quelle che sono le nostre previsioni, si provveda anche ad aumentare, nel futuro, questi stanziamenti, che oggi possono essere oggettivamente considerati modesti, ma che io credo potranno essere rivisti e ritoccati, in quanto ogni investimento produttivo in questo settore è un investimento che rende, non è un investimento, per così dire, a scatola chiusa: è un investimento che, anche tenendo presente quella che è la situazione della nostra bilancia dei pagamenti, potrà rendere obiettivamente.

Quindi, non solo esprimo il parere favorevole del mio gruppo, ma mi compiaccio che in questo provvedimento siano stati tenuti presenti quelli che erano stati i suggerimenti che in molte occasioni tutta la Commissione aveva fatto, discutendo di questi problemi.

SINESIO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, io non farò un lungo discorso, anche perché ho già avuto occasione di esprimere il mio parere su tutti i problemi della pesca, o almeno su quelli che più direttamente attengono alle condizioni attuali dello sviluppo della pesca marittima italiana.

Mi soffermerò invece brevemente — come sento il dovere di fare — sul disegno di legge molto opportunamente presentato, seppure in questo ultimo scorcio di legislatura.

Mi sia consentito, innanzi tutto, rivolgere un vivissimo ringraziamento al Ministro Natali, non soltanto per tutti i provvedimenti che in quest'ultimo periodo egli ha sottoposto alla nostra valutazione ed approvazione, ma anche e soprattutto per il disegno di legge n. 4929, assai importante, in particolare, per i principi che stabilisce.

Io sono un uomo del sud, e non posso dimenticare che la politica — che dev'essere innanzitutto riparatrice — non può essere che nazionale, e non regionale, o interregionale.

Quando si fa una certa politica, essa dev'essere estesa a tutto il territorio nazionale, specialmente nel momento in cui l'Italia sta per affrontare una concorrenza spietata da parte degli altri paesi del MEC; sottrarsi a questa concorrenza significherebbe provocare il fallimento di numerosissime piccole aziende, dando l'avvio ad un crollo pauroso.

Mi associo, quindi, a quanto ha detto l'onorevole Macchiavelli: questa legge ha fatto accettare uno spirito che fino ad oggi non era stato possibile fare accettare. Io mi sono battuto anche in sede di approvazione della legge per la Cassa per il Mezzogiorno (io sono del sud, ma rappresento tutti i pescatori italiani), perché venisse eliminata ogni discriminazione tra nord e sud.

Onorevoli colleghi, per tanti anni, in sede di discussione del bilancio del Ministero della marina mercantile, noi abbiamo affermato che la flotta andava rinnovata; ma anche il naviglio peschereccio — vecchio e superato dai progressi della tecnica — ha bisogno di finanziamenti per una migliore prospettiva.

Ringraziamo, quindi, il Ministro per avere presentato questa legge, che riguarda tutto il territorio nazionale.

Ed inoltre — ne ho parlato anche nel mio modesto intervento in occasione del bilancio del Ministero della marina mercantile — dobbiamo dare atto al Ministro di aver finalmente pensato a creare uno strumento valido, per compiere i necessari studi nel campo della talassografia. Io ho già sostenuto che la pesca non può essere affidata al caso e al tempo: essa deve trasformarsi in una vera e propria attività industriale. Occorrono, quindi, gli strumenti ed i mezzi finanziari per raggiungere questo scopo. Naturalmente, un certo rischio esisterà sempre: esso deve però essere limitato e marginale. Occorre studiare a fondo la composizione, la dislocazione, i movimenti dei banchi di pesca, oltre che il loro razionale sfruttamento.

In ordine di importanza, dunque, dopo la estensione delle disposizioni a tutto il territorio nazionale, va sottolineata la creazione della nave, appositamente attrezzata, da destinare alle ricerche ed alle sperimentazioni tecnologiche.

Prendo poi atto, con piacere, dell'aumento del fondo di rotazione della FARP, benemerita organizzazione, che segue attivamente la piccola pesca, che non può ottenere mezzi finanziari dagli istituti bancari, né dalla stessa Cassa per il Mezzogiorno: attraverso di essa vengono tante volte aiutati i piccoli pescatori,

che, altrimenti, si troverebbero in grosse difficoltà.

A questo, è connesso il grosso problema del credito, che non viene risolto dal disegno di legge in esame, ma tuttavia viene affrontato con qualche successo, in un momento in cui il mercato finanziario non offre la possibilità di trasformare in mezzi produttivi le disponibilità che pur esistono.

Il problema del credito, che è estremamente importante, è stato affrontato per le piccole e medie imprese industriali. Ora, anche quella della pesca è un'attività importante, per la quale si pone lo stesso problema. Il credito peschereccio, del quale tanto si parla, è talvolta addirittura inesistente, signor Ministro, perché molto spesso il pescatore non è in grado di fornire garanzie, al di là del peschereccio e dei suoi strumenti di lavoro, e quindi non può accedere al credito.

Per finire, vorrei dire qualcosa a proposito dei contributi, con un piccolo cenno polemico, non nei confronti del Ministro, ma nei confronti dell'altro ramo del Parlamento. Quando venne approvato l'aumento delle pensioni ai marittimi io mi mostrai piuttosto restio e contrario, non tanto per il provvedimento in sé (non si dimentichi che molti primi passi per quanto riguarda questa materia sono stati fatti proprio in questo settore), ma per il fatto che il Governo, con una mano dava e con l'altra toglieva. Dobbiamo tener presente che le grandi aziende si salvano sempre; per altro, è inconcepibile che possano sussistere le stesse aliquote per una grossa nave e per una barca a vela.

Come ho già detto, del provvedimento, finalmente giunto al nostro esame, dobbiamo ringraziare l'onorevole Ministro, perché, in effetti, esso risponde a talune esigenze del settore che stiamo considerando. Di questo io ne sono perfettamente convinto; però, siccome le aliquote contributive vengono fissate con decreto del Ministro della marina mercantile, io vorrei raccomandare al Ministro stesso di cercare di gravare un po' di più le grosse aziende, che, come ho già detto, in sede di contrattazione terranno conto di questi aumenti: dobbiamo far in modo di alleggerire le piccole aziende che sono veramente in condizioni precarie.

Da ultimo, sono anch'io convinto che sarebbe opportuno che venisse indetta una conferenza sulla pesca, che affrontasse ed esaminasse tutti i problemi che riguardano il nostro settore, in modo da poter vedere quali possano essere le prospettive per il futuro.

ALBA. Signor Presidente, non ripeterò quello che è stato già detto fino alla noia nel corso della discussione dei bilanci di previsione del Ministero della marina mercantile, negli anni che vanno dal 1963 al 1967.

Io mi dichiaro d'accordo per questa cassetta in favore del nord, però non vorrei, considerato che il nord è più organizzato del sud, che ciò torni a danno del sud, come qualche volta è successo.

Il concetto è generale, ed io lo accetto in pieno (tutti i pescatori debbono essere messi in grado di operare), però, dobbiamo considerare che ciò che è successo nel campo degli investimenti armatoriali, può succedere anche qui.

Io ho sempre lamentato che, mentre nel campo dell'agricoltura, abbiamo avuto gli enti di sviluppo, gli enti di riforma, cioè degli enti che hanno agito alla base, hanno indirizzato, consigliato questa gente che era rozza, nel campo della pesca, tutto questo non si è avuto. Praticamente, il Ministero affida alle capitanerie, le quali recepiscono i progetti fatti da cantieri navali, i quali si preoccupano soltanto dell'utile, del profitto o del tipo di barca da fare; per cui, malgrado i massicci interventi che la Cassa per il Mezzogiorno ha fatto nel sud nel campo della pesca, moltissime volte i nostri pescatori sono rimasti a quella pesca che sapevano fare e non sono addivenuti a nessuna innovazione.

C'è da orientare questa materia prima che abbiamo. La vera preoccupazione profonda è che la materia prima, cioè l'uomo pescatore, venga a mancare giorno per giorno, perché non si sente più protetto nella sua attività.

Il Ministero dovrebbe, se è il caso presso le Capitanerie, istituire una Commissione consultiva o un ufficio, dove il pescatore può andare a chiedere consigli, a chiedere che tipo di barca, che tipo di pesca può realizzare. Questo è un fatto molto importante.

Quando noi votammo contro quel famoso progetto per l'aumento delle pensioni, circa gli oneri degli armatori-pescatori, esprimemmo allora un dissenso profondo che proveniva dal fatto che questi aumenti erano del 450 per cento. Siccome non ci fu da parte del Ministro una risposta adeguata, noi votammo contro. Ora, però, il Governo, con l'aver raddoppiato il contributo, ha manifestato immediatamente una sua volontà di intervento.

È un provvedimento che in un certo senso copre delle gravi lacune, e quindi era necessario.

In conclusione, certamente non è un provvedimento completo, non è che con esso si intenda colmare ogni lacuna; comunque, è un provvedimento che io accetto in pieno, seppure con questa preghiera, con questo impegno per il Governo, che ai pescatori sia dato uno strumento capace di verificare a che punto, nella economia della nazione, essi pescatori stanno.

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

Ha facoltà di parlare l'onorevole Ministro Natali.

NATALI, Ministro della marina mercantile. Io desidero innanzi tutto fare un'affermazione, che, per quel che mi riguarda, è un'affermazione pregiudiziale. L'onorevole Malfatti, nel finale del suo intervento, ha posto una domanda: Il Governo cosa ha in animo di fare: vuole abbandonare il settore della pesca? ».

Direi che la risposta a questo quesito è proprio nel disegno di legge che abbiamo presentato, perché io credo, ed è stato rilevato dagli onorevoli Macchiavelli e Sinesio, che si possono avere delle perplessità sulla parte relativa agli stanziamenti per i contributi a fondo perduto, ma non credo che possano sorgere perplessità per quello che riguarda il fondo di rotazione. Si possono avere delle perplessità, ma non si può in modo assoluto ritenere che questo provvedimento sia un provvedimento manchevole in qualche parte o comunque che non risponda ad un preciso atto di volontà politica, di un intervento particolare del Governo nel settore della pesca, non più affidato a provvedimenti di natura episodica, ma in una visione e in un contesto di carattere globale.

Circa il problema sottolineato dall'onorevole Alba, relativo all'istruzione professionale, lo stesso onorevole Alba sa che questo discorso, e non soltanto per il settore della pesca, si presenta in un modo del tutto particolare, tanto che giace dinnanzi al Parlamento una proposta del Governo che ha riferimento al riordino dell'intero settore della istruzione professionale.

Per il resto, credo che questo provvedimento sia un provvedimento che meriti di essere approvato, non perché siamo alla scadenza, ma perché nell'ambizione del Ministro che lo ha proposto vuol essere una specie di legge guida per quella che sarà la attività futura del Ministero della marina mercantile e del Governo nel settore della pesca.

In tutte le discussioni che si sono svolte è stata sempre unanimemente sottolineata l'esigenza che in questo settore la funzione di promozione, coordinamento e sviluppo fosse assunta dal Ministero della marina mercantile. Vale la pena di sottolineare che con questo provvedimento di legge noi rispondiamo positivamente a questa esigenza.

L'onorevole Malfatti ha sottovalutato forse questo punto, e cioè che, per la prima volta, tutte le provvidenze vengono coordinate; il che significa che il Ministero della marina mercantile e il Governo non desiderano abbandonare questo settore, ma desiderano intervenire con quelle possibilità che in questo momento si hanno.

Certo, i problemi della pesca sono vari e complessi, ma come non sottolineare che in questo provvedimento portiamo la nostra attenzione sull'intervento, non soltanto a favore di quello che è il mezzo di lavoro o gli strumenti di lavoro veri e propri (il natante, la rete da pesca, i sistemi di scandaglio), ma anche nel settore della conservazione, della distribuzione e della commercializzazione del pescato?

È la prima volta che si stabilisce questo principio. Direi che è una questione di principio che ha una sua particolare rilevanza, anche e soprattutto, in relazione al fatto che noi stabiliamo che, specie per il settore della distribuzione e commercializzazione, particolare riferimento deve essere fatto alle iniziative che in tal campo vengono prese dalle cooperative di pescatori.

Certo, lo ripeto, i problemi della pesca sono vari e complessi, ma non si può non riconoscere che con questo provvedimento di legge noi affrontiamo il grosso argomento delle garanzie richieste per la concessione di mutui sul fondo di rotazione, il quale — mi rivolgo all'onorevole Malfatti — effettua dei mutui al tasso del 2 per cento; il che mi sembra rappresenti una notevole agevolazione. Viene anche espressamente sancito nella legge che le garanzie che possono essere richieste dagli istituti di credito devono limitarsi ai natanti per i quali viene richiesta l'operazione, escludendo, perciò, ogni garanzia su altri beni. Io credo, onorevole Malfatti, che questo costituisca un fondamentale passo avanti; ella, che è così esperto di questi problemi e che ha preso parte a innumerevoli convegni su questo argomento, dovrà darne atto.

Sempre per rispondere al quesito posto dall'onorevole Malfatti, potrei anche dire che tutta l'attività che in questi anni abbiamo

svolto nei confronti del commercio estero è stata rivolta alla difesa del nostro prodotto; basterebbe pensare al sistema dei prezzi minimi, che abbiamo instaurato per la prima volta, per sottolineare questa nostra volontà politica.

Non a caso ho parlato di legge-guida. Io convengo, infatti, che gli stanziamenti, soprattutto per quanto riguarda i contributi, sono molto modesti; tuttavia l'importante era stabilire il principio, come prima ho detto, di una politica del settore, non divisa regionalmente, ma vista in un contesto unitario; una politica unitaria, per altro, non soltanto dal punto di vista geografico, ma anche da quello degli interventi.

Quanto al piano di sviluppo, questa legge, evidentemente, ne attua alcune indicazioni. Per quanto riguarda la società a partecipazione statale per la pesca oceanica, non vi è alcuna opposizione: anche in questo settore sarà data attuazione a quanto previsto dal piano.

Per quanto riguarda la Conferenza della pesca, desidero confermare quello che già ho avuto l'onore di annunciare a questa Commissione in altra occasione: tra una decina di giorni sarà pubblicato un documento, che è anche abbastanza ponderoso, che riguarda tutto il settore dell'economia marittima, e quindi anche la pesca. Questo documento — confermo quanto già ho avuto a dichiarare — costituisce una base per la discussione che si svilupperà; esso, per altro, è a carattere semplicemente ricognitivo e non pretende che le prospettive che presenta debbano essere accettate senza discussione.

Evidentemente gli onorevoli colleghi comprenderanno che queste mie dichiarazioni valgono per questo momento, in quanto io non posso impegnare il futuro. Ad ogni modo, io non ho niente in contrario a dire che una eventuale Conferenza della pesca non mi troverebbe ostile, appunto, perché il documento di cui ho parlato vuole proprio raccogliere tutto il materiale necessario come base di discussione per le iniziative che potranno svilupparsi o globalmente, oppure per singoli settori.

Alcuni rilievi sono stati fatti, in particolare, sui carichi previdenziali. Io non mi soffermerò su altri aspetti del provvedimento, che corrispondono a precise richieste avanzate dalle categorie interessate. Potrei ricordare, ad esempio, che viene eliminata l'obbligatorietà della demolizione del natante vecchio, al fine di giovare dei benefici del fondo di rotazione; questa eliminazione era stata par-

ticolarmente richiesta. Potrei anche ricordare che vengono aumentati i limiti di intervento del fondo di rotazione, esteso anche al settore della commercializzazione, come dicevo poc'anzi. Sono, questi, tutti aspetti che io ritengo possano essere valutati positivamente, e sui quali non mi soffermo, per brevità.

Per quanto riguarda i contributi per la previdenza marinara, dobbiamo avere le idee ben chiare. Devo ricordare, innanzi tutto, che proprio in sede di Commissione furono approvati degli emendamenti di aumento delle tabelle retributive sulle quali si basano le aliquote contributive; e non so se il caso citato dall'onorevole Amodio rientri proprio tra quegli emendamenti.

A parte questo, nella legge in discussione noi prevediamo un ulteriore intervento a favore della Cassa di previdenza marinara. Ora, quando si tratta di problemi riguardanti la previdenza, ritengo che non abbia ragion d'essere quel famoso detto che la matematica non è un'opinione: in questo campo, ho spesso l'impressione che lo sia davvero! Però, per quanto riguarda questo ulteriore intervento, devo dire che esso copre completamente l'armamento mediterraneo; e non attraverso l'eliminazione del contributo, perché questo è dovuto, ma portando l'armamento mediterraneo al di sotto dell'aliquota dell'assicurazione obbligatoria.

MALFATTI FRANCESCO. Questo lo sapevamo. Si afferma invece, che, siccome il settore della pesca pagava, prima dell'entrata in vigore dell'ordinamento sulla previdenza marinara, molto meno, adesso la facilitazione è ridotta.

NATALI, *Ministro della marina mercantile*. Di fatto pagava meno, ma di diritto avrebbe dovuto pagare di più. Il problema, evidentemente, è legato ai massimali e questi sono stati aumentati in sede di Parlamento.

Dobbiamo tener presente che questo provvedimento non consiste in una fiscalizzazione degli oneri sociali; infatti, per il settore dell'armamento oceanico non si è potuta fare la stessa operazione perché si è ritenuto che la pesca mediterranea, per le sue caratteristiche, possa essere considerata come una impresa di lavoratore autonomo, mentre l'armamento oceanico va considerato come una vera e propria impresa industriale ed un intervento in questo settore avrebbe significato l'attuazione pratica di un principio che si sarebbe potuto estendere anche ad altri settori.

MALFATTI FRANCESCO. La differenza è molto sottile, onorevole Ministro, anche se posso accettarla.

NATALI, *Ministro della marina mercantile*. Opportunamente è stato ricordato il problema dell'armamento oceanico dal Relatore. Nel piano Pieraccini si prevede una esigenza di sviluppo dell'attività di questo settore onde far fronte al crescente *deficit* della bilancia commerciale.

Ritengo che questo problema non possa risolversi attraverso questi interventi nel settore previdenziale, ma soltanto attraverso alcune provvidenze (come ho avuto occasione di dire al Senato), che abbiano riferimento alla congerie varie di leggi e di disposizioni che possono ridurre gli oneri di questo armamento:

L'onorevole Alba ha auspicato una più viva presenza del Ministero nel settore, attraverso anche un'opera di assistenza e di educazione. Come ho già detto, l'impostazione di questo provvedimento richiama la visione globale dei problemi della pesca: più specificamente, il provvedimento vuole incoraggiare la nascita di un movimento cooperativistico che può rappresentare una soluzione certamente positiva. È evidente che tale movimento potrà sviluppare anche una azione di assistenza e di educazione.

Per altro, non ho nulla in contrario che, discutendo determinate prospettive, si possa vedere la possibilità di attribuire al Ministero compiti più specifici di istruzione, di preparazione professionale e di assistenza.

Debbo un ultimo chiarimento all'onorevole Amodio, il quale mi ha chiesto per quale motivo vengono stanziati 50 milioni per la nave che verrà adibita alle ricerche scientifiche. Lo stanziamento è legato evidentemente all'esigenza del buon funzionamento della nave medesima.

A questo punto, desidero ringraziare tutti i componenti della Commissione per la loro approvazione al provvedimento che pone alcuni precisi punti che potranno essere resi ancor più efficienti nel futuro, quando ci potrà essere la possibilità di avere nuovi finanziamenti, per quanto concerne i contributi a fondo perduto.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Malfatti, Giachini, Franco Raffaele, Fiumanò, Calvarresi, Marchesi, Manenti e Bigi hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

in sede di discussione del disegno di legge n. 4929,

invita il Governo

a convocare, entro il 1968, una Conferenza nazionale della pesca alla quale far parteci-

pare i rappresentanti di tutti gli operatori economici del settore, i rappresentanti dei lavoratori economici del settore, i rappresentanti dei lavoratori dipendenti della pesca, nonché quanti possano averne interesse, al fine di stabilire:

a) le reali necessità inerenti allo sviluppo della flotta peschereccia, affinché i contributi e le agevolazioni creditizie siano adeguate al fine che si vuole raggiungere che deve essere quello di un maggior potenziamento e sviluppo dell'intero settore;

b) incidenza del settore cooperativistico della pesca e la necessità di introdurre misure di intervento preferenziale per aumentare l'incidenza;

c) le reali necessità della ricerca scientifica e conseguente adeguamento e sviluppo delle strutture nautiche, delle stazioni di ricerca, eccetera;

d) il complesso delle attrezzature terrestri per la conservazione e trasformazione del pescato e quanto altro è attinente all'industria della pesca per un adeguato sviluppo;

e) l'attuale situazione assistenziale e previdenziale dei lavoratori della pesca compresa l'incidenza della contribuzione previdenziale, al fine di affermare il principio di una assistenza e previdenza a costi più bassi con più estese e migliori prestazioni ».

NATALI, *Ministro della marina mercantile*. Questo ordine del giorno lo sottoscriverei anche io, se non partisse da alcune premesse su cui non sono d'accordo.

MALFATTI FRANCESCO. Noi vorremmo che ci fosse l'impegno del Governo di fare questa ricognizione del settore. In questo spirito, se il Governo lo accetta anche come raccomandazione, sono d'accordo.

NATALI, *Ministro della marina mercantile*. Dovrebbe limitarsi ad invitare il Governo a convocare una conferenza nazionale della pesca, e basta, ossia, fermarsi qui. In questo caso lo accetterei come raccomandazione.

MALFATTI FRANCESCO. Sono d'accordo. Rimane tutto il primo periodo, cioè l'impegno a convocare una conferenza nazionale della pesca sui problemi del settore, senza passare alla tematica.

PRESIDENTE. Allora, l'ordine del giorno dell'onorevole Malfatti Francesco ed altri è accettato com raccomandazione nella seguente formulazione:

« La Camera,

in sede di discussione del disegno di legge n. 4929,

IV LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 6 MARZO 1968

invita il Governo a convocare, entro il 1968, una Conferenza nazionale della pesca, alla quale far partecipare i rappresentanti di tutti gli operatori economici del settore, i rappresentanti dei lavoratori dipendenti della pesca, nonché quanti possano averne interesse, al fine di stabilire le complesse necessità del settore e ricavarne le adeguate misure di interventi ».

Il Relatore, onorevole Amodio, ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

nell'approvare il provvedimento: "Provvidenze a favore della pesca marittima" (n. 4929), il quale - al titolo V, articolo 19 - prevede il "concorso finanziario dello Stato a riduzione degli oneri previdenziali nel settore della pesca mediterranea",

constatate le ripercussioni negative che la legge 27 luglio 1967, n. 658, relativa al « Riordinamento della previdenza marinara », ha avuto sulla pesca oltre gli stretti (livelli contributivi sproporzionati alla realtà dell'economia peschereccia oceanica; retribuzioni tabellari non rispondenti, per eccesso, alle mercedi effettive);

considerato, per contro, che l'articolo 38 del trattato di Roma riconosce la pesca quale attività agricola, per cui, è coerente che i gravami previdenziali e assicurativi della pesca vengono imposti con gli stessi criteri validi per le attività rurali;

considerato, altresì, che le molteplici peculiari caratteristiche del settore produttivo peschereccio non consentono la sua assimilazione alle altre attività marittime,

impegna il Governo

a predisporre un disegno di legge, il quale ristrutturati i criteri generali della previdenza nel settore della pesca, tenendo in particolare conto gli oneri contributivi che attualmente gravano sui marittimi e sugli armatori della flotta peschereccia oltre gli stretti ».

NATALI, *Ministro della marina mercantile*. Per quanto riguarda l'ordine del giorno presentato dall'onorevole Amodio, il Governo è disposto ad accettarlo, a patto però che non si faccia esplicito riferimento all'esigenza di riesaminare i criteri generali della previdenza marinara, perché, oltre tutto, il Parlamento, dicendo questo, smentisce un po' se stesso, con l'approvazione che c'è stata della nuova legge sulla previdenza marinara.

L'ordine del giorno potrebbe essere così modificato: « Impegna il Governo ad uno

studio, anche in relazione agli oneri che si sono verificati nel settore della previdenza marinara, per gli interventi da effettuare in favore della flotta peschereccia oltre gli stretti ».

AMODIO, *Relatore*. Non ho difficoltà a modificare l'ordine del giorno. Però, indubbiamente, il costo di gestione è un problema e il costo della previdenza è un altro.

Io chiederei un'assicurazione più formale e sostanziale.

NATALI, *Ministro della marina mercantile*. Il Governo non può dare assicurazioni di questo genere. Stiamo esaminando il problema.

Come fa il Parlamento, a distanza di un anno, a dire che una legge non va bene, e che dev'essere riesaminata?

AMODIO, *Relatore*. Se il Parlamento è incorso in un errore, nulla vieta che questo errore si corregga. Io prima ho letto dati precisi, cifre che avevo sottomano, dalle quali risulta che, per un imbarcato su un peschereccio, il contributo è superiore a quello di un imbarcato sulla « Raffaello ». Senza aggiungere, che è molto probabile che, con i perfezionamenti della tecnica, sulla « Raffaello » ci possono essere, proporzionalmente, meno uomini di equipaggio che su un peschereccio.

PRESIDENTE. Lo spirito dell'ordine del giorno, dunque, potrebbe condensarsi nella raccomandazione che il Governo consideri ancora aperto il problema della revisione e dell'aggiornamento degli oneri.

Ma il signor Ministro, praticamente, ha detto proprio questo nel suo intervento.

Ritengo che l'ordine del giorno possa assumere la seguente formulazione:

« La Camera,

nell'approvare il provvedimento: "Provvidenze a favore della pesca marittima" (4929), il quale - al titolo V, articolo 19 - prevede il "concorso finanziario dello Stato a riduzione degli oneri previdenziali nel settore della pesca mediterranea";

constatate le ripercussioni negative che la legge 27 luglio 1967, n. 658, relativa al « Riordinamento della previdenza marinara » ha avuto sulla pesca oltre gli stretti (livelli contributivi sproporzionati alla realtà dell'economia peschereccia oceanica; retribuzioni tabellari non rispondenti, per eccesso, alle mercedi effettive);

considerato, per conto, che l'articolo 38 del trattato di Roma riconosce la pesca quale attività agricola; per cui è coerente che i

gravami previdenziali e assicurativi della pesca vengano imposti con gli stessi criteri validi per le attività rurali;

considerato, altresì, che le molteplici peculiari caratteristiche del settore produttivo peschereccio non consentono la sua assimilazione alle altre attività marittime;

invita il Governo

a porre allo studio il riesame dei criteri generali della previdenza nel settore della pesca tenendo in particolare conto gli oneri contributivi che attualmente gravano sui marittimi e sugli armatori della flotta peschereccia oltre gli stretti ».

AMODIO, *Relatore*. Sono d'accordo.

NATALI, *Ministro della marina mercantile*. Con questa modifica, dichiaro di accettare l'ordine del giorno come raccomandazione.

MALFATTI FRANCESCO. Signor Presidente, noi abbiamo qualche preoccupazione, perché sappiamo che le critiche non si muovono soltanto nella direzione della richiesta di maggiori contributi da parte del Governo: esistono anche spinte che tendono alla revisione del problema, anche sotto il profilo della diminuzione dei massimali stabiliti per le retribuzioni.

Ora, noi non vogliamo che vadano perdute alcune conquiste dei lavoratori dipendenti della pesca; non vorremmo, perciò, che ci si muovesse in questa direzione.

Ho voluto fare questa dichiarazione, a nome della mia parte, perché sia chiaro che è con questo intendimento che aderiamo all'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli.

Poiché ai 21 articoli che costituiscono il disegno di legge non sono stati presentati emendamenti, li leggerò e li porrò successivamente in votazione:

TITOLO I

(Contributi a fondo perduto)

ART. 1.

È autorizzato, a carico del bilancio del Ministero della marina mercantile, lo stanziamento di lire 230.000.000 per l'anno finanziario 1967 e di lire 260.000.000 per l'anno finanziario 1968, allo scopo di provvedere alla concessione di contributi nella misura non superiore al 40 per cento della spesa documentata, per la esecuzione delle opere e per l'acquisto delle attrezzature di cui al se-

guente articolo 2, da parte di imprese singole o associate esercitanti direttamente l'industria della pesca o il commercio dei prodotti ittici. Alle cooperative e loro consorzi è accordata la preferenza nell'esame delle domande di concessione dei contributi.

I contributi di cui sopra non sono cumulabili con altri contributi a fondo perduto erogati dallo Stato, dalle Regioni o da altri enti pubblici.

(È approvato).

ART. 2.

I contributi possono essere concessi per le seguenti opere ed acquisti:

a) nuove costruzioni di navi da pesca complete;

b) nuove costruzioni di soli scafi;

c) ampliamento, trasformazione e miglioramento di scafi da pesca già esistenti;

d) sostituzione di apparati motori su scafi da pesca già in esercizio;

e) acquisto ed installazione di apparecchi radio rice-trasmittenti, radar, ecometri, ittioscopi, verricelli ed attrezzi speciali per il salpamento di reti da circuizione e dei parangali ed altri strumenti od apparecchi di bordo per la condotta della navigazione e delle operazioni di pesca;

f) costruzione, ampliamento, acquisto di opere e di attrezzature per la conservazione e lavorazione dei prodotti e sottoprodotti della pesca, a terra ed a bordo delle navi;

g) acquisto di mezzi frigoriferi o refrigerati (con esclusione dei normali mezzi di trasporto) per il trasporto dei prodotti della pesca;

h) provvista di nuove reti, cavi, calamanti, ed in genere di materiali mobili per la pesca non specificati ai punti precedenti, per una sola volta nel periodo di validità della presente legge;

i) costruzione, ampliamento, acquisto di magazzini e impianti da parte di cooperative e loro consorzi;

l) impianto, e acquisto delle relative attrezzature, di spacci cooperativi che abbiano per scopo la vendita diretta al consumatore di prodotti ittici delle cooperative di pescatori.

(È approvato).

ART. 3.

La concessione dei contributi è disposta con decreto del Ministro per la marina mercantile, sentito il parere di un apposito Co-

mitato, composto dal Sottosegretario di Stato per la marina mercantile che lo presiede, dal Direttore generale della pesca marittima, da un funzionario del Ministero predetto, avente qualifica non inferiore a quella di Direttore di divisione, da tre esperti particolarmente competenti nelle questioni della pesca marittima, nominati dal Ministro per la marina mercantile, e da tre rappresentanti delle Associazioni nazionali cooperative, nominati dal Ministro per la marina mercantile, su terne designate dalle Associazioni stesse.

In caso di assenza od impedimento del Sottosegretario di Stato per la marina mercantile, il Comitato è presieduto dal Direttore generale della pesca marittima.

Le funzioni di Segretario del Comitato sono disimpegnate da un funzionario della Direzione generale della pesca marittima, con qualifica non inferiore a quella di Consigliere di II classe.

(È approvato).

ART. 4.

Le domande di contributo di cui all'articolo 1 della presente legge devono essere dirette al Ministero della marina mercantile, tramite le competenti Capitanerie di porto, in triplice esemplare di cui uno in carta bollata. Tali domande dovranno essere corredate:

per l'acquisto di attrezzature da pesca, da preventivi di spesa rilasciati dalle ditte fornitrici, debitamente vistati per la congruità dei prezzi dalle competenti Camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura o dalle competenti Capitanerie di porto;

per la costruzione di opere, da progetti e disegni debitamente vistati per la congruità dei prezzi dal competente Ufficio del genio civile per le opere marittime. Le opere e gli acquisti per i quali è stato chiesto il contributo devono essere effettuati posteriormente alla data di presentazione della domanda. Essi devono essere utilizzati — a pena di decadenza dal contributo — per gli scopi indicati nella domanda e non possono essere alienati o distolti dalla loro destinazione prima che sia decorso il termine di anni quattro dal compimento delle opere o dalla data degli acquisti, senza preventivo benestare del Ministero della marina mercantile.

In caso di decadenza dal contributo, devono essere restituiti gli importi eventualmente corrisposti, maggiorati degli interessi commisurati al tasso legale dalla data della loro riscossione.

(È approvato).

TITOLO II

(Credito peschereccio)

ART. 5.

Il primo comma dell'articolo 1 della legge 27 dicembre 1956, n. 1457, è così modificato:

« È istituito presso il Ministero della marina mercantile un fondo di rotazione per anticipazioni ad Istituti per l'esercizio del credito peschereccio a favore di esercenti l'industria della pesca, singoli o associati, con preferenza per quelli esercenti la pesca costiera, nonché a favore di industrie intese al potenziamento delle attività pescherecce e di quelle connesse al processo di distribuzione del pescato ».

Le lettere *a*) e *c*) del secondo comma dell'articolo 1 della legge 27 dicembre 1956, n. 1457, sono così modificate:

« *a*) costruzione, in cantieri nazionali, di navi per la pesca e per il trasporto di pescato destinate alla sostituzione di unità esistenti di scarso rendimento, per vetustà o per altre cause, che dovranno essere demolite. Il Ministro per la marina mercantile potrà, con proprio motivato decreto, concedere deroga all'obbligo di demolizione nei casi in cui questa non risulti necessaria od opportuna »;

« *c*) acquisto ed installazione, oppure sostituzione di motori su navi destinate alla pesca o al trasporto del pescato, al fine di aumentarne la efficienza ed il rendimento ».

(È approvato).

ART. 6.

Gli stanziamenti rispettivamente disposti, per gli anni finanziari 1966, 1967 e 1968, dall'articolo 72 del decreto-legge 18 novembre 1966, n. 976, convertito, con modificazioni, in legge 23 dicembre 1966, n. 1142, possono essere impiegati, per la parte non utilizzata al 31 dicembre di ciascuno dei detti esercizi, per gli scopi e con le modalità di cui alla legge 27 dicembre 1956, n. 1457, e successive modificazioni.

(È approvato).

ART. 7.

Il termine del 30 giugno 1970, previsto nel terzo comma dell'articolo 2 e nell'articolo 5 della legge 27 dicembre 1956, n. 1457, è prorogato al 31 dicembre 1983.

(È approvato).

ART. 8.

Entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, con decreto del Ministro per la marina mercantile, di concerto con quelli per il tesoro e per il bilancio, saranno determinate le quote percentuali del fondo da destinarsi a finanziamenti, rispettivamente, del settore della pesca di altura e costiera e del settore della pesca oceanica. Eventuali modifiche alle quote percentuali di cui al presente comma potranno essere disposte con decreto del Ministro per la marina mercantile, di concerto con quelli per il tesoro e per il bilancio.

Entro tre mesi dall'entrata in vigore della presente legge, con decreto del Ministro per la marina mercantile, di concerto con il Ministro per il tesoro, saranno parimenti determinate le quote del fondo da concedere in anticipazione ai singoli Istituti di credito per l'anno finanziario 1968. Per gli anni successivi la ripartizione sarà effettuata entro il 30 novembre precedente l'anno finanziario.

Con decreto del Ministro per la marina mercantile, di concerto con il Ministro per il tesoro, le porzioni di quota concesse in anticipazione ai singoli Istituti di credito, che al 30 novembre di ogni anno risultassero comunque non utilizzate, potranno essere devolute, in tutto o in parte, ad incremento delle quote già assegnate ad altri Istituti da parte dei quali se ne preveda la utilizzazione.

La concessione e l'utilizzazione delle anticipazioni saranno regolate da apposite convenzioni che il Ministro per la marina mercantile ed il Ministro per il tesoro stipuleranno con gli Istituti di credito. Le convenzioni sono soggette alle imposte fisse di registro.

L'articolo 3 della legge 27 dicembre 1956, n. 1457, è abrogato.

(È approvato).

ART. 9.

Entro tre mesi dall'entrata in vigore della presente legge, le convenzioni stipulate con gli Istituti di credito a norma dell'ultimo

comma dell'articolo 3 della legge 27 dicembre 1956, n. 1457, saranno rivedute al fine di adeguarle alle modifiche apportate dalla presente legge.

(È approvato).

ART. 10.

L'importo massimo dei mutui stabilito in lire 10 milioni dall'articolo 5 della legge 27 dicembre 1956, n. 1457, è elevato a lire 50 milioni.

(È approvato).

ART. 11.

Il primo comma dell'articolo 6 della legge 27 dicembre 1956, n. 1457, è così modificato:

« L'ammortamento delle operazioni di credito sarà compiuto:

1) entro il termine massimo di 10 anni, per i mutui di ammontare non superiore a lire 10 milioni;

2) entro il termine massimo di 12 anni, per i mutui di ammontare superiore a lire 10 milioni.

Per i finanziamenti destinati agli scopi indicati alle lettere e) ed f) del precedente articolo 1 l'ammortamento delle operazioni di credito sarà compiuto nel termine massimo di 15 anni ».

(È approvato).

ART. 12.

Il primo comma dell'articolo 7 della legge 27 dicembre 1956, n. 1457, è così modificato:

« Le quote di ammortamento e gli interessi saranno versati dagli Istituti al fondo di rotazione, previa detrazione della percentuale ad essi spettante in base alle convenzioni, a rimborso delle anticipazioni e ad incremento del fondo fino al 31 dicembre 1983. Da tale data i rimborsi predetti saranno effettuati su apposito capitolo dello stato di previsione dell'entrata. Gli Istituti di credito, nel caso di inadempienza da parte dei mutuatari, potranno sospendere il versamento delle rate di ammortamento, all'atto della dichiarazione di risoluzione del contratto di mutuo ».

(È approvato).

ART. 13.

Le opere e gli acquisti finanziati a norma della legge 27 dicembre 1956, n. 1457, non

IV LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 6 MARZO 1968

potranno fruire di altre agevolazioni creditizie concesse dallo Stato o da altri Enti pubblici a norma di leggi o regolamenti speciali, anche di carattere regionale.

(È approvato).

ART. 14.

L'articolo 9 della legge 27 dicembre 1956, n. 1457, è così modificato:

« Il credito derivante dai finanziamenti di cui alla presente legge è garantito da ipoteca sui natanti e da privilegio sui macchinari ed attrezzature destinate ai natanti stessi, ovvero, quando si tratti di finanziamenti destinati agli scopi di cui alle lettere e), f) ed h) del precedente articolo 1, da ipoteca e privilegio sugli immobili, macchinari, impianti a terra ed automezzi.

Per le operazioni di credito di cui alla presente legge gli Istituti di credito non potranno chiedere garanzie oltre quelle previste nel precedente comma.

I natanti dati in garanzia dovranno essere assicurati contro i rischi ordinari della navigazione entro i limiti in cui i natanti stessi sono autorizzati a navigare dalle competenti autorità marittime. Gli altri beni dovranno essere assicurati contro i rischi della perdita totale o parziale. Le relative polizze di assicurazione dovranno essere vincolate a favore dell'Istituto finanziatore ».

(È approvato).

ART. 15.

L'articolo 10 della legge 27 dicembre 1956, n. 1457, è così modificato:

« I mutui previsti dalla presente legge sono deliberati dal Comitato previsto dall'articolo 3 del decreto legislativo luogotenenziale 1° novembre 1944, n. 367, e successive modificazioni, il quale sarà all'uopo integrato con due membri effettivi della Direzione generale della pesca marittima del Ministero della marina mercantile.

Con decreto del Ministro per il tesoro sarà stabilita la misura degli emolumenti da corrispondere ai componenti del Comitato, al personale dell'ufficio di segreteria ed agli esperti in rapporto ai lavori effettuati.

Le spese per il funzionamento del Comitato e della segreteria sono a carico degli Istituti di credito secondo le quote stabilite annualmente dal Ministro per il tesoro.

I relativi importi saranno versati ad apposito capitolo dello stato di previsione della

entrata e correlativamente verranno iscritti, con decreti del Ministro per il tesoro, nello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro ».

(È approvato).

TITOLO III.

(Interventi assistenziali)

ART. 16.

Il contributo annuo a favore della Fondazione assistenza e rifornimenti per la pesca, previsto dall'articolo 1 della legge 25 novembre 1960, n. 1518, è elevato, per l'anno finanziario 1967, a lire 120.000.000 e, dall'anno finanziario 1968, a lire 190.000.000.

(È approvato).

TITOLO IV.

(Ricerca tecnologica e vigilanza sulla pesca d'altura)

ART. 17.

È autorizzata a carico dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile, per l'anno finanziario 1968, la spesa di lire 100.000.000 per l'acquisto e la trasformazione di una nave da adibire a ricerche tecnologiche ed alla vigilanza sulla pesca marittima.

(È approvato).

ART. 18.

Per l'esercizio della nave di cui all'articolo precedente e per le spese delle campagne cui essa è destinata, è autorizzato, a decorrere dall'anno finanziario 1968, uno stanziamento sullo stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile di lire 50.000.000.

(È approvato).

TITOLO V.

(Concorso finanziario dello Stato a riduzione degli oneri previdenziali nel settore della pesca mediterranea)

ART. 19.

Il terzo, quarto e sesto comma dell'articolo 22 della legge 27 luglio 1967, n. 658, sono, con effetto dalla data di entrata in vi-

gore della legge stessa, sostituiti, rispettivamente, come segue:

« Per i marittimi imbarcati sui pescherecci adibiti alla pesca entro il Mediterraneo, iscritti alla Gestione marittimi della Cassa nazionale per la previdenza marinara, è concesso dallo Stato alla Cassa stessa un contributo straordinario di lire 10.000 milioni — ripartito in ragione di lire 1.000 milioni per ciascuno degli anni 1967 e 1968 e lire 2.000 milioni per ciascuno degli anni 1969, 1970, 1971 e 1972 — destinato a concorrere alla riduzione degli oneri derivanti agli armatori e ai marittimi stessi dall'applicazione del precedente articolo 7 ».

« Con la forma e le modalità previste dal secondo comma dello stesso articolo 7 sarà determinata l'aliquota contributiva da applicarsi per la medesima categoria di marittimi e per le gestioni assicurative interessate, tenendo conto del concorso statale di cui al precedente comma ».

« All'onere di lire 1.000 milioni per ciascuno degli anni finanziari 1967 e 1968, derivante allo Stato dall'applicazione del terzo comma del presente articolo, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del capitolo 3523 degli stati di previsione del Ministero del tesoro per gli anni finanziari medesimi, destinato a far fronte ad oneri dipendenti da provvedimenti legislativi in corso ».

(È approvato).

TITOLO VI.

(Disposizioni finanziarie)

ART. 20.

Oltre quanto previsto dall'articolo 19, all'onere complessivo di lire 750 milioni riguardante gli stanziamenti previsti dagli articoli 1, 16, 17 e 18 della presente legge per gli anni finanziari 1967 e 1968 si provvederà, nello esercizio 1967, per lire 250 milioni, mediante riduzione del capitolo n. 5381 dello stato di previsione del Ministero del tesoro, destinato a far fronte agli oneri dipendenti da provvedimenti legislativi in corso e, nell'esercizio 1968, per lire 500 milioni, mediante riduzione del capitolo n. 5381 dello stesso stato di previsione.

Il Ministro per il tesoro è autorizzato a provvedere, con propri decreti, alle corrispondenti variazioni di bilancio.

(È approvato).

ART. 21.

Le eventuali somme non impegnate nei singoli, anni finanziari possono essere utilizzate negli esercizi successivi.

(È approvato).

Il provvedimento sarà votato a scrutinio segreto in fine di seduta.

Discussione del disegno di legge: Disposizioni per il rinnovamento, ammodernamento e potenziamento dei servizi di trasporto esercitati per mezzo della gestione governativa delle ferrovie Calabro-Lucane ed autoservizi integrativi (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato) (4926).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Disposizioni per il rinnovamento, ammodernamento e potenziamento dei servizi di trasporto esercitati per mezzo della gestione governativa delle ferrovie calabro-lucane ed autoservizi integrativi », già approvato dalla VII Commissione permanente del Senato della Repubblica, nella seduta del 28 febbraio 1968.

Anche su questo disegno di legge la Commissione bilancio, nella seduta di ieri, ha espresso parere favorevole.

L'onorevole De Capua ha facoltà di svolgere la relazione.

DE CAPUA, *Relatore*. Signor Presidente, onorevole Rappresentante del Governo, onorevoli Colleghi, una breve premessa storica.

Le ferrovie calabro-lucane vennero studiate e realizzate agli albori di questo secolo; e in quei tempi non esisteva un sistema viario che consentisse l'alternativa dei trasporti su strada.

Si cercò di istituire un sistema di comunicazioni ferroviarie che collegassero i paesi della Lucania con il porto di Bari, la Lucania con la Calabria, e le principali città di queste nostre regioni tra di loro.

Più tardi il progresso e l'evoluzione dei mezzi di trasporto su strade ordinarie determinarono l'opportunità di sospendere la realizzazione dell'intera rete ferroviaria prevista nel progetto. Quindi si può — anzi, si deve — ritenere che il complesso delle ferrovie oggi in esercizio non costituisce una rete organica, ma una serie di tronchi isolati ed indipendenti, certo non più rispondenti agli scopi per i quali furono progettati.

È, però, doveroso anche, da parte del relatore, precisare che per i complessi delle Bari (Bari-Altamura-Pisticci-Montalbano e Al-

tamura-Avigliano Città-Potenza-Laurenzana) e delle Cosentine (Cosenza-Pedace-Catanzaro Città-Catanzaro Lido e Pedace-Camigliatello-San Giovanni in Fiore) non può esser valida la osservazione critica fatta dianzi.

Devo poi invitare i colleghi a considerare che nessun sostanziale intervento è sopravvenuto da allora ad oggi per migliorare le condizioni di esercizio, anche se va ricordata la legge speciale del 1952, per la quale venne immesso in servizio un certo quantitativo di materiale rotabile.

Diversi treni ancora oggi funzionano mediante trazione a vapore: impianti e mezzi di esercizio sono pervenuti via via al limite critico di usura, e non vi è chi non riconosca la urgenza di intervenire.

Con la legge 23 dicembre 1963, n. 1885, lo Stato riscattò queste ferrovie dalla Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo e il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile fu autorizzato ad esercitare direttamente queste ferrovie attraverso una gestione commissariale.

Ciò avvenne all'indomani del disastro della Fiumarella e oggi mi sia consentito, certo interpretando il consenso di voi tutti — egregi colleghi —, di inviare alla memoria di quei nostri concittadini che persero la vita, un pensiero di pia memoria nella consapevolezza che andiamo a provvedere — con questo disegno di legge — anche alla sicurezza dei loro figliuoli, dei loro congiunti.

Con detta legge 23 dicembre 1963, n. 1885, anche gli autoservizi di linea, integrativi delle ferrovie, in concessione alla predetta società, vennero rilevati e passati alla predetta gestione commissariale.

In sede di discussione della legge di riscatto, il Governo accolse un ordine del giorno del Parlamento che autorizzava lo studio di un piano di ammodernamento delle reti ferroviaria ed automobilistica delle Calabro-Lucane, piano che tenesse in debito conto le accresciute esigenze di sviluppo economico-sociale delle popolazioni interessate.

E il piano giunge oggi, finalmente, al nostro esame.

Regola fondamentale, principio basilare del piano è l'ammodernamento ed il potenziamento delle linee il cui traffico risulti di considerevole entità e, insieme, la soppressione di quelle linee i cui costi di esercizio risultano pesanti ed eventuali interventi finanziari sproporzionati al traffico delle linee interessate, prevedendo in questa seconda ipotesi un'organica rete di autolinee che verranno a sostituire detti tronchi ferroviari con un au-

spicabile miglioramento del servizio stesso (articoli 1, 2 e 5 della legge).

Il piano prevede anche il coordinamento dei mezzi di trasporto in modo da eliminare i duplicati di sistemi di trasporto e situazioni concorrenziali (articolo 6).

Gli interventi per le linee o tronchi ferroviari da ammodernare sono previsti sugli impianti, sulle opere d'arte, sulla ormai superata trazione a vapore che verrà sostituita da moderni mezzi diesilizzati, sulla sistemazione dei passaggi a livello, eccetera.

La spesa del piano di ammodernamento è prevista in 16 miliardi di lire, con quote di lire 4 miliardi per ciascuno degli anni finanziari dal 1967 al 1970 (articolo 2 e 11).

L'articolo 3 autorizza il Ministro dei trasporti ad assumere impegni per somme fino alla concorrenza dello stanziamento totale, purché i relativi pagamenti siano ripartiti negli anni finanziari entro i limiti dello stanziamento di ciascun anno.

L'articolo 4 prevede che il Comitato delle gestioni governative esprima il suo parere sugli atti concernenti spese di carattere straordinario o che comportino impegni che vanno oltre l'esercizio finanziario, nonché sulle questioni di ordine finanziario e, comunque, implicanti riflessi finanziari.

Gli articoli 6 e 8 prevedono l'istituzione anche di servizi funiviari, onde agevolare lo sviluppo turistico — specie invernale — della zona della Sila, pure per conto degli enti pubblici locali, e il rilievo dagli attuali concessionari, usufruendo delle somme di cui all'articolo 8, di autoservizi o servizi di trasporto funiviari interferenti o interdipendenti, per finalità di traffico, con la ferrovia e con i servizi sostitutivi di essa.

L'articolo 7 statuisce che il rilievo dei servizi può essere effettuato corrispondendo il prezzo di stima del materiale rotabile e degli impianti, nonché un corrispettivo che non potrà superare la sesta parte della somma dei prodotti netti nei tre dei cinque anni precedenti il rilievo che hanno dato i maggior prodotti. L'una e l'altra somma saranno determinate previa stima della competente direzione compartimentale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione. Il rilievo è approvato dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, sentito il parere del Comitato per le gestioni governative.

L'articolo 9 prevede l'autorizzazione alla gestione governativa delle ferrovie Calabro-Lucane ad effettuare spese di carattere patrimoniale e a trattare affari aventi, comun-

que, riflessi finanziari sino all'ammontare di un milione di lire.

Infine, l'articolo 10 prevede la possibilità, per la gestione, di alienare i mezzi fuori uso a mezzo di appositi gare, confortate dal parere degli uffici tecnici erariali competenti per territorio per quanto concerne i prezzi base, e dispone che le somme ricavate vengano utilizzate dalla gestione per il rinnovo dei materiali.

Il Relatore nell'esprimere parere favorevole all'approvazione del provvedimento ritiene doveroso raccomandare all'onorevole rappresentante del Governo la più che opportuna priorità che si deve al potenziamento e rinnovamento delle « Baresi » le quali interessano i grossi centri abitati di Bari, Modugno, Palo, Binetto, Grumo, Toritto, Melitto, Altamura, Matera sino a Montalbano; e gli stessi agglomerati urbani da Bari, e comuni predetti, sino a Gravina per toccare Irsina, Genzano, Pietragalla e giungere a Potenza, per ovvi motivi di produttività che giustificano la richiesta.

E, per concludere, si raccomanda alla sensibilità del Governo il personale attualmente dipendente della gestione perché si evitino licenziamenti a seguito della eventuale soppressione di tronchi. Grazie.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

FIUMANÒ. Signor Presidente, onorevoli Colleghi, con questo disegno di legge finalmente il Governo adempie a quella che è stata una fortissima unanime, sollecitazione di questa Commissione e, prima ancora, della stessa Assemblea.

Certamente, nonostante la presenza della gestione governativa, le condizioni di queste ferrovie sono veramente disagiate: la stampa delle tre regioni interessate ha avuto modo di interessarsi delle carenze e degli incidenti che sono avvenuti.

Il nostro gruppo è dell'avviso che questo provvedimento debba essere approvato. Aggiungo che sarebbe augurabile poterlo emendare, ma al punto in cui siamo arrivati dobbiamo rinunciarci. Esso, comunque, rappresenta un primo passo in avanti, in particolare per quanto riguarda la possibilità del coordinamento dei servizi di trasporto.

Certo, se noi dovessimo riandare al passato, dovremmo fortemente criticare i Governi dell'epoca, che non permisero che si compisse quello che era il compito istitutivo delle ferrovie calabro-lucane in concessione.

Si trattava allora, all'inizio del secolo, 1909-1911, dei collegamenti trasversali, da una

parte, per il collegamento con il porto di Bari e, dall'altra, per quanto si riferiva alle province calabresi, di potersi collegare tra loro e con la Lucania. Nel 1926, poi, il governo fascista, su sollecitazione della concessionaria, ritenne opportuno sgravare la società di questi obblighi di completamento dei collegamenti e quindi il sistema è rimasto incompiuto e non ha potuto corrispondere ai fini per cui era stato previsto.

Nel frattempo, i nuovi sistemi di trasporto, lo sviluppo che ha avuto l'autotrasporto, hanno fatto cadere molti dei motivi che erano stati all'origine dell'istituzione del servizio delle ferrovie concesse. Al punto in cui siamo, la nostra opinione è che non si possa difendere a spada tratta tronchi di queste ferrovie che ormai sono diventati tronchi morti, o quasi, per cui la utilità della spesa pubblica non si vede più.

Riteniamo, d'altra parte, che nell'adottare questo provvedimento si debba raccomandare al Governo, soprattutto tenendo anche conto dei fini sociali, che gli enti interessati, in particolare gli enti locali, debbano essere sentiti.

Inoltre, trovandoci in regioni dove i livelli di occupazione sono molto bassi, riteniamo che questo provvedimento non deve incidere sull'occupazione e che, quindi, il personale dipendente dalla gestione non deve soffrire affatto per quanto si riferisce alla eventuale soppressione di tronchi. In ogni caso, il personale delle concessionarie non deve essere soggetto a licenziamento.

Con apposito ordine del giorno, che io sto illustrando contestualmente, noi chiediamo che il Governo tenga conto di queste sollecitazioni.

Ritengo pertanto che con queste riserve e con queste sollecitazioni, il mio gruppo possa dare parere favorevole al provvedimento.

REALE GIUSEPPE. Le ragioni del mio intervento sono soprattutto di ringraziamento per la finalmente decisa iniziativa di dare un contenuto concreto, sul piano tecnico-finanziario, al rinnovamento, ammodernamento e potenziamento dei servizi. Ma non è un ringraziamento concernente solo gli aspetti tecnici o finanziari, perché da questo punto di vista la carenza è stata davvero troppo lunga. Noi abbiamo condotto nel 1963 una battaglia, perché queste ferrovie fossero passate in gestione governativa e fu allora nominato un commissario. Gli effetti della gestione governativa, però, sono stati così limitati, per non dire pressoché nulli, per cui l'attesa di un intervento che non è venuto, ha determinato

delusione circa quelle che erano state le decisioni adottate dal Parlamento.

Ora, l'aver presentato questo provvedimento, pone fine a questa attesa e dà un senso di fiducia alle popolazioni. Quindi, il rilievo politico mi pare del tutto pertinente.

Il provvedimento, dunque, soccorre a questa esigenza, dando un contenuto di fiducia a chi di questo servizio si è giovato per tanto tempo, senza per altro poter beneficiare di quei vantaggi che la tecnica e il passaggio alla gestione governativa avrebbero dato molte ragioni di pensare che esistessero.

Il provvedimento, non tanto si limita a fatti tecnici, ma pone anche elementi nuovi, cioè, l'aver considerato le prospettive di un problema, quale quello dei trasporti in zone così accidentate, è indiscutibilmente un fatto di piena accettazione. Varrebbe la pena, per un momento solo, sottolineare l'ultimo paragrafo dell'art. 8, dove si dice che le ferrovie calabro-lucane possono esercitare servizi pubblici di trasporto affini per conto di enti pubblici.

È questo un aspetto del tutto nuovo che va sottolineato, come un momento nuovo per un servizio che deve sempre più inserirsi tra popolazioni lontane dalle grandi linee di comunicazione, ma che, appunto per questo, hanno più diritto di essere considerate e seguite.

Penso pertanto, e ne prendo atto volentieri, che questi servizi sostitutivi e integrativi non possono non consentire rapidità di trasporto ed anche economia di spesa.

Questo dell'economia della spesa rimane un fatto non detto ma, evidentemente, sottinteso. Sarebbe veramente poco felice una decisione che, aumentando la tariffa di trasporto per il mezzo sostitutivo, disattendesse le attese per le quali il Parlamento, a suo tempo, si è così decisamente espresso.

Io penso che il sacrificio consumato alla Fiumarella sia servito — forse troppo a distanza — per una valutazione della realtà del problema e per l'offerta di un servizio che tenga conto del fatto che ormai le distanze, anche le più impervie, possono essere superate e devono essere superate, per il miglioramento delle disagiate condizioni in cui le popolazioni si trovano.

Se fosse stato possibile, io avrei oggi presentato degli emendamenti; uno all'articolo 9, per aumentare l'ammontare delle spese di carattere patrimoniale o degli affari che la gestione governativa è autorizzata ad effettuare o a trattare: un milione è oggi così trascurabile somma che mi sembra che la necessità dell'aumento sia chiaramente evidente; un al-

tro all'articolo 10, dove si dice che il ricavato delle vendite del materiale di armamento, rotabile e di esercizio fuori uso « potrà » essere utilizzato, dalla gestione: io avrei preferito che si dicesse « dovrà », perché non vedo la ragione di questa semplice facoltatività.

Sono, questi, dei rilievi che io faccio come indicazione di lavoro per il Governo, dal momento che non è opportuno presentare, in questa sede, emendamenti; penso, comunque, che su queste osservazioni non si possa non avere il consenso anche del Governo.

Detto questo, voglio aggiungere che non si possono certamente trascurare i problemi relativi al personale e alla funzionalità dei centri serviti sinora; si tratta di conservare questi, e di aggiungerne, semmai, degli altri; occorre, perciò, una serie di coordinamenti e di attività che la gestione commissariale fino ad ora non è stata in grado di affrontare.

Ritengo, comunque, che il provvedimento che oggi approviamo possa costituire elemento di spinta in avanti, non soltanto sul piano tecnico dei trasporti, ma anche su quello socio-politico, che è quello che più ci interessa, in questa sede.

ALBA. Signor Presidente, io ometto ogni considerazione di carattere generale e mi associo alle dichiarazioni del relatore, che condivido in pieno.

Desidero soltanto una spiegazione. Nel disegno di legge, all'articolo 5, si dice che « Il piano di ammodernamento... può prevedere la sostituzione di linee ferroviarie della rete con servizi di trasporto su strada o funiviarie... ». Quello che esso non prevede è la correzione dei tracciati delle linee.

D'altra parte, per esempio, la ferrovia che va da Bari ad Altamura fa delle lunghe diversioni; si dice — non so se sia vero — che allora il pagamento era a chilometri. Per esempio, nel tratto tra Toritto ed Altamura, la ferrovia taglia la strada cinque o sei volte.

Vorrei, insomma, sapere se è prevista la correzione dei tracciati.

SANTAGATI. Signor Presidente, io ometto lunghe disquisizioni sul provvedimento, anche perché, se entrassi nei dettagli, dovrei rifarmi a tutto il piano generale delle ferrovie, che, secondo me, va malissimo.

Dichiaro tuttavia di votare a favore di questo disegno di legge, dato il fine specifico che esso vuole raggiungere, e tenendo conto che ci troviamo al termine della legislatura.

DE CAPUA, *Relatore*. Vorrei rispondere subito alla più che legittima richiesta del collega Alba.

Sono previsti tanto la correzione dei tracciati quanto la sistemazione dei passaggi a livello. Per altro, perplessità circa la concreta integrale realizzazione di tali opere possono derivare dall'onere finanziario che esse comportano rispetto agli stanziamenti.

ALBA. Ce ne sono ben sette, signor Presidente, su un percorso di 30 chilometri!

Bisogna anche dire, comunque, che è stata costruita una nuova strada, che ne ha eliminati cinque.

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

Il deputato Fiumanò ha presentato i seguenti tre ordini del giorno, a firma anche — il primo — dei deputati Marchesi, Franco Raffaele, Reale Giuseppe, Fortini, Amodio e del Relatore, e — gli altri due — dei deputati Marchesi, Degli Esposti, Bigi, Franco Raffaele, Manenti, Cataldo, Magno, Grezzi e Florio:

« La Camera,

ritenuto che la zona dell'Aspromonte, secondo gli stessi programmi governativi e della Cassa del Mezzogiorno, è suscettibile di sviluppo turistico;

impegna il Governo:

ad estendere alla suddetta zona dell'Aspromonte gli interventi, di cui all'articolo 8 del disegno di legge n. 4926 in discussione »;

« La Camera,

ritenuto che l'esercizio del mezzo di trasporto ferroviario, in genere, e quello, in specie, delle ferrovie in concessione Calabro-Lucane, attualmente in gestione governativa, in base alla legge 23 dicembre 1963, n. 1855, deve corrispondere anche alle esigenze sociali delle popolazioni,

impegna il Governo

a tener conto del parere degli enti locali e degli altri enti delle regioni interessate, affinché siano garantite le esigenze economico-sociali degli utenti, in vista delle eventuali sostituzioni di linee ferroviarie, di cui all'articolo 5 del disegno di legge n. 4926 in discussione ».

« La Camera,

ritenuto che l'approvazione del disegno di legge n. 4926 recante " Disposizioni per il rinnovamento, ammodernamento e potenziamento dei servizi di trasporto esercitato per mezzo della gestione governativa delle ferrovie Calabro-Lucane ed autoservizi integrativi ", non debba comportare conseguenze negative nei confronti dei livelli di occupazione;

considerando soprattutto le particolari condizioni sociali delle regioni interessate, impegna il Ministro dei trasporti:

1) ad evitare che soppressioni o sostituzioni di tronchi ferroviari nelle regioni servite dalle ferrovie Calabro-Lucane possano comportare riduzione di personale a meno che non sia possibile l'anticipata collocazione in quiescenza;

2) a prevedere il passaggio alla gestione del personale addetto, in caso di assorbimento di autoservizi o trasporti funiviari ».

Propongo che il primo ordine del giorno sia fatto propria da tutta la Commissione.

(Così rimane stabilito).

LUCCHI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Io ringrazio l'onorevole Relatore e tutti gli intervenuti.

Dobbiamo effettivamente riconoscere che questa è una buona legge, perché, con la mole dell'investimento e con gli elementi nuovi che essa contiene, vengono tranquillizzate quelle preoccupazioni che sono state messe in evidenza.

Uno di questi elementi nuovi, che non è stato sufficientemente notato, è quello introdotto dall'articolo 6, che autorizza la Gestione governativa a rilevare dagli attuali concessionari eventuali altre linee.

Dico che questo è un punto importante, perché voi sapete che una delle grosse remore ad una sana politica di sviluppo dei trasporti nel nostro paese è il fatto che spesso in un unico bacino di traffico confluiscono diverse iniziative, private e pubbliche, che, date le difficoltà del mercato attuale, creano effettivamente delle situazioni poco piacevoli.

Attraverso questo strumento, è prevista, entro un termine non certamente lungo, una determinata operazione di riassunzione di tutte le linee sotto un'unica gestione che dà la possibilità di sviluppare in quella zona del Mezzogiorno d'Italia una sana politica dei trasporti.

Circa gli ordini del giorno, accolgo senza altro come raccomandazione il primo, relativo alla zona di Aspromonte, fatto proprio da tutta la Commissione.

Sono d'accordo anche circa le preoccupazioni che sono state fatte presenti con gli altri due ordini del giorno.

Certamente, la nostra prima preoccupazione sarà quella di sentire gli enti locali; del resto, il Governo sta già mettendo in atto questa politica in fatto di soppressione di linee ferroviarie. Accetto quindi come raccomanda-

zione anche il secondo ordine del giorno. Sempre come raccomandazione accolgo pure il terzo ordine del giorno che invita il Governo a tener conto del fattore umano, affinché, nello sforzo di questo ammodernamento, non siano sacrificati i lavoratori che hanno dato il loro valido contributo.

Circa l'osservazione validissima dell'onorevole Alba, infine, posso rassicurarlo, come del resto ha già fatto il Relatore, che l'ammodernamento non è limitato alla sostituzione del materiale rotabile, ma concerne anche la correzione dei tracciati e la soluzione del problema dei passaggi a livello.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli. Non essendo stati presentati emendamenti, darò lettura degli undici articoli e li pongo successivamente in votazione:

ART. 1.

Il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile è autorizzato a procedere al rinnovamento, all'ammodernamento ed al potenziamento dei servizi di trasporto esercitati per mezzo della Gestione governativa delle ferrovie Calabro-Lucane ed autoservizi integrativi, al fine di porli in grado di soddisfare, nella maniera più razionale e conveniente, le esigenze del traffico nel quadro dello sviluppo economico e sociale delle regioni interessate.

(È approvato).

ART. 2.

Il rinnovamento, ammodernamento e potenziamento di cui al precedente articolo 1 sarà effettuato secondo un piano quadriennale e per l'importo di sedici miliardi di lire, da stanziare su apposito capitolo dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile in ragione di quattro miliardi per ciascuno degli anni finanziari dal 1967 al 1970.

(È approvato).

ART. 3.

Per la realizzazione del piano il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile può assumere impegni fino a concorrenza della somma di lire 16 miliardi, fermo restando che i relativi pagamenti saranno regolati in modo da non superare i limiti degli stanziamenti iscritti in ciascun anno.

(È approvato).

ART. 4.

Il piano generale di ammodernamento o variazioni al medesimo, nonché eventuali

piani parziali sono approvati dal Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, sentito il parere della Commissione interministeriale di cui all'articolo 10 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, integrata dal Commissario e dal Vice commissario della gestione.

In sede di applicazione del piano dovrà essere sentito il parere del Comitato per le gestioni governative ai sensi dell'articolo 5 della legge 18 luglio 1957, n. 614.

(È approvato).

ART. 5.

Il piano di ammodernamento, qualora sia riconosciuto conveniente nei riguardi tecnici, finanziari ed economici, può prevedere la sostituzione di linee ferroviarie della rete con servizi di trasporto su strada o funiviari secondo le disposizioni dell'articolo 1 della legge 2 agosto 1952, n. 1221.

(È approvato).

ART. 6.

Al fine di realizzare il coordinamento della rete delle ferrovie Calabro-Lucane con altri servizi di trasporto, eliminando situazioni concorrenziali e servizi superflui, il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile - Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione è autorizzato ad esercitare per mezzo della Gestione governativa, valutando la situazione esistente in relazione anche ai prevedibili sviluppi ed orientamenti del traffico, altri autoservizi integrativi della rete ferroviaria o servizi di trasporto funiviario che servano con la medesima un unico bacino di traffico, nonché a rilevare dagli attuali concessionari, usufruendo delle somme di cui all'articolo 2, autoservizi o servizi di trasporto funiviari interferenti o interdipendenti per finalità di traffico con la ferrovia e con i servizi sostitutivi di essa.

(È approvato).

ART. 7.

Il rilievo dei servizi di cui al precedente articolo 6 può essere effettuato corrispondendo il prezzo di stima del materiale rotabile e degli impianti, nonché un corrispettivo che non potrà superare la sesta parte della somma dei prodotti netti nei tre dei cinque anni precedenti il rilievo che hanno dato i maggiori prodotti. L'una e l'altra somma sono determinate previa stima della competente

Direzione compartimentale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

Il rilievo è approvato dal Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, sentito il parere del Comitato per le gestioni governative.

(È approvato).

ART. 8.

Al fine di agevolare lo sviluppo della zona silana, il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile — Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione è autorizzato ad esercitare, per mezzo della Gestione governativa delle ferrovie Calabro-Lucane e autoservizi integrativi, servizi pubblici di trasporto a fune per conto di enti pubblici:

(È approvato).

ART. 9.

La Gestione governativa è autorizzata ad effettuare spese di carattere patrimoniale ed a trattare affari aventi comunque riflessi finanziari sino all'ammontare di un milione di lire, nei limiti delle spese preventivamente approvate dal Ministero dei trasporti e della aviazione civile, in deroga alla procedura prevista dall'articolo 5 della legge 18 luglio 1957, n. 614.

(È approvato).

ART. 10.

La Gestione governativa è autorizzata a vendere il materiale d'armamento, il materiale rotabile e di esercizio fuori uso a mezzo di apposite gare, il cui prezzo base sarà determinato su conforme parere dell'Ufficio tecnico erariale. Il ricavato delle vendite affluisce ai fondi per il rinnovo di detti materiali, e potrà essere utilizzato dalla Gestione con l'autorizzazione del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile — Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

(È approvato).

ART. 11.

All'onere derivante dall'applicazione della presente legge si farà fronte, per le quote di lire 4 miliardi relative a ciascuno degli anni finanziari 1967 e 1968, mediante corrispondenti riduzioni del fondo iscritto al capitolo 5381 degli stati di previsione del Ministero del tesoro per gli anni finanziari medesimi.

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

(È approvato).

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

Discussione della proposta di legge d'iniziativa dei senatori Torelli ed altri: Modifica degli articoli 64 e 65 del Regolamento di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle strade ferrate, approvato con regio decreto 31 ottobre 1873, n. 1687 (Modificata dalle Commissioni riunite II e VII del Senato) (2796-B).

PRESIDENTE, *Relatore f. f.* L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge, di iniziativa dei senatori Torelli, Corbellini, Salari e Bussi: « Modifica degli articoli 64 e 65 del Regolamento di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle strade ferrate, approvato con regio decreto 31 ottobre 1873, n. 1687 ».

Su questa proposta di legge riferirò io stesso, sostituendomi al relatore, onorevole Iozzelli, che mi ha comunicato di non poter intervenire alla seduta odierna.

Onorevoli colleghi, di questa proposta di legge la nostra Commissione si occupò nella seduta del 9 febbraio 1967, approvandola. Il Senato della Repubblica l'ha modificata, riducendola ad un solo articolo.

Considerando il tempo a disposizione, non posso far altro che raccomandare alla Commissione di voler approvare il provvedimento nel testo pervenutoci dal Senato.

Passiamo all'esame delle modifiche apportate.

La nostra Commissione aveva approvato la proposta di legge nel seguente testo:

ART. 1.

Le disposizioni degli articoli 47, ultimo comma, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 64 e 65 del Regolamento di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle strade ferrate, approvato con regio decreto 31 ottobre 1873, n. 1687, e successive modificazioni e aggiunte, sono sostituite da quelle contenute nella presente legge.

ART. 2.

Gli esplosivi, gli infiammabili, i gas compressi, liquefatti o disciolti, le materie radioattive e le altre merci pericolose e nocive de-

vono essere consegnati per il trasporto con precisa dichiarazione della natura e del peso e nell'imballaggio prescritto dalle Condizioni e tariffe per il trasporto delle cose sulle ferrovie dello Stato o da altre particolari norme stabilite dalle amministrazioni ferroviarie e approvate dal Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.

Il trasporto delle merci indicato al precedente comma sarà effettuato con l'osservanza delle norme e cautele stabilite dalle disposizioni di cui al comma medesimo.

La inesatta o incompleta dichiarazione della natura e del peso delle merci indicata nel primo comma è punita con l'ammenda fino a lire 40.000 o con l'arresto fino a due mesi, qualora il fatto non costituisca reato più grave.

ART. 3.

Salvo che non sia diversamente disposto dalle Amministrazioni esercenti per determinati casi ed impianti, i viaggiatori devono prendere posto nelle carrozze già muniti di regolare biglietto o di altro titolo di trasporto, anche per l'eventuale bagaglio eccedente quello ammesso gratuitamente.

Tuttavia, è ammessa la regolarizzazione in treno, secondo quanto stabilito dalle condizioni e tariffe per il trasporto delle persone sulle ferrovie dello Stato o da particolari altre disposizioni emanate dalle amministrazioni esercenti.

I viaggiatori che non provvedono a regolarizzare la loro posizione, oltre che essere soggetti al pagamento delle tasse e soprattasse stabilite, incorrono nell'ammenda da lire 4.000 a lire 40.000 e sono allontanati dai treni.

Può essere eccezionalmente consentito, previa identificazione del viaggiatore, di proseguire il viaggio; in tal caso, il viaggiatore deve provvedere al versamento delle somme dovute per tasse e soprattasse di trasporto nel termine fissato dall'amministrazione ferroviaria mediante formale invito di pagamento; in difetto, diviene altresì applicabile, per la omessa regolarizzazione in treno, l'ammenda nella misura prevista dal terzo comma.

ART. 4.

Ai viaggiatori non è consentito entrare nei bagagliai, nei carri merci ed, in generale, nei veicoli in cui l'accesso è vietato. È fatto divieto di aprire le porte delle vetture quando il treno è in moto. È vietato inoltre salire nelle vetture o discenderne dalla parte opposta a quella stabilita per il servizio.

I contravventori alle disposizioni del presente articolo sono puniti con l'ammenda da lire 2.000 a lire 20.000.

ART. 5.

Nelle stazioni e fermate è ammesso attraversare i binari solo nei punti stabiliti, se non esistono appositi sopra o sotto-passaggi. È vietato, comunque, attraversare un binario quando sullo stesso stia sopraggiungendo un treno o una locomotiva od altro materiale rotabile.

È vietato inoltre attraversare i binari in immediata vicinanza dei treni fermi, oppure introducendosi nei veicoli o fra due rotabili in sosta, siano essi agganciati o anche a poca distanza fra loro. Può essere, però, consentito di attraversare i binari fra due colonne ferme od alle loro estremità, quando ciò sia indispensabile per il servizio viaggiatori, con la osservanza delle avvertenze del personale.

I contravventori alle suddette disposizioni sono puniti con l'ammenda da lire 2.000 a lire 20.000.

ART. 6.

È vietato fumare nei compartimenti ordinari dei treni e nelle sale di attesa delle stazioni e fermate, che non siano a tale uso destinati.

È inoltre vietato fumare nei compartimenti a cuccette durante il servizio di notte e in quelli delle carrozze letti, occupati da più di una persona, a meno che vi sia il consenso degli altri viaggiatori.

I contravventori alle disposizioni del presente articolo sono puniti con l'ammenda da lire 2.000 a lire 10.000.

ART. 7.

Gli utenti ed il pubblico sono tenuti, in ogni caso, ad attenersi alle avvertenze, inviti e disposizioni delle amministrazioni ferroviarie e del personale per quanto concerne la regolarità, l'ordine e la sicurezza dell'esercizio.

I contravventori sono puniti con l'ammenda da lire 4.000 a lire 40.000.

ART. 8.

È proibito alle persone estranee al servizio ed alla sorveglianza della ferrovia introdursi senza permesso nel recinto di essa e delle sue dipendenze.

È proibito ai non addetti al servizio dei passaggi a livello aprire e chiudere e, comun-

que, manovrare le barriere e gli altri dispositivi.

Per l'attraversamento dei passaggi a livello si applicano le norme stabilite dall'articolo 15 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393.

I contravventori alla disposizione dei commi primo e secondo sono puniti con l'ammenda da lire 4.000 a lire 40.000.

ART. 9.

È fatto divieto alle persone non espressamente autorizzate dalle amministrazioni ferroviarie di esercitare sui treni e nelle stazioni e fermate l'attività di venditore di generi di qualsiasi natura, di cantante o suonatore, nonché di fare questue.

Le persone che esercitano abusivamente le suddette attività sono allontanate dai treni e dagli impianti ferroviari ed incorrono nell'ammenda da lire 2.000 a lire 40.000.

Nei confronti dei contravventori le amministrazioni ferroviarie possono rifiutare il rilascio del biglietto di abbonamento.

ART. 10.

È vietato recare danni e guasti alle ferrovie, alle loro dipendenze ed ai mezzi di esercizio, porre cose sulle rotaie o vicino ad esse, lanciare oggetti contro i treni ed imitare i segnali.

I contravventori sono puniti con l'ammenda da lire 2.000 a lire 40.000, sempre che il fatto non costituisca un reato punibile con sanzioni più gravi dal Codice penale o dalle altre leggi e regolamenti in vigore.

ART. 11.

I proprietari o i conduttori di fondi limitrofi alle ferrovie devono provvedere perché il bestiame ivi pascolante sia custodito in modo idoneo ad impedire che esso si introduca sulla sede ferroviaria o sulla strada ferrata.

I contravventori sono puniti con l'ammenda da lire 4.000 a lire 40.000.

ART. 12.

I biglietti e gli altri recapiti di viaggio non possono essere usati in modo diverso da quello stabilito dalle rispettive condizioni.

È vietata la cessione dei biglietti e degli altri documenti di trasporto nominativi, non-

ché di quelli non nominativi dopo l'inizio del viaggio e della parte dei biglietti di andata e ritorno relativa al viaggio di ritorno.

È vietato acquistare od ottenere biglietti in contravvenzione al precedente comma. Il biglietto o altro documento di trasporto indebitamente acquistato od ottenuto decade di validità.

È altresì vietato qualunque commercio di biglietti, quando non sia autorizzato dalla amministrazione ferroviaria.

I contravventori alle disposizioni del secondo e terzo comma sono puniti con l'ammenda da lire 2.000 a lire 10.000.

I contravventori alla disposizione del quarto comma sono puniti con l'ammenda da lire 4.000 a lire 40.000.

ART. 13.

Nelle contravvenzioni, previste dalle presenti norme, per le quali è stabilita la sola pena dell'ammenda, il contravventore è ammesso a pagare immediatamente, nelle mani di chi accerta la contravvenzione, il minimo dell'ammenda stessa.

Qualora, per qualsiasi motivo, il pagamento non avvenga immediatamente, il contravventore può provvedervi, anche a mezzo di versamento in conto corrente postale, nel luogo e con le modalità indicate nel verbale di contravvenzione, entro quindici giorni dalla contestazione.

A decorrere dal sedicesimo giorno e fino al sessantesimo dalla contestazione, il contravventore può provvedere al pagamento, con le modalità di cui al comma precedente, di una somma corrispondente alla terza parte del massimo della pena stabilita dalle presenti norme per la contravvenzione commessa.

L'oblazione è subordinata al pagamento delle tasse e soprattasse eventualmente dovute.

Il Senato ha sostituito i 13 articoli con il seguente:

ARTICOLO UNICO.

Gli articoli 64 e 65 del Regolamento per la polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle strade ferrate, approvato con regio decreto 31 ottobre 1873, n. 1687, sono sostituiti dal seguente:

« I contravventori alle disposizioni degli articoli 47, 51, 52, 53, 54, 55 e 56 del presente regolamento verranno puniti con la pena dell'ammenda fino a lire 20.000, salvo che i fatti costituiscano più gravi reati ».

Correlativamente, il Senato ha anche modificato il titolo.

Quello da noi approvato era del seguente tenore:

« Modifiche al regolamento di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle strade ferrate, approvato con regio decreto 31 ottobre 1873, n. 1687 ».

Il nuovo titolo approvato dal Senato è, invece, il seguente:

« Modifica degli articoli 64 e 65 del Regolamento di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle strade ferrate, approvato con regio decreto 31 ottobre 1873, n. 1687 ».

Trattandosi di articolo unico e non essendovi emendamenti, la proposta di legge sarà votata direttamente a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

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

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione:

Disegno di legge:

« Provvidenze a favore della pesca marittima » (4929):

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

(La Commissione approva).

Disegno di legge:

« Disposizioni per il rinnovamento, ammodernamento e potenziamento dei servizi di trasporto esercitati per mezzo della gestione go-

vernativa delle ferrovie Calabro-Lucane ed autoservizi integrativi » (4926):

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

(La Commissione approva).

Proposta di legge:

Senatori TORELLI ed altri: « Modifica degli articoli 64 e 65 del regolamento di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle strade ferrate, approvato con regio decreto 31 ottobre 1873, n. 1687 » (Modificata dalle Commissioni riunite II e VII del Senato) (2796-B):

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

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Alba, Amodio, Baldani Guerra, Battistella, Belci, Calvaresi, Canestrari, Cappugi, Catella, Cavallaro Nicola, Crocco, De Capua, Degli Esposti, Fiumanò, Fortini, Franco Raffaele, Giachini, Golinelli, Macchiavelli, Malfatti Francesco, Marchesi, Pirastu, Reale Giuseppe, Sammartino, Santagati e Sinesio.

Sono in congedo:

Iozzelli, Mancini Antonio e Vincelli.

La seduta termina alle 12,45.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. ANTONIO MACCANICO

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO