

# SENATO DELLA REPUBBLICA

VI LEGISLATURA

## 8<sup>a</sup> COMMISSIONE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

### 35° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MARTEDÌ 18 DICEMBRE 1973

Presidenza del Presidente MARTINELLI

#### INDICE

##### DISEGNI DI LEGGE

##### IN SEDE DELIBERANTE

##### Seguito della discussione congiunta:

« Ricezione nella legislazione italiana delle direttive della Comunità economica europea concernenti il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative alla omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi » (1350) (Approvato dalla Camera dei deputati);

« Prescrizioni particolari relative alle caratteristiche di sicurezza costruttive dei veicoli » (855);

« Norme di sicurezza per gli autoveicoli » (1378) (D'iniziativa del senatore Pinna);

approvazione del disegno di legge n. 1350 e rinvio della discussione dei disegni di legge n. 855 e n. 1378:

PRESIDENTE . . . . .	Pag. 520, 521, 524
CENGARLE, sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile . . . . .	524
CROLLALANZA . . . . .	521
MADERCHI . . . . .	521
PACINI, relatore alla Commissione . . . . .	520
SANTALCO . . . . .	521

##### Discussione e approvazione:

« Ordinamento dei servizi postali e commerciali marittimi di carattere locale » (1419):

PRESIDENTE . . . . .	Pag. 524, 525
AVEZZANO COMES . . . . .	525
CAVALLI . . . . .	525
SAMMARTINO, relatore alla Commissione . . . . .	524
SANTALCO . . . . .	525

La seduta ha inizio alle ore 16,45.

SALERNO, segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

##### IN SEDE DELIBERANTE

##### Seguito della discussione congiunta dei disegni di legge:

« Ricezione nella legislazione italiana delle direttive della Comunità economica europea concernenti il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative

**alla omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi » (1350) (Approvato dalla Camera dei deputati)**

**« Prescrizioni particolari relative alle caratteristiche di sicurezza costruttive dei veicoli » (855);**

**« Norme di sicurezza per gli autoveicoli » (1378), d'iniziativa del senatore Pinna;**

**approvazione del disegno di legge n. 1350 e rinvio della discussione dei disegni di legge n. 855 e n. 1378**

**P R E S I D E N T E .** L'ordine del giorno reca la discussione congiunta dei disegni di legge: « Ricezione nella legislazione italiana delle direttive della Comunità economica europea concernenti il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative alla omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi », già approvato dalla Camera dei deputati; « Prescrizioni particolari relative alle caratteristiche di sicurezza costruttive dei veicoli »; « Norme di sicurezza per gli autoveicoli », d'iniziativa del senatore Pinna.

Prego il senatore Pacini di riferire alla Commissione su questi disegni di legge.

**P A C I N I , relatore alla Commissione.** Il primo di questi tre disegni di legge, il n. 1350, che riguarda le prescrizioni particolari relative alle caratteristiche di sicurezza dei veicoli, cerca (come ho già messo in luce nella relazione svolta nella seduta del 12 dicembre scorso) di affrontare la esigenza, che noi avvertiamo costantemente, di adeguare la nostra legislazione a quella europea, in modo particolare per quel che attiene allo sviluppo della motorizzazione, onde evitare o per lo meno ridurre gli incidenti che a seguito di tale sviluppo purtroppo andiamo verificando essere costantemente in aumento.

Anche il disegno di legge n. 855 si muove in questa direzione, affrontando in particolare i seguenti aspetti: la resistenza del veicolo in caso di collisione, la applicazione di dispositivi di sicurezza per gli occupanti del veicolo, il miglioramento della chiusura delle porte del veicolo stesso, la riduzione del pericolo di incendio, il miglioramento della

visibilità e la presenza di dispositivi antifurto. In base a queste indicazioni sono stati praticamente già realizzati degli accordi a livello internazionale, che l'odierno disegno di legge viene praticamente a recepire.

I costruttori di veicoli a motore sono così obbligati a munire alcuni veicoli (taxi e auto da noleggio, per esempio) di cinture di sicurezza, e tutti gli altri veicoli di appositi attacchi fissi; i veicoli dovranno inoltre essere muniti di dispositivi contro l'appannamento e per lo sbrinamento e di idonei sistemi antifurto; viene anche stabilito che gli indicatori di direzione debbono essere di colore arancione, in ciò modificando l'attuale norma del codice della strada, che prevede il colore bianco per i dispositivi anteriori. Altra norma è quella che riguarda l'eliminazione di qualsiasi ornamento esterno degli autoveicoli. Infine, vengono stabilite le prescrizioni tecniche alle quali debbono attenersi i costruttori.

Illustrate nel modo più succinto possibile tali disposizioni devo far presente che il disegno di legge n. 1378, d'iniziativa del senatore Pinna, affronta, a mio avviso in modo più sintetico, alcuni degli aspetti contenuti nel disegno di legge n. 855 e che pertanto quest'ultimo deve essere considerato assorbente del provvedimento n. 1378, del quale l'articolo 1 prevede disposizioni appunto già contemplate dalla legge n. 855: estintore antincendio, cinture di sicurezza, sterzo telescopico o collassabile. L'unico aspetto inedito è rappresentato dal serbatoio carburante costruito in materiale plastico, che peraltro è previsto in modo particolare dal disegno di legge n. 1350, dove si concede al Ministero dei trasporti la facoltà di emettere dei decreti in applicazione dei regolamenti CEE.

**P R E S I D E N T E .** Se ho ben capito, quindi, il disegno di legge n. 1378 dovrebbe intendersi assorbito da quello n. 855, mentre quest'ultimo provvedimento e il disegno di legge n. 1350 dovrebbero essere esaminati a parte.

**P A C I N I , relatore alla Commissione.** Per la chiarezza dei lavori, preciso che il disegno di legge n. 1350 e un provvedimento che consente al Ministro dei trasporti di emettere

una serie di decreti atti a recepire la regolamentazione europea in materia; il n. 855 è invece un disegno di legge che dà attuazione ad alcune norme europee. Si tratta quindi di due cose distinte.

Dei tre disegni di legge in esame, propongo pertanto di approvare il n. 1350; mentre i provvedimenti n. 855 e n. 1378 dovrebbero essere riesaminati in un secondo momento.

**P R E S I D E N T E .** Dichiaro aperta la discussione generale sui disegni di legge dei cui titoli ho dato congiuntamente lettura: al termine del dibattito, potremo valutare l'opportunità di continuarne — o di concluderne — l'esame congiunto.

**M A D E R C H I .** Ci troviamo di fronte a tre disegni di legge pressochè analoghi che si presentano con una diversa formulazione, benchè il disegno di legge n. 1378 d'iniziativa del senatore Pinna rechi disposizioni di legge ben precise e gli altri due, invece, contengano delle dichiarazioni di buona volontà. Che cosa dobbiamo fare?

A nostro parere sarebbe opportuno (e avanziamo questa proposta per non dover chiedere il passaggio dei provvedimenti stessi in sede referente) incaricare una Sottocommissione di coordinare questa materia e di arrivare a qualcosa di concreto; perchè, tra le prescrizioni particolari, la ricezione nella legislazione italiana delle direttive comunitarie e le norme di sicurezza, ci troviamo di fronte ad una materia molto delicata ed estremamente ampia da valutare anche alla luce delle norme attuali e di quelle future. Sotto questo profilo sarà anzi necessaria nella Sottocommissione la presenza del rappresentante del Ministero dei lavori pubblici, onde ci si possa mettere fin da adesso nella condizione di dettare norme che non siano in contrasto con le future modifiche che saranno apportate al codice della circolazione stradale.

**C R O L L A L A N Z A .** Potranno essere in contrasto con le norme comunitarie!

**M A D E R C H I .** Appunto per questo dobbiamo cercare di non fare un lavoro inutile.

**P R E S I D E N T E .** Siccome lei solleva una questione in un certo senso pregiudiziale, mi permetterei di farle presente questa situazione: il disegno di legge n. 1350 recepisce nella nostra legislazione talune direttive della Comunità; e debbo dire che siamo al di là dei termini entro i quali avremmo dovuto provvedere.

Mi sembra allora che potremmo oggi limitarci ad approvare il disegno di legge n. 1350. Per il coordinamento dei disegni di legge nn. 855 e 1378, invece, propongo che venga nominata una Sottocommissione composta dai rappresentanti delle diverse correnti politiche, e presieduta dal relatore, il quale riferirà alla Commissione, non appena sarà possibile, le conclusioni cui sarà pervenuta la Sottocommissione in merito a questi disegni di legge, che restano iscritti all'ordine del giorno in sede deliberante e la discussione dei quali sarà proseguita in altra seduta.

*(Così resta stabilito).*

**S A N T A L C O .** Ricordo che in materia c'è anche il disegno di legge n. 596.

**P R E S I D E N T E .** Aggiungiamo, a quelli da riesaminare, anche il disegno di legge n. 596.

Pertanto, poichè non si fanno osservazioni, dichiaro chiusa la discussione generale sul disegno di legge n. 1350. Passiamo all'esame degli articoli, di cui do lettura:

#### Art. 1.

I veicoli a motore destinati a circolare su strada con o senza carrozzeria ed i loro rimorchi, esclusi i veicoli che si spostano su rotaia, debbono essere sottoposti, dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, all'esame del tipo per l'omologazione CEE secondo le prescrizioni tecniche che saranno emanate entro sei mesi dal Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, con propri decreti, in attuazione delle direttive del Consiglio o della Commissione delle Comunità europee concernenti l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi.

*(È approvato).*

## Art. 2.

La domanda per l'omologazione di cui al precedente articolo 1 è presentata dal costruttore, o dal suo legale rappresentante, al Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile; la domanda non è accolta quando risulti che sia stata presentata, per lo stesso tipo di veicolo, richiesta di omologazione presso altro Stato membro della CEE.

(È approvato).

## Art. 3.

L'omologazione di cui al precedente articolo 1 ha luogo in seguito all'esame del tipo di veicolo da parte del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, il quale accerta che il tipo medesimo soddisfa alle prescrizioni tecniche e alle verifiche richieste.

(È approvato).

## Art. 4.

Il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, quando ha proceduto all'omologazione, ha la facoltà di controllare, se necessario in reciproca collaborazione con le autorità competenti degli altri Stati membri della Comunità, che la produzione sia conforme al prototipo omologato. Lo stesso Ministero, per ogni tipo di veicolo che ha omologato o che ha rifiutato di omologare, informa, entro il termine di un mese, le competenti autorità degli altri Stati membri della CEE inviando la documentazione relativa.

Per ciascun veicolo costruito conformemente al prototipo omologato viene compilato dal costruttore o dal suo legale rappresentante un certificato di conformità il cui modello è stabilito dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile.

Il costruttore o il suo legale rappresentante deve informare il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile della cessazione eventuale della produzione di un tipo di veicolo omologato, nonché di ogni eventuale modifica.

Il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, se ritiene che le modifiche proposte non esigano una modifica del tipo omologato, ne informa il costruttore o il suo legale rappresentante e indirizza alle autorità com-

petenti degli altri Stati membri della CEE, mediante invii raggruppati e periodici, copie della documentazione relativa alle modifiche apportate.

Qualora il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile constata che una modifica apportata giustifichi nuove verifiche o nuovi collaudi ne informa il costruttore o il suo legale rappresentante e trasmette la nuova documentazione alle autorità competenti degli altri Stati membri della CEE entro il termine di un mese.

Nel caso in cui l'omologazione del tipo venga modificata ovvero cessi di avere efficacia in seguito alla cessazione della produzione del tipo omologato, il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile comunica, entro il termine di un mese, alle autorità competenti degli Stati membri della CEE i numeri di serie dell'ultimo veicolo prodotto conformemente all'omologazione originaria e, se del caso, i numeri di serie del primo veicolo prodotto conformemente alla nuova omologazione.

(È approvato).

## Art. 5.

I veicoli di cui all'articolo 1, ai quali uno Stato membro della CEE abbia rilasciato la omologazione CEE e la cui documentazione di omologazione risulti depositata presso il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, sono ammessi all'immatricolazione sulla base del certificato di conformità.

Tuttavia questo certificato non impedisce il rifiuto dell'immatricolazione per i veicoli che non sono conformi al prototipo omologato. La conformità al prototipo omologato viene a mancare quando, rispetto alla omologazione, sono state constatate divergenze non autorizzate a norma del precedente articolo 4 dalle autorità competenti dello Stato membro che ha concesso l'omologazione.

(È approvato).

## Art. 6.

Qualora il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile constati che più veicoli, accompagnati da un certificato di conformità,

non sono conformi al tipo omologato, può revocare l'omologazione di cui ai precedenti articoli, informandone le competenti autorità degli Stati membri della CEE con la precisazione dei motivi che hanno determinato l'adozione del provvedimento.

*(È approvato).*

#### Art. 7.

Qualora il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile constati che i veicoli appartenenti ad uno stesso tipo, benchè accompagnati da un certificato di conformità regolarmente rilasciato, compromettono la sicurezza della circolazione stradale può, per un periodo massimo di sei mesi, rifiutare l'immatricolazione o vietarne la vendita, la messa in circolazione o l'uso.

Il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile ne informa immediatamente le competenti autorità degli Stati membri e la Commissione delle Comunità, precisando i motivi della sua decisione.

*(È approvato).*

#### Art. 8.

Dall'entrata in vigore della presente legge e fino a quando non saranno completate le prescrizioni tecniche necessarie per procedere alla omologazione CEE, su richiesta dell'interessato, possono trovare applicazione, in sostituzione di quelle concernenti l'omologazione nazionale o l'approvazione dei tipi di dispositivi previste, rispettivamente, dagli articoli 53 e 78 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, le prescrizioni tecniche man mano emanate dal Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile in attuazione delle direttive comunitarie.

Analogamente il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile riterrà validi per il riconoscimento, in Italia, del tipo di veicolo o di dispositivo che abbia già ottenuto l'omologazione nazionale presso altro Stato membro della CEE, i controlli già effettuati dalle competenti autorità di quello Stato in applicazione delle prescrizioni tecniche comunitarie già emanate.

*(È approvato).*

#### Art. 9.

A richiesta del produttore o del costruttore un dispositivo o un veicolo per quanto riguarda uno o più requisiti può essere omologato, in alternativa a quanto prescritto dall'articolo 1, secondo le prescrizioni tecniche contenute nei regolamenti e nelle raccomandazioni emanate dall'ufficio europeo per le Nazioni Unite, commissioni economiche per l'Europa, accettate dal Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.

*(È approvato).*

#### Art. 10.

Le prescrizioni tecniche man mano emanate dal Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile in attuazione delle direttive comunitarie possono essere rese obbligatorie con decreto dello stesso Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, anche prima che siano completate le prescrizioni tecniche necessarie per procedere alla omologazione CEE, in sostituzione di quelle concernenti l'omologazione nazionale o l'approvazione dei tipi di dispositivi previste, rispettivamente, dagli articoli 53 e 78 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393.

*(È approvato).*

#### Art. 11.

Le disposizioni della presente legge si applicano anche a singole parti di veicoli e ai dispositivi dei medesimi.

*(È approvato).*

#### Art. 12.

Le prescrizioni contenute nelle direttive comunitarie 71/127/CEE relative ai retrovisori, nonchè quelle contenute nella direttiva 70/221/CEE relativamente alla parte II, concernente dispositivi di protezione posteriore, si applicano entro 24 mesi dall'entrata in vigore della presente legge ai veicoli indicati all'articolo 1 circolanti con targa nazionale.

Chiunque circoli con uno dei veicoli soggetti agli obblighi del precedente comma e non rispondenti agli obblighi stessi è sogget-

to alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 10.000 a lire 50.000.

Per l'accertamento delle violazioni delle norme previste dalla presente legge, per la contestazione delle medesime, per la notificazione dei relativi accertamenti, per l'oblazione e per la devoluzione del provento delle oblazioni e delle condanne, si osservano le norme del titolo IX del testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, modificate dalla legge 3 maggio 1967, n. 317.

(È approvato).

CENGARLE, *sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Desidero ringraziare la Commissione per il consenso espresso nei riguardi del disegno di legge, che recepisce nella legislazione italiana le direttive della Comunità economica europea per le quali, come ha ricordato il Presidente, siamo manchevoli essendo andati al di là dei termini entro i quali avremmo dovuto provvedere. Ecco il motivo per cui si chiede con urgenza l'approvazione del provvedimento.

Resta che anche gli altri disegni di legge citati dal relatore e iscritti all'ordine del giorno sono di estrema attualità. Pertanto, mentre aderisco volentieri (e non potrei fare diversamente) alla nomina di una Sottocommissione anche per elaborare in un testo unico le varie norme (e sotto questo aspetto dichiaro la nostra piena disponibilità), desidererei fare viva premura perchè intorno a questi argomenti la Sottocommissione possa accingersi a lavorare già alla ripresa dell'attività parlamentare, in modo che possiamo tornare a discutere i disegni di legge in sede deliberante al più presto e quindi approvarli.

PRESIDENTE. Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

#### **Discussione e approvazione del disegno di legge:**

#### **« Ordinamento dei servizi postali e commerciali marittimi di carattere locale » (1419)**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge:

« Ordinamento dei servizi postali e commerciali marittimi di carattere locale ».

Comunico che la 5ª Commissione ha espresso il suo parere, nel quale dichiara di non opporsi all'ulteriore corso del provvedimento, segnalando, tuttavia, l'opportunità di quantificare all'articolo 5 l'onere del provvedimento stesso.

Prego il senatore Sammartino di riferire alla Commissione sul disegno di legge.

SAMMARTINO, *relatore alla Commissione*. Onorevoli colleghi, onorevole Ministro, il 31 dicembre 1973 scadono i termini previsti dalla legge 5 gennaio 1953, n. 34, in virtù della quale il Ministero della marina mercantile veniva autorizzato ad affidare ad aziende private l'esercizio dei servizi postali e commerciali marittimi sovvenzionati di carattere locale, ripartiti nei seguenti settori: Arcipelago toscano; isole partenopee e pontine; isole Eolic; isole Egadi, Pelagie, Ustica e Pantelleria.

La citata legge del 1953 autorizzava il Ministro a bandire pubblica gara e a stipulare, con le aziende aggiudicatrici dei servizi, convenzioni della durata di venti anni. Le aziende alle quali venti anni fa vennero aggiudicati i servizi stessi sono indicate nella relazione che accompagna il disegno di legge ed io posso risparmiarmene la elencazione.

Occorre dire che, nel corso di questi anni, i servizi di trasporto postale e commerciale via mare hanno subito sensibili modifiche rispetto alla consistenza iniziale. Le modifiche concernono miglioramenti effettivi nei mezzi e negli strumenti, intesi ad adeguare i servizi stessi alle esigenze economiche e sociali delle zone interessate.

Sempre nella relazione che accompagna il disegno di legge sono elencate le modifiche via via apportate dalle varie società private ai servizi originari. Bisogna tener presente intanto che la legge n. 34 del 1953 prevedeva la revisione triennale delle sovvenzioni, tanto che la spesa dei servizi, prevista al 1º gennaio 1954 in lire 1.759.867.390, grava attualmente sul bilancio dello Stato per lire 5.110.497.668.

Scadendo quindi tra giorni il termine ventennale delle rispettive convenzioni, urge adottare un provvedimento che metta il Mi-

nistro della marina mercantile nella condizione di prorogare l'esercizio dei servizi di cui ci stiamo occupando.

Questo è quanto prevede l'articolo 1 del disegno di legge al nostro esame. L'articolo 2 fa chiara menzione della proroga delle convenzioni stesse, ma limitatamente ad un anno; ciò in vista del più generale riordinamento dei servizi marittimi sovvenzionati di carattere locale, inteso a modificare sostanzialmente il sistema in atto.

I servizi postali e commerciali, dunque, per i citati quattro settori del nostro mare, vengono lasciati, in base al presente disegno di legge, agli attuali concessionari, prevedendo una ipotesi subordinata all'articolo 3.

Il testo dell'articolo 3, infatti, dice: « Quale non sia possibile addivenire alla stipula delle convenzioni indicate nel precedente articolo 2, il Ministro della marina mercantile, di concerto con i Ministri del tesoro e delle poste e delle telecomunicazioni, è autorizzato ad affidare i servizi di uno o più dei settori di traffico indicati all'articolo 2 della legge 5 gennaio 1953, n. 34, ad altra società esercente servizi marittimi sovvenzionati, che opera nella zona o in quella finitima, a mezzo di trattativa privata.

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

Considerata la scadenza del 31 dicembre del 1973, è evidente che non sarebbe possibile altra e più radicale soluzione. L'articolo 4 prevede che le sovvenzioni vengano revisionate alla fine di ogni anno, in base a variazioni che si verifichino nei costi del combustibile, del personale, delle manutenzioni e riparazioni ordinarie e straordinarie. La revisione stessa va calcolata in base ad indici e in rapporto agli organici, quantità e percentuali che verranno indicate nelle convenzioni.

L'articolo 5, infine, determina il capitolo del bilancio della marina mercantile a cui fa capo per la spesa del presente provvedimento. È il capitolo n. 1174 che presenta una consistenza di lire 100 miliardi e 500 milioni.

Tutto ciò premesso, non mi resta che invitare gli onorevoli colleghi ad accordare il proprio voto favorevole al presente disegno di legge che è urgente, in quanto dovrà essere approvato entro l'anno anche dalla Camera dei deputati; necessario, perchè fra giorni scade la vecchia convenzione ventennale; importantissimo dal punto di vista sociale.

**P R E S I D E N T E .** Dichiaro aperta la discussione generale.

**A V E Z Z A N O C O M E S .** Sono favorevole.

**S A N T A L C O .** Apprezziamo la relazione del collega Sammartino e siamo favorevoli.

**C A V A L L I .** Siamo favorevoli al disegno di legge.

**P R E S I D E N T E .** Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo ora all'esame degli articoli, di cui do lettura:

#### Art. 1.

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

*(È approvato).*

#### Art. 2.

Per la proroga dei servizi di cui al precedente articolo verranno stipulate altrettante convenzioni con gli attuali concessionari della durata di un anno, salvo proroga, approvate con decreto del Presidente della Repubblica su proposta del Ministro della marina mercantile, di concerto con i Ministri del tesoro e delle poste e delle telecomunicazioni.

Dette convenzioni saranno regolate, per quanto non disposto dalla presente legge,

dall'articolo 4, commi secondo, terzo e quinto e dagli articoli 5 e 6 della legge 5 gennaio 1953, n. 34.

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

*(È approvato).*

#### Art. 3.

Qualora non sia possibile addivenire alla stipula delle convenzioni indicate nel precedente articolo 2 il Ministro della marina mercantile, di concerto con i Ministri del tesoro e delle poste e delle telecomunicazioni, è autorizzato ad affidare i servizi di uno o più dei settori di traffico indicati all'articolo 2 della legge 5 gennaio 1953, n. 34, ad altra società esercente servizi marittimi sovvenzionati, che opera nella zona o in quella finitima, a mezzo di trattativa privata.

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

*(È approvato).*

#### Art. 4.

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

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

Le variazioni nei costi del personale, del combustibile e delle manutenzioni e riparazioni ordinarie e straordinarie predette vanno calcolate in base ad indici ed in relazione

ad organici, quantità e percentuali da indicare nelle convenzioni.

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

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

*(È approvato).*

#### Art. 5.

All'onere derivante dall'applicazione della presente legge, si provvede con lo stanziamento del capitolo 1174 dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio 1974 e corrispondenti capitoli degli esercizi successivi.

Informo la Commissione che la 5<sup>a</sup> Commissione segnala l'opportunità di una quantificazione dell'articolo 5. C'è da rilevare che il capitolo 1174 fa parte della spesa corrente, il che dà garanzia al Parlamento che, qualora si eccedesse nella spesa, il Governo sarebbe tenuto a rimpinguare il capitolo. Mi pare, quindi, che con questa dichiarazione possiamo dire di aver dimostrato rispetto nei confronti della tesi di opportunità prospettata dalla 5<sup>a</sup> Commissione.

Metto ai voti l'articolo 5.

*(È approvato).*

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

*(È approvato).*

*La seduta termina alle ore 17,30.*