

SENATO DELLA REPUBBLICA

VI LEGISLATURA

8^a COMMISSIONE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

80° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 7 MAGGIO 1975

Presidenza del Presidente SAMMARTINO

INDICE

DISEGNI DI LEGGE

IN SEDE DELIBERANTE

Discussione e approvazione:

« Riordinamento dei servizi marittimi postali e commerciali di carattere locale »
(1367-B) (Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati):

PRESIDENTE . . .	Pag. 1255, 1256, 1257 e <i>passim</i>
ARNONE, relatore alla Commissione . . .	1256
GIOIA, ministro della marina mercantile . . .	1257
	1261
PACINI	1260
PISTOLESE	1256, 1257, 1260
PREMOLI	1257
SANTONASTASO	1261
SEMA	1256, 1257, 1261
SICA	1256, 1258, 1261

La seduta ha inizio alle ore 10,15.

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

IN SEDE DELIBERANTE

Discussione e approvazione del disegno di legge:

« Riordinamento dei servizi marittimi postali e commerciali di carattere locale »
(1367-B) (Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge:
« Riordinamento dei servizi marittimi postali »

8ª COMMISSIONE

80° RESOCONTO STEN. (7 maggio 1975)

li e commerciali di carattere locale », già approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati.

Prego il senatore Arnone di riferire alla Commissione sulle modifiche apportate dalla Camera dei deputati.

A R N O N E, *relatore alla Commissione.* Sarò molto breve e purtroppo anche approssimativo, perché non ho avuto il tempo di studiare questo disegno di legge che viene a noi in terza lettura. I colleghi della Camera dei deputati hanno apportato, a mio avviso, emendamenti in genere di carattere formale per quanto riguarda la copertura e per le linee marittime dell'Adriatico (vedi articolo 8), per le quali è previsto, a partire dal 1° gennaio 1978, l'affidamento alle società del gruppo Finmare non solo del servizio passeggeri ma anche del servizio merci e di navi traghetto. La competente Commissione della Camera è stata concorde nell'apportare queste modifiche.

Non ho da aggiungere altro se non l'invito ad approvare le modifiche apportate dalla Camera dei deputati.

P R E S I D E N T E. Dichiaro aperta la discussione generale sulle modifiche apportate dalla Camera dei deputati.

P I S T O L E S E. Devo far presente che nelle isole (parlo in particolare di quelle del Golfo di Napoli) c'è preoccupazione per la navigazione libera. L'onorevole Ministro sa che a Napoli, oltre alle compagnie sovvenzionate, a cui partecipa anche la « Tirrenia », vi sono numerose linee libere che svolgono compiti apprezzabili, assorbendo il grosso traffico. Vi è, pertanto, la preoccupazione che attraverso questo provvedimento si possa arrivare a un monopolio affidato soltanto alle grosse linee convenzionate. In particolare l'articolo 1 fa sorgere il dubbio che si voglia arrivare alla soppressione delle linee libere. Ritengo perciò necessario un chiarimento in proposito. C'è la volontà di mantenere la coesistenza della navigazione convenzionata con quella libera? Se la risposta è affermativa dobbiamo specificarlo, altrimenti sorgono

forti dubbi circa la costituzionalità di questo disegno di legge.

L'articolo 6, poi, fa riferimento soltanto alle compagnie che svolgono servizi postali e commerciali. Allora, a questo punto, c'è proprio una confusione di idee.

P R E S I D E N T E. Senatore Pistolese, il disegno di legge in discussione, approvato dal Senato, ci è ritornato dalla Camera dei deputati emendato. In base all'articolo 104 del regolamento noi possiamo discutere solo sulle modifiche apportate dai colleghi di Montecitorio.

La parola al senatore Sema.

S E M A. Desidero invitare la Commissione ad approvare rapidamente il disegno di legge al nostro esame, così come ci è pervenuto emendato dalla Camera dei deputati.

S I C A. Questo disegno di legge fu approvato dalla nostra Commissione all'unanimità, così com'è stato approvato all'unanimità, con modifiche, dalla competente commissione della Camera dei deputati. Ma questo provvedimento ha suscitato negli ambienti interessati preoccupazioni sulla legittimità costituzionale (espresse già dal collega Pistolese) di alcune disposizioni in esso contenute. Ritengo, però, che un esame più attento del disegno di legge possa fugare queste preoccupazioni; la nostra Commissione potrebbe dare un contributo in tal senso approvando un ordine del giorno che dia esatta interpretazione soprattutto degli articoli 1, 2 e 6.

Il primo comma dell'articolo 1, ad esempio, suscita delle perplessità. Si è temuto, in sostanza, che si possa instaurare un regime di monopolio, escludendo le società di libera navigazione che attualmente gestiscono il 90 per cento delle linee postali e commerciali. Il secondo comma dello stesso articolo 1 dice, poi, che « le società che attualmente gestiscono le predette linee sono preferite nella partecipazione al capitale azionario delle società di navigazione di cui al precedente comma, nel limite del 49 per cento del capitale stesso ». Mi sembra che la dizione « sono preferite » non voglia escludere la partecipa-

zione delle altre imprese che attualmente sono interessate all'esercizio di queste linee marittime e alle quali va certamente la nostra lode. Non possiamo dimenticare che se non ci fossero state queste società di libera navigazione non sarebbe stato possibile assicurare, come avviene oggi, il collegamento delle isole con il Continente.

Credo che sia problematico, allo stato attuale delle cose, modificare il disegno di legge al nostro esame, perchè significherebbe rimettere tutto in discussione. Mi sembra, invece, opportuno specificare con un ordine del giorno le norme in esso contenuto. A tal fine chiedo al nostro Presidente di sospendere per cinque minuti i lavori della nostra Commissione, in modo che si possa elaborare rapidamente un ordine del giorno interpretativo.

P I S T O L E S E . Anch'io sono d'accordo sulla opportunità di predisporre un ordine del giorno interpretativo. Devo peraltro rilevare che in questa occasione approveremo una legge che non potrà certo essere modificata da un semplice ordine del giorno, anche se accettato dal Governo. Ritengo che questa legge non risolva interamente il problema dell'esercizio di queste linee marittime. Sarebbe opportuno ascoltare in proposito l'opinione del Ministro. A mio parere occorre un'altra legge, perchè ad esempio un ordine del giorno, anche se interpretativo, non potrà essere modificativo dell'articolo 1 che, a mio parere, è incostituzionale. A meno che lo spirito del disegno di legge al nostro esame non sia proprio quello di creare un monopolio o una nazionalizzazione indiretta delle linee di navigazione.

Se però lei, onorevole Ministro, potesse fornirci assicurazioni in merito alla prossima presentazione di un apposito disegno di legge interpretativo, allora l'ordine del giorno potrebbe essere formulato come impegno in questo senso.

P R E M O L I . Approvare contemporaneamente una legge e un ordine del giorno interpretativo, significherebbe riconoscere a priori che essa è formulata inesattamente. Sono d'accordo sulle preoccupazioni espres-

se in merito alla legittimità ostituzionale del provvedimento, ma trovo grottesco accompagnare l'approvazione di una legge con un ordine del giorno che denuncia la poca chiarezza del provvedimento. La soluzione proposta appare pertanto senza dubbio inadeguata. Occorre invece modificare il testo del disegno di legge.

P R E S I D E N T E . Ricordo ancora che, a norma di Regolamento, dobbiamo limitarci a discutere le modifiche introdotte dalla Camera dei deputati.

S E M A . Il suo richiamo, onorevole Presidente, è quanto mai pertinente. Limitiamoci all'esame delle modifiche.

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

G I O I A , *ministro della marina mercantile*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, devo innanzitutto far rilevare che, come risulta dagli atti parlamentari, sia nella prima discussione al Senato che in quella successiva alla Camera dei deputati, nessuno ha posto il problema dell'esercizio di queste linee in regime di monopolio. Anzi, in sede di Sottocommissione, al Senato, fu proposto da parte di alcuni colleghi che, all'articolo 1, dopo le parole « postali e commerciali » fosse aggiunta l'altra « turistici », ma la proposta non fu approvata. Basterebbe questo particolare per tranquillizzare gli intervenuti nel dibattito, perchè in effetti le linee private svolgono prevalentemente attività crocieristica. Nè, d'altra parte, le leggi in vigore stabiliscono particolari autorizzazioni per l'esercizio di tali linee, purchè senza sovvenzioni. Confermo comunque che mai il Governo ha inteso, nel corso dell'iter del provvedimento, escludere od operare discriminazioni nei confronti della libera attività imprenditoriale.

A mio avviso, inoltre, da un'attenta lettura del testo del disegno di legge, le preoccupazioni manifestate non possono non apparire del tutto infondate. Infatti, già il titolo recita « Riordinamento dei servizi marittimi postali e commerciali »; nel testo si fa poi

8^a COMMISSIONE

80° RESOCONTO STEN. (7 maggio 1975)

espresso richiamo alla legge n. 34 del 1953, e non si parla genericamente di linee marittime, ma di « linee marittime per l'espletamento dei servizi postali e commerciali ».

Comunque se, nonostante tutto, dovessero permanere dubbi negli ambienti interessati, non è necessaria una iniziativa legislativa del Governo: si presenti una proposta di legge interpretativa d'iniziativa parlamentare, alla quale il Governo si dichiara sin d'ora favorevole.

Faccio inoltre rilevare che l'onere derivante dalle sovvenzioni è attualmente di 15 miliardi e, poichè si afferma che i servizi sovvenzionati assorbono soltanto il 10 per cento del traffico passeggeri, è evidente che, qualora le preoccupazioni manifestate dovessero trovare riscontro nella realtà, dovremmo moltiplicare per 10 l'attuale onere. Ritengo che nessun Ministro del tesoro aderirebbe a una impostazione del genere.

S I C A . Rinnovo la richiesta per una breve sospensione della seduta per consentire la redazione di alcuni ordini del giorno.

P R E S I D E N T E Poichè non si fanno osservazioni, la richiesta del senatore Sica si intende accolta.

(La seduta è sospesa alle ore 10,40 e viene ripresa alle ore 10,50).

P R E S I D E N T E . Do lettura degli ordini del giorno che sono pervenuti alla Presidenza. I primi quattro sono del senatore Maderchi. Vi hanno apposto la loro firma anche i senatori Cavalli, Cebrelli, Mingozzi, Piscitello, Sema e Sgherri.

Primo ordine del giorno:

La 8^a Commissione del Senato,

esaminato il primo comma dell'articolo 7 del disegno di legge n. 1367-B che sancisce l'obbligo per istituende società di navigazione a carattere regionale di assumere il personale, iscritto nei ruoli organici del personale amministrativo e navigante o comunque in servizio al 31 dicembre 1974, dipendente dalle società che attualmente gestiscono i

servizi marittimi sovvenzionati di carattere locale,

impegna il Governo

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

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

Do lettura del secondo ordine del giorno, sempre del senatore Maderchi ed altri:

La 8^a Commissione del Senato,

premessi che l'articolo 8 del disegno di legge n. 1367-B prevede che, con decorrenza dal 31 dicembre 1977, cesseranno di avere efficacia le convenzioni stipulate fra lo Stato e le società « Linee Marittime dell'Adriatico » e « Navigazione Alto Adriatico » per l'esercizio dei servizi marittimi passeggeri in Adriatico di carattere internazionale;

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

impegna il Governo,

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

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

8^a COMMISSIONE

80° RESOCONTO STEN. (7 maggio 1975)

Do lettura del terzo ordine del giorno dei senatori Maderchi ed altri:

La 8^a Commissione del Senato,

premessò che l'articolo 8 del disegno di legge n. 1367-B prevede che, con decorrenza dal 31 dicembre 1977, cesseranno di avere efficacia le convenzioni stipulate fra lo Stato e le società « Linee Marittime dell'Adriatico » e « Alto Adriatico » per l'esercizio dei servizi marittimi passeggeri in Adriatico di carattere internazionale;

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

impegna il Governo

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

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

Do lettura del quarto ordine del giorno dei senatori Maderchi ed altri:

La 8^a Commissione del Senato,

premessò che l'articolo 8 del disegno di legge n. 1367-B prevede che, con decorrenza dal 31 dicembre 1977, cesseranno di avere efficacia le convenzioni stipulate fra lo Stato e le società « Linee Marittime dell'Adriatico » e « Navigazione Alto Adriatico » per l'esercizio dei servizi marittimi passeggeri in Adriatico di carattere internazionale

raccomanda al Governo

al fine di rendere economicamente valide le comunicazioni marittime trasversali e lon-

gitudinali dell'Adriatico dopo il 31 dicembre 1977, che le società « Adriatica » e « Lloyd Triestino » si avvalgano — per quanto possibile — delle strutture tecnico-amministrative delle società « Linee Marittime dell'Adriatico » e « Navigazione Alto Adriatico » specialmente per salvaguardare gli interessi del personale navigante e amministrativo e, se del caso, procedano alla costituzione di apposite società miste con le anzidette aziende.

C'è un quinto ordine del giorno, a firma dei senatori Arnone e Sica. Ne do lettura:

La 8^a Commissione del Senato,

in relazione al secondo comma dell'articolo 7 del disegno di legge 1367-B, impegna il Governo a far sì che nella costituzione delle nuove società non si debba escludere, se del caso, la possibilità di far partecipare anche altre imprese che esercitano in atto linee non sovvenzionate con le isole di cui all'articolo 1.

Un sesto ordine del giorno è dei colleghi Sica, Arnone e Santonastaso. Ne do lettura:

La 8^a Commissione del Senato,

in sede di approvazione del disegno di legge n. 1367-B sul riordinamento dei servizi marittimi postali e commerciali di carattere locale ed in particolare degli articoli primo e secondo dello stesso; rilevato che l'esercizio delle linee marittime per l'espletamento dei servizi postali e commerciali, alle quali il Ministro della Marina mercantile è autorizzato a concedere sovvenzioni, non deve pregiudicare in alcun modo il diritto delle imprese che gestiscono o che vorranno gestire in futuro servizi di linea per il collegamento con le isole indicate in detto provvedimento,

impegna il Governo a garantire il diritto, anche per i liberi armatori non sovvenzionati, ad esercitare le linee commerciali e turistiche con le isole minori, al fine di assicurare un sempre più efficiente servizio per il miglioramento delle condizioni socio-economiche delle popolazioni interessate ».

C'è poi un ultimo ordine del giorno del senatore Pistolese, del quale do lettura:

La 8^a Commissione del Senato, considerato che la dizione dell'articolo 1 del disegno di legge n. 1367-B lascia sin dall'inizio alcuni dubbi interpretativi; ritenuto che indubbiamente il Parlamento non ha inteso creare un regime di monopolio a favore delle linee sovvenzionate; considerato che lo spirito della legge non è in contrasto con l'esercizio della libera navigazione,

invita il Governo a dare atto di tale formale interpretazione della legge e, se necessario, a presentare un apposito disegno di legge interpretativo ».

Ci sono interventi sugli ordini del giorno? Prego, senatore Pacini.

PACINI. Mi sembra, per la verità, che l'ordine del giorno dei senatori Sica, Arnone e Santonastaso sia in contrasto, soprattutto nella parte finale, con la linea di politica generale che interessa il settore dei trasporti. Mi spiego meglio. In effetti il servizio con le isole minori viene reso per esigenze che riguardano le popolazioni, in particolare per quanto riguarda i servizi postali e commerciali. Tali servizi, di regola, essendo di carattere pubblico, dovrebbero essere gestiti da organismi, enti o società di carattere pubblico; così come avviene per le Ferrovie dello Stato credo che dovrebbe essere per questo settore. Di conseguenza la affermazione finale dell'ordine del giorno, che dice di consentire ai privati di poter continuare ad esercitare le linee sia sul piano commerciale che turistico, secondo me è un'affermazione di principio che contrasta con le linee della attuale politica dei trasporti.

Se viene tolto il riferimento all'aspetto commerciale e si lascia quello turistico allora sono d'accordo. Se una società privata intende esercitare queste linee in funzione turistica mi sta bene.

Per concludere se l'ordine del giorno viene mantenuto così com'è mi astengo dalla votazione; se si toglie il riferimento all'aspetto commerciale sono favorevole all'approvazione.

ARNONE, relatore alla Commissione. Vorrei chiarire il senso della mia adesione a questo ordine del giorno. Sono convinto quanto il collega Pacini che la finalità che vogliamo raggiungere, nella ristrutturazione dei trasporti, è quella di affidare a enti di carattere pubblico la gestione dei servizi pubblici. Ma fino a quando ciò non sarà possibile organicamente e si stanziavano soltanto 15 miliardi per sovvenzionare queste linee, il criterio di lasciare la gestione alle sole società sovvenzionate determinerebbe solo una reale sofferenza per le popolazioni interessate. Fino a che non sarà possibile pubblicizzare per intero l'attività dei trasporti, l'intervento di società private è di grande ausilio.

Per questi motivi aderisco e con piena convinzione all'ordine del giorno, che ho tra l'altro sottoscritto.

Oggi noi dobbiamo puntare al meglio e il meglio è che accanto a società pubbliche operino società private.

PISTOLESE. L'ordine del giorno dei senatori Sica, Arnone e Santonastaso è sulla falsariga dell'ordine del giorno da me presentato, in quanto tende ad assicurare l'efficienza e la validità delle linee di libera navigazione. Non condivido, però, il pensiero del senatore Pacini. Noi conosciamo i problemi dell'isola d'Ischia, ad esempio e sappiamo che le società sovvenzionate effettuano poche corse (due, tre o quattro al giorno), mentre nel periodo estivo ne servirebbero addirittura quaranta! Ecco, quindi, che le linee private svolgono un'opera veramente importante per le esigenze dell'isola che nel periodo estivo vengono centuplicate. La società sovvenzionata non può far fronte a queste esigenze.

Appare quindi opportuno che le linee private non sovvenzionate continuino a collaborare nell'esercizio di questo utilissimo servizio, colmando le carenze della navigazione sovvenzionata, i cui collegamenti sono del tutto insufficienti.

Mi dichiaro pertanto favorevole all'ordine del giorno proposto dai senatori Sica, Arnone e Santonastaso.

S E M A . Pur riconoscendo la validità dell'apporto delle linee private nei momenti di massimo movimento turistico, e anche in altri momenti, il nostro Gruppo non può aderire all'ordine del giorno proposto dai senatori Sica, Arnone e Santonastaso, non soltanto per una ragione di principio, per la linea che seguiamo unitamente ai sindacati, ma soprattutto perchè non possiamo mortificare l'azione che stanno conducendo tutte le Regoini, qualunque sia la maggioranza politica che le governa, verso una progressiva pubblicizzazione dei trasporti. Voteremo pertanto contro l'ordine del giorno.

S A N T O N A S T A S O . Mi associo alle considerazioni egregiamente svolte dal senatore Arnone.

G I O I A , *Ministro della marina mercantile*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, gli ordini del giorno nn. 1, 2, 3 e 4 — che sono analoghi a quelli accolti dal Governo e approvati dalla 10ª Commissione della Camera dei deputati — li accetto senz'altro.

Per l'ordine del giorno dei senatori Arnone e Sica vorrei ricordare che il disegno di legge si limita a stabilire una preferenza per le attuali società concessionarie. In questo senso, togliendo dall'ordine del giorno le parole « se del caso » e dicendo « invita il Governo a far sì che nella costituzione delle nuove società non sia esclusa la possibilità di far partecipare anche altre imprese che esercitano in atto linee non sovvenzionate con le isole di cui all'articolo 1 », il Governo può accogliere l'ordine del giorno numero cinque. Circa le considerazioni del senatore Pacini vorrei rilevare che in linea di principio sono accettabilissime. Occorre però anche considerare le implicazioni di carattere tariffario. Uno dei motivi per cui la presenza di linee regolari sovvenzionate appare indispensabile è proprio che, in assenza di esse, le tariffe salirebbero alle stelle, non sussistendo più la remora di quelle approvate dal Ministero. Per venire incontro alle esigenze delle popolazioni, nel settore commerciale, riteniamo indispensabile, in sede di formulazione del

programma quinquennale di potenziamento, assicurare ad ogni isola quel numero di collegamenti settimanali che consenta al cittadino, magari rinviando di un giorno la spedizione della merce, di evitare il pagamento delle più alte tariffe imposte dai gestori delle linee private. Se nonostante le tariffe ridotte applicate dal Ministero, i servizi privati risulteranno ugualmente attivi, gli imprenditori liberi continueranno a gestire i servizi commerciali, oppure, se non saranno più remunerativi, ovviamente si dedicheranno prevalentemente all'attività turistica, che il Governo, ripeto, non intende assolutamente limitare.

Con questi chiarimenti e con le modifiche in precedenza proposte, ribadisco l'accoglimento dell'ordine del giorno presentato dai senatori Arnone e Sica.

Potrei altresì accettare l'ordine del giorno presentato dai senatori Sica, Arnone e Santonastaso solo se l'impegno fosse trasformato in invito.

S I C A . D'accordo.

G I O I A , *ministro della marina mercantile*. L'ordine del giorno è allora accolto dal Governo.

Non posso, invece, accogliere l'ordine del giorno presentato dal senatore Pistolese, perché, a mio avviso, il testo del provvedimento non può dare adito a dubbi di carattere interpretativo.

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno presentato dal senatore Pistolese può comunque ritenersi assorbito dall'analogo ordine del giorno presentato dai senatori Sica, Arnone e Santonastaso, già accolto dal Governo.

Passiamo ora all'esame delle modificazioni introdotte dalla Camera dei deputati.

Gli articoli 1 e 2 non sono stati modificati.

Do lettura del primo comma dell'articolo 3 nel testo modificato dalla Camera dei deputati:

Le linee marittime di collegamento con le isole di cui al precedente articolo 1 sono stabilite dal Ministro della marina mercantile,

8ª COMMISSIONE

80º RESOCONTO STEN. (7 maggio 1975)

sentite le Regioni interessate, di concerto con i Ministri del tesoro, delle partecipazioni statali e delle poste e delle telecomunicazioni. Il numero delle linee, la periodicità dei collegamenti ed il tipo di naviglio debbono essere adeguati a soddisfare le esigenze di mobilità dei cittadini, nonché quelle dei servizi postali e commerciali, contribuendo a promuovere lo sviluppo socio-economico di ciascuna isola.

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

(E approvato).

Il secondo comma dell'articolo 3 non è stato modificato.

Metto ai voti l'articolo 3 nel testo modificato dalla Camera dei deputati.

(E approvato).

Gli articoli 4, 5 e 6 non sono stati modificati.

Do lettura dell'articolo 7 nel testo modificato dalla Camera dei deputati:

Art. 7.

Le società di navigazione a carattere regionale sono tenute ad assumere il personale, iscritto nei ruoli organici del personale amministrativo e navigante o comunque in servizio al 31 dicembre 1974, dipendente dalle società che attualmente gestiscono i servizi marittimi sovvenzionati di carattere locale. Per la tutela dei diritti del personale, il Ministro della marina mercantile è tenuto a inserire nelle convenzioni che dovrà stipulare ai sensi dell'articolo 2, le norme di cui agli articoli 13 e 14 delle convenzioni in vigore fino al 31 dicembre 1973 e successivamente prorogate. Il personale come sopra assunto dovrà essere utilizzato in ogni settore di appartenenza, in conformità al disposto degli articoli 2 e 7 della legge 5 gennaio 1953, n. 34.

Allo scopo di garantire all'Istituto nazionale della previdenza sociale il versamento dei contributi dovuti dalle società che attualmente gestiscono i servizi marittimi sovven-

zionati di carattere locale, il Ministero della marina mercantile, prima di procedere alla liquidazione degli acconti e dei saldi delle sovvenzioni relative all'anno 1975, dovrà accertare l'avvenuto versamento dei contributi assicurativi e previdenziali.

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti l'articolo 7 nel testo modificato dalla Camera dei deputati.

(È approvato).

Il primo comma dell'articolo 8 non è stato modificato.

Do lettura del secondo e terzo comma dell'articolo 8 nel testo modificato dalla Camera dei deputati:

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

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

Poichè nessuno domanda di parlare, li metto ai voti.

(Sono approvati).

Metto ai voti l'articolo 8 nel testo modificato dalla Camera dei deputati.

(È approvato).

L'articolo 9 non è stato modificato.

L'articolo 10 è stato soppresso dalla Camera dei deputati.

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti la soppressione dell'articolo 10.

(È approvata).

8^a COMMISSIONE

80° RESOCONTO STEN. (7 maggio 1975)

L'articolo 11 (divenuto articolo 10) non è stato modificato.

Do lettura dell'articolo 12 (divenuto articolo 11) nel testo modificato dalla Camera dei deputati:

Art. 11.

All'onere derivante dall'applicazione della presente legge, si provvede, a partire dal 1976, con gli stanziamenti del competente capitolo dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile.

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

(È approvato).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso nel testo modificato dalla Camera dei deputati.

(È approvato).

La seduta termina alle ore 11,25.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Il consigliere parlamentare delegato per i resoconti stenografici
DOTT. FRANCO BATTOCCHIO