

SENATO DELLA REPUBBLICA

VII COMMISSIONE

(Lavori pubblici, trasporti, poste
e telecomunicazioni, marina mercantile)

RIUNIONE DEL 17 MAGGIO 1950

(63ª in sede deliberante)

Presidenza del Presidente CAPPA

INDICE

Disegno di legge:

(Discussione e approvazione)

« Raggruppamento di servizi di navigazione
lacuale con i servizi automobilistici rivieraschi
o affluenti » (N. 914):

PRESIDENTE	Pag. 635 639, 640, 641
BUIZZA, <i>relatore</i>	635, 641
CORBELLINI	636
FERRARI	636, 638, 639, 640, 641, 643
PANETTI	637, 642
BATTISTA, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	637, 638, 639, 640, 641, 642, 643, 644
TOMMASINI	638, 641
TROIANO	641
CESCHI	641
BORROMEIO	643

La riunione ha inizio alle ore 10,20.

Sono presenti i senatori: Borromeo, Buizza, Cappa, Ceschi, Conti, Corbellini, Fazio, Ferrari, Focaccia, Genco, Lavia, Panetti, Priolo,

Raja, Ricci Mosè, Romano Domenico, Tissi, Tommasini, Toselli, Troiano e Voccoli.

Interviene il Sottosegretario di Stato per i trasporti, senatore Battista

GENCO, *segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

Discussione e approvazione del disegno di legge:

« Raggruppamento di servizi di navigazione lacuale con i servizi automobilistici rivieraschi o affluenti » (N. 987).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Raggruppamento di servizi di navigazione lacuale con i servizi automobilistici rivieraschi o affluenti ».

Comunico alla Commissione che l'Unione regionale delle Province lombarde ha inviata una lettera nella quale prega che su questo disegno di legge vengano sentiti i rappresentanti delle deputazioni interessate al fine di poter tener conto delle esigenze locali.

Ha facoltà di parlare il relatore, senatore Buizza.

BUIZZA, *relatore*. Mi sembra che sia inutile ripetere quello che è detto nella relazione ministeriale che accompagna il disegno di legge. Ricordo solo questo: che nel 1948 si sono spesi complessivi 242 milioni e 300 mila lire di sussidi, per colmare i disavanzi delle imprese di navigazione del lago Maggiore, di Como, di Garda ed Iseo. Le ragioni di questi disavanzi sono ampiamente prospettate nella relazione e quindi non le ripeto; non ultima, per il lago di Garda, è stata l'apertura e il completamento della strada che va da Gargnano a Riva e la

trasformazione della strada da provinciale a statale. L'apertura di detta strada ha portato a questo fenomeno, che il soggiorno dei turisti è ridottissimo, limitandosi puramente al transito, mentre prima quei luoghi erano divenuti stazioni di soggiorno e di cura.

Il provvedimento che viene proposto si prefigge di sollevare il bilancio dello Stato dagli oneri gravosi quali risultano nello specchio che fa parte della relazione, e nello stesso tempo di valorizzare i vari servizi, in modo che non abbiano ad essere concorrenti, ma ad integrarsi l'un l'altro.

Per la parte generale non ho altro da aggiungere, mi riservo di intervenire volta per volta nella discussione dei singoli articoli.

CORBELLINI. Ritengo utile far presente il concetto fondamentale dal quale si è partiti nell'esaminare questo problema. Il servizio lacuale, in conseguenza dello sviluppo che hanno avuto i servizi automobilisti attorno ai laghi, ha assunto un carattere puramente turistico ed ha perduto la funzione che aveva di mezzo utile di collegamento. Ora questi servizi lacuali sono passivi ed è successo che le società che li gestiscono hanno conservato il passivo sui loro bilanci, ma al tempo stesso sono diventate compartecipi di società di servizi di linea lungo le strade di cornice. Da una parte prendono gli utili e dall'altra registrano un disavanzo che fanno pagare allo Stato. Allora si è detto: guardate signori, voi siete partecipi della società dei servizi turistici, quindi integrate le perdite delle società di navigazione con gli utili delle società automobilistiche. Si è in sostanza, accolto il principio che, pur mantenendo i servizi di navigazione e traghetto, detti servizi fossero in parte ripagati dagli utili delle società automobilistiche. Questo è lo stato delle cose, ed a me sembra che il disegno di legge merita di essere approvato.

FERRARI. Il disegno di legge che è al nostro esame certamente risponde a un'esigenza che è molto sentita; basta andare un poco sui laghi per vedere in quali condizioni si trovino queste società lacuali, e per vedere la necessità di porre un rimedio. Il disegno di legge si propone la riorganizzazione di questi servizi. Vi è poi il problema che ha esposto l'onorevole Corbellini e che noi troviamo anche in altri

casi; poichè numerose sono le società che gestiscono determinati servizi, non solo sui laghi od automobilisti, ma anche tramviari o ferroviari e che tengono divise queste gestioni: in una guadagnano e nell'altra perdono; dove guadagnano intascano gli utili e dove perdono si fanno rimborsare le perdite dallo Stato.

Io, quando ero Ministro dei trasporti, feci molti sforzi per evitare questa incongruenza e so che anche il Ministro Corbellini ha agito in questo senso.

Con questo disegno di legge ci si propone una riorganizzazione di questi servizi e su ciò siamo tutti d'accordo; non vedo però nel disegno di legge un qualcosa di nuovo che mi par si sarebbe potuto adottare per i servizi in concessione sui laghi che vengono a scadere. Avendo piena libertà nel campo di decidere, mi pare che si poteva trovare una forma più aggiornata, non dico una nuova struttura del traffico, ma per lo meno una qualche forma di gestione che rappresentasse un vero aggiornamento delle necessità del servizio, una gestione, cioè — se non si vuol parlare di nazionalizzazione o di municipalizzazione — in forma cooperativa del personale, con l'intervento dello Stato, delle amministrazioni provinciali e comunali interessate, con l'intervento degli enti turistici. Viceversa qui non c'è nulla di tutto questo; ma in ogni modo questa è un'osservazione generica che però volevo far presente.

Inoltre la struttura fondamentale di questo disegno di legge prevede la costituzione di determinati consorzi per ogni lago, e stabilisce per questi consorzi una condizione di preferenza che può essere pericolosa, o per lo meno non vantaggiosa per lo Stato. Perchè non mettere i consorzi nella stessa condizione di altre eventuali imprese, le quali potrebbero offrire a licitazione privata condizioni più vantaggiose?

Vorrei inoltre far notar un altro punto per quel che riguarda il personale. Qui non si dà alcuna garanzia al personale delle società lacuali. Non conosco l'entità di questo personale ma penso che si dovrebbe aggirare intorno alle 500 unità, ed è ovvio che questi servizi lacuali a poco a poco si dovranno ridurre con una contemporanea riduzione del personale e un potenziamento del personale dei servizi automobilisti di cornice. Ora bisognava che nel

disegno di legge ci fosse una norma che garantisse questo personale.

Sulla discussione generale non ho altro da aggiungere; mi riservo di intervenire nella discussione dei singoli articoli.

PANETTI. Se la concessione fatta ad un servizio lacuale viene a scadere prima della concessione automobilistica corrispondente, come ci si regola ?

BATTISTA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. È previsto, che scadano insieme.

Altre spiegazioni non credo sia il caso di dare, soprattutto dopo che il collega Corbellini ha spiegato le ragioni della legge. Mi limiterò esclusivamente a chiarire qualcosa di quanto ha chiesto il senatore Ferrari.

Praticamente il collega Ferrari ha fatto due obiezioni: una sulla preferenza che si dà agli attuali concessionari e sul perchè non si mettono gli attuali concessionari sullo stesso piano con altre ditte o cooperative o enti eventualmente concorrenti; l'altra riguarda l'assicurazione che l'attuale personale possa rimanere in servizio quando questi servizi lacuali saranno trasformati in gran parte in automobilistici.

Per la prima domanda la questione è complessa. È vero che queste concessioni o sono scadute o sono in via di scadere, quella per esempio del lago di Como scadrà nel corrente anno e le altre sono scadute, quella del lago d'Iseo nel 1932; ma se questo è vero, è altrettanto vero che queste aziende, anche dopo scaduta la concessione, sono andate avanti con concessioni provvisorie ed autorizzazioni provvisorie. Non è esatto che ci sia una gestione commissariale, ma viceversa vi è una forma di concessione *sui generis*. Per esempio, per il lago d'Iseo, vi è la società Sebina la quale gestisce i servizi con un'autorizzazione provvisoria sin dal 1932, da quando cioè la concessione regolare è scaduta. Ora queste società sono proprietarie del materiale natante, hanno tutta una organizzazione di locali e di uffici, hanno cioè tutto un complesso, sia di impianti fissi che mobili, che non si può di punto in bianco non tenere in considerazione. Pertanto, un certo qual diritto di prelazione lo hanno queste società, perchè per anni ed anni hanno esercitato questi servizi, indubbiamente anche con loro sacrificio finanziario. Non è infatti da adesso che questi servizi lacuali sono passivi, e se è vero che lo Stato integra il bilancio con un

contributo straordinario di esercizio, è altresì vero che questo bilancio viene integrato al 90 per cento, e il 10 per cento pesa sulla ditta concessionaria; si aggiunga poi a questo che il bilancio viene scarnito fino all'osso dai tecnici del Ministero. Quindi il Ministero ha ritenuto di dar loro una certa preferenza, preferenza relativa perchè si obbligano queste società concessionarie ad avere solo un contributo massimo del 50 per cento sul *deficit* di gestione del servizio di navigazione.

Pertanto queste società dovranno studiare bene la cosa e, se non accettano, allora è prevista la concessione mediante licitazione privata, con l'impegno però da parte del nuovo concessionario di rilevare gli impianti fissi e i materiali mobili di proprietà dei precedenti concessionari dei servizi compresi nel raggruppamento.

So già che l'onorevole Ferrari non sarà soddisfatto di questa risposta, perchè egli avrebbe preferito che questi servizi fossero eserciti dallo Stato o dati in concessione a cooperative di lavoratori, ma in realtà vi sono delle condizioni obiettive che ci consigliano a far così. È una questione di principio sulla quale io non pretendo assolutamente di convincere l'amico Ferrari.

L'altra questione riguarda il personale.

Ho capito perfettamente quello che dice Ferrari: probabilmente vi sarà una riduzione del personale; va bene che questo personale potrà trovare lavoro nei servizi automobilistici — e dicendo questo non credo di fare una indiscrezione, perchè quando c'è un trapasso di servizi, il Ministero dei trasporti si preoccupa sempre affinché non vi siano licenziamenti — ma quello che dice Ferrari è un'altra cosa. Oggi il personale lacuale gode del trattamento dei ferrotranvieri i quali hanno condizioni salariali e previdenziali migliori e pertanto questo personale, passando ai servizi automobilistici, verrebbe a perdere quei benefici che aveva.

È una questione che investe un problema molto vasto, perchè le società, obbligato a mantenere al personale il precedente trattamento, chiederebbero allo Stato di pagare queste maggiori prestazioni, se lo Stato ritiene giusto che siano pagate.

Come sempre, in sostanza, quando si mettono certe clausole, chi ci perde è lo Stato, perchè la società approfitta di queste clausole per

chiedere allo Stato delle maggiori concessioni a suo favore. D'altro canto — ripeto — questo è un problema di grande importanza, un problema che si sta trattando nel campo sindacale, perchè tutti i dipendenti dalle imprese automobilistiche reclamano lo stesso trattamento dei feretrotramvieri; al che si oppone dall'altra parte che fra le società automobilistiche non ci sono solamente grandi ditte, ma anche piccole ditte, anche singoli proprietari che guidano il loro automezzo ed hanno personale ridotto ai minimi termini. Per tali ditte il fatto di dare ai propri dipendenti questo diverso trattamento costituirebbe un onere insopportabile. Pertanto il pro e il contro va esaminato a fondo; va visto con un certo criterio di equità ed io me ne sto occupando particolarmente: siamo in una fase di trattative sindacali e bisognerà attendere gli sviluppi. A questo accordo si potrà arrivare solo quando vi sarà un patto collettivo di lavoro, in modo di assicurare ai dipendenti di autolinee un trattamento che dia sicurezza per l'avvenire come è già ora per i feretrotramvieri.

Pertanto il Governo potrebbe accettare solamente una raccomandazione nel senso che si debba fare a questi dipendenti delle società lacuali il miglior trattamento possibile; non un emendamento, perchè nella legge non si possono mettere delle imposizioni di questo genere, che porterebbero un grave perturbamento in tutta la struttura organica della legge.

FERRARI. Dopo i chiarimenti dell'onorevole Battista vorrei aggiungere ancora qualche precisazione. Ritornando alla prima questione quella cioè della preferenza accordata ai consorzi, l'onorevole Battista ne ha enunciato le ragioni; ma è appunto per queste stesse ragioni che detti concorsi si trovano già in una posizione di favore nelle gare e potranno offrire allo Stato delle condizioni che non possono fare altri.

Per quel che riguarda la questione del personale mi riservo di presentare un emendamento aggiuntivo all'articolo 2. Modificare nel senso da me esposto questo disegno di legge non significa voler conseguire una vittoria sindacale, bensì mantenere una situazione già esistente per un certo numero di persone, e a questo proposito posso dire che ci sono già dei precedenti.

TOMMASINI. Non posso essere d'accordo con l'onorevole Ferrari per una ragione di equità. Che questi dipendenti abbiano il diritto di essere riassorbiti dalle società automobilistiche è giusto ed umano, ma fare loro delle condizioni speciali mi sembrerebbe ingiusto e non opportuno nei riguardi del personale che già dipende da queste ditte, perchè si giungerebbe all'assurdo che al personale ultimo immesso nelle società automobilistiche si farebbe un trattamento diverso e più vantaggioso nei confronti del vecchio personale.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Passiamo all'esame degli articoli di cui do lettura:

Art. 1.

Il Governo è autorizzato a provvedere, ai sensi dell'articolo 1 commi primo e quarto, del regio decreto-legge 14 ottobre 1932, n. 1496, convertito nella legge 8 maggio 1933, n. 624, al raggruppamento di servizi di navigazione lacuale, dopo che ne sia cessata la concessione, con servizi automobilistici colleganti gli abitati rivieraschi o a questi affluenti, la cui concessione sia parimenti cessata. Possono essere compresi nel raggruppamento anche servizi automobilistici di nuova istituzione.

BATTISTA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Per conoscenza della Commissione leggo i commi primo e quarto dell'articolo 1 del regio decreto legge 14 ottobre 1932, numero 1496: «Il Governo può rendere obbligatorio il raggruppamento organico di servizi pubblici di trasporti di cui al secondo comma dell'articolo 16 della legge 2 agosto 1929». Comma quarto: «Per i servizi pubblici di trasporto compresi nei raggruppamenti potrà essere stabilita, d'accordo con il Ministero delle finanze, una data unica di scadenza, indipendentemente dalla durata prevista per le singole categorie dei servizi stessi dalle disposizioni legislative che li riguardano, ma in nessun caso oltre il limite fissato per le concessioni ferroviarie».

Il termine per le concessioni ferroviarie è di 75 anni e lo Stato ha preferito dare questo lungo termine per poter poi limitare le sovvenzioni.

FERRARI. Riterrei opportuno che questo periodo di 75 anni fosse limitato a 25 o 30 anni, come è detto nella relazione. Vorrei, anzi, presentare un emendamento in tal senso.

BATTISTA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Faccio un esempio. Proprio in questi giorni si sta trattando per la ricostruzione del tronco di Piedimonte d'Alife, e si sono ottenuti notevoli vantaggi dalla ditta concessionaria consentendo di prolungare di 20 anni la concessione. Di fronte ad un vantaggio immediato di qualcosa come 400 milioni è conveniente prolungare di 20 anni la concessione, dato che questa concessione, poi, in ultima analisi, alla loro scadenza, vengono sempre rinnovate. Preferirei quindi che, non un emendamento, ma una raccomandazione fosse presentata, raccomandazione che sarebbe accolta dal Governo.

FERRARI. Trasformo la mia proposta di emendamento in una raccomandazione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 1 con la seguente raccomandazione: « La Commissione approva all'unanimità di far presente al Governo la opportunità che la durata delle concessioni sia contenuta entro il termine massimo di 25-30 anni, come espresso nella relazione ministeriale che accompagna il disegno di legge ».

Chi l'approva l'articolo 1 è pregato di alzarsi.

(È approvato all'unanimità).

Art. 2.

Per il riassetto, la trasformazione e l'eventuale completamento degli impianti fissi e del materiale natante della navigazione, nonché per l'esercizio dei servizi raggruppati, può essere accordata, per l'intera durata della concessione, una sovvenzione governativa in base al piano finanziario istituito per il complesso di detti servizi raggruppati e approvato dal Consiglio superiore dei trasporti.

La sovvenzione anzidetta, che sarà ripartita in due quote, relative rispettivamente alle spese per gli impianti fissi e i natanti della navigazione, e all'esercizio dei servizi raggruppati, non potrà superare nel complesso il 50 per cento del disavanzo di gestione del servizio di navigazione, commisurato alla media dei disavanzi accertati per gli ultimi due anni anteriori a

quello nel quale il piano finanziario è sottoposto all'approvazione del Consiglio superiore dei trasporti.

La quota di sovvenzione attribuita all'esercizio sarà rivedibile allo scadere del primo triennio dalla data di assunzione dei servizi raggruppati da parte del concessionario, per determinare, in rapporto alle variazioni dei programmi di esercizio e delle condizioni economiche dei servizi medesimi, la sovvenzione definitiva da corrispondere fino al termine della concessione.

A questo articolo il relatore propone di sostituire al primo e al secondo comma le parole « Consiglio superiore dei trasporti » con le parole « Commissione interministeriale istituita in applicazione dell'articolo 12 della legge 14 giugno 1949, n. 410 ».

FERRARI. In questo articolo si stabilisce una sovvenzione che non deve superare il 50 per cento del disavanzo di gestione del servizio di navigazione, ed è detto che la sovvenzione sarà ripartita in due quote, relative rispettivamente alle spese per gli impianti fissi e i natanti della navigazione, e all'esercizio dei servizi raggruppati.

La prima quota è fissata una volta tanto e continua per tutto il periodo della concessione. Questa quota, in sostanza, che cosa è?

BATTISTA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. È la quota di ammortamento del materiale.

FERRARI. Nel senso che alla fine della concessione l'impianto passa automaticamente allo Stato?

BATTISTA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. In genere le concessioni sono così. Se si concede la quota di ammortamento, è stabilito nel disciplinare di concessione che gli impianti alla fine passino allo Stato. Praticamente si tratterà di quattro ferri vecchi, ma ciò non interessa: quel che conta è il principio.

PRESIDENTE. Infatti, l'ultimo comma dell'articolo 5 dice: « In ogni caso gli impianti fissi ed il materiale natante di prima dotazione provvisto direttamente dal concessionario passano gratuitamente in proprietà dello Stato alla fine della concessione ».

BATTISTA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Chi conosce questo settore di legi-

slazione sa che quando furono costruite le ferrovie in concessione, la sovvenzione ordinaria di esercizio era divisa in due quote: una riguardava gli impianti fissi, l'altra l'esercizio. Facciamo conto che la società concessionaria per costruire una data ferrovia spendesse 10 milioni; se nel disciplinare di concessione, come in questo caso, era previsto che i materiali divenissero di proprietà dello Stato, allora è chiaro che la società pretendeva che lo Stato contribuisse nell'ammortamento di questo materiale.

Per quello che era l'esercizio, invece, delle ferrovie in concessione — che è il caso generale — si faceva il piano finanziario indipendentemente dal costo della ferrovia. Se per quell'esercizio risultava che nel piano finanziario sussisteva un certo *deficit*, allora lo Stato in dipendenza di ciò fissava la cosiddetta sovvenzione ordinaria di esercizio.

In questo caso, per far contribuire anche i servizi automobilistici, questa seconda quota non viene riferita soltanto al piano finanziario del servizio lacuale, ma viene riferita al piano finanziario del raggruppamento del servizio lacuale e del servizio di linea, a vantaggio quindi dello Stato.

FERRARI. Su questo siamo d'accordo. La prima quota, però, si riferisce esclusivamente agli impianti; in questo caso impianti lacuali.

Ora noi abbiamo — e lo vedremo nei successivi articoli — che in certi casi la proprietà è già dello Stato, che dà il suo apporto gratuitamente ed è ovvio pertanto che alla scadenza della concessione questo apporto ritorni allo Stato. Nelle ferrovie, infatti, abbiamo questa procedura: si stabilisce la costruzione di una ferrovia, lo Stato paga e la società esegue i lavori, e li può eseguire sia come impresa di costruzione, sia come impresa di esercizio. In base a ciò viene stabilito un piano di finanziamento, un contributo dello Stato, che poi ritorna ad esso alla fine dei lavori. In questo caso invece la cosa è diversa.

BATTISTA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. È la stessa cosa, in quanto si possono verificare diversi casi. Facciamo conto, ad esempio, che tutto il materiale sia già di proprietà dello Stato e sia in uso di una determinata società. Allora quella tale sovvenzione da parte dello Stato vuol dire che non sarà data, essendo il materiale già di sua proprietà.

Il caso normale, però, è questo: noi oggi ci troviamo di fronte — e gli amici lombardi lo possono testimoniare — a questi servizi lacuali che non sono più efficienti; si tratta di vecchissimi battelli che stanno in navigazione da 40 o 50 anni, cioè dal giorno in cui cominciò la navigazione su quel determinato lago e vanno avanti alla meno peggio. Noi imponiamo alle società esercenti questi battelli il rammodernamento degli impianti, ovvero la sostituzione dei vecchi battelli con motoscafi od altro. Allora in questo caso non è più lo Stato che paga, ma si obbliga il concessionario a sostenere queste spese di rammodernamento: se avrà speso 100, vuol dire che il contributo sarà commisurato a 100, se avrà speso 50 sarà commisurato a 50, e così via. È previsto all'articolo 5 che questi impianti tornano tutti in proprietà dello Stato quando è finita la concessione: questo è il caso più normale.

Se noi ci riferiamo alla storia delle ferrovie in concessione, troviamo moltissimi casi in cui è stata la società concessionaria a sborsare tutto il denaro occorrente per la costruzione di una determinata ferrovia; nel qual caso lo Stato ha concesso la sovvenzione ordinaria di esercizio, appunto perchè nel disciplinare di concessione ha inserito sempre la clausola che gli impianti divengono di proprietà dello Stato alla scadenza della concessione stessa. Pertanto resta chiaro che nel caso in cui gli impianti siano già dello Stato, la sovvenzione ordinaria di esercizio per gli impianti fissi non si concede.

FERRARI. Comunque, questa quota che si riferisce agli impianti rimane fissata una volta tanto e fino alla fine della concessione. Viene rivista invece l'altra quota, quella che riguarda l'esercizio, in quanto il Ministero ritiene che, decorsi tre anni, si abbiano gli elementi sufficienti per stabilire qual'è effettivamente la situazione dell'esercizio.

Allora ciò dà anche modo di considerare la posizione del personale. Ecco perchè ritengo all'articolo 2 debba essere aggiunto il seguente quarto comma: « Tutto il personale addetto agli attuali servizi lacuali deve essere mantenuto nei nuovi servizi raggruppati senza alcun mutamento peggiorativo delle condizioni economiche, morali e giuridiche ».

PRESIDENTE. Ma in questo modo noi porremmo a carico dello Stato un onere non indifferente !

TROIANO. Se noi stabiliamo due quote, una per l'esercizio ed un'altra per il materiale, si potrà verificare il caso che qualche società faccia valere le proprie spese per il materiale, trasferendo sul conto esercizio la differenza.

BUIZZA, *relatore*. Ma c'è già il piano finanziario che deve essere approvato. Si tratta all'incirca di una specie di revisione prezzi. Cioè il piano finanziario fa l'analisi della gestione del raggruppamento: dopo tre anni non si fa altro che rivedere quel piano, modificando i prezzi.

TOMMASINI. Intendo dichiararmi contrario all'emendamento proposto dal collega Ferrari per la ragione che ho espresso precedentemente e cioè per la preoccupazione di non creare in una stessa società un trattamento di favore nei confronti del personale che a questa società verrebbe acquisito per l'avvenuto assorbimento della società esercente precedentemente.

PRESIDENTE. Ma c'è anche un altro rilievo da sottoporre all'attenzione dei colleghi, che cioè in questo modo creiamo dei gravi oneri per lo Stato, senza poter provvedere alla loro copertura. Infatti l'emendamento Ferrari dice addirittura che « tutto il personale addetto agli attuali servizi lacuali deve essere mantenuto in servizio ». Orbene, noi vogliamo caricare questi esercizi nuovi di tutto questo personale, mentre può darsi che debbano essere effettuate, dolorosamente ma necessariamente, delle riduzioni di personale? Noi possiamo interessarci affinché si diano tutte le facilitazioni al personale, possiamo anche stabilire nei contratti che le società assuntrici debbano assumere in preferenza il personale delle vecchie società, ma non possiamo imporre che tutto il personale di esse sia aggiunto al nuovo esercizio: questa è una politica economica che mi pare assolutamente sbagliata e che renderebbe impossibile alla società di assumere l'esercizio senza imporre delle condizioni estremamente onerose a carico dello Stato.

BATTISTA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo è contrario all'emendamento proposto dal senatore Ferrari.

Però io vorrei assicurare all'onorevole Ferrari che noi ci stiamo molto preoccupando di questa questione e che quindi una raccomandazione in questo senso sono disposto ad accet-

tarla. Come si è fatto in molti altri casi analoghi, quando queste ditte verranno a trattare, cercheremo in tutte le maniere di far sì che il personale non venga licenziato, ma che venga sistemato nella migliore maniera. Questa è la nostra preoccupazione costante.

Esprimere però questa nostra preoccupazione in un articolo di legge, potrebbe portare quasi sicuramente dei perturbamenti notevoli. Accettando, invece, una raccomandazione, posso assicurare la Commissione che, come si è già fatto molte altre volte, seguiranno a redigere il disciplinare di concessione in maniera tale che non avvengano dei perturbamenti a danno dei lavoratori che già hanno prestato la loro opera nei precedenti servizi.

CESCHI. Ho l'impressione che si stia trattando questo problema genericamente, senza una sufficiente conoscenza dei dati necessari. Il problema del personale non è affatto un problema da trascurarsi.

Qui si tratta di intervenire in una organizzazione abbastanza vasta per numero di lavoratori, per cui credo che bisognerebbe considerare il problema più seriamente e con maggior cognizione di dati. Il Ministero dei trasporti ha degli altri precedenti in materia poco simpatici, come, ad esempio, quello famoso delle assunterie. C'è stata gente che ha compiuto per tanti anni il proprio servizio nei caselli ferroviari, con tutte le caratteristiche dei ferrovieri e che ad un certo momento si è trovata sul lastrico perchè il contratto con gli assuntori era cessato. La vita di una famiglia ha importanza pari, se non maggiore, a quella di un'azienda.

Ripeto quindi che sarebbe opportuno parlare con più coscienza di questo problema sulla base di più esaurienti notizie.

BATTISTA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Io parto dal concetto che la questione è più di principio che di numero.

Può lo Stato imporre un carico di mano d'opera superiore al fabbisogno delle aziende? Questo è il problema, ed investe un campo molto vasto.

Se andiamo ad indagare adesso nel caso particolare, io non so dire, come del resto non sa dire nessuno, neanche coloro i quali vivono sul posto, quale potrà essere la quantità di personale esuberante, perchè questo si

rivelerà solo quando il raggruppamento sarà formato. Solo allora si potrà vedere quale sarà il personale esuberante.

Per ora una sola cosa posso dire: che gli addetti ai servizi lacuali sono in numero modesto, sono alcune centinaia, e siccome un certo numero di essi naturalmente dovrà rimanere lo stesso in servizio perchè i servizi lacuali rimangono, può darsi che di licenziamenti non ce ne siano affatto, e noi oggi non lo possiamo sapere, nè lo potremo sapere fintanto che le società concessionarie non ci avranno presentato il loro piano finanziario.

È molto grave però il fatto di introdurre in una legge l'obbligo per le società concessionarie di tenere in servizio personale esuberante. È questo un principio economico che francamente non possiamo accettare, perchè le società obbligate in tale senso avrebbero tutte le ragioni di rivolgersi allo Stato e dire: « Dateci quello che ci occorre per pagare questo personale esuberante ».

PANETTI. Vorrei chiedere un solo chiarimento per ciò che riguarda la quota per gli impianti fissi.

Questa quota riguarderà sia il materiale che preesisteva alla nuova concessione, sia quello di rinnovazione che si farà durante la nuova concessione? Sorge invero qualche dubbio per quella parte di quota che riguarda il materiale antico.

BATTISTA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Questo non si può stabilire nella legge. Dipende dalla concessione preesistente. Siccome le clausole sono diverse ci si dovrà regolare per le trattative in base alla concessione preesistente.

Comunque, nel caso che gli impianti della concessione preesistente fossero dello Stato, è chiaro, che di essi nulla compete alla società concessionaria.

Può sorgere qualche discussione solo qualora la società concessionaria possedesse ancora impianti propri. Ma io ritengo che, siccome si deve presentare un piano finanziario, noi potremo sempre dimostrare che ormai quegli impianti sono ammortizzati in base ai contributi già percepiti, a meno che non siano impianti nuovi fatti negli ultimi tempi.

Direi quindi che questa è una questione di trattative in base ai disciplinari delle concessioni preesistenti.

FERRARI. La mia proposta di emendamento costituisce l'osservanza di un principio sociale che non è assolutamente in contrasto con quella che il nostro Presidente ha definito una politica economica.

La politica economica, in fondo, cosa è? È la risposta che si dà ad una necessità sociale attraverso una data economia. La necessità sociale in questo caso c'è e noi da parte nostra diamo questa risposta economica a questa necessità.

Ritengo quindi che la cosa, come principio, sia superata, e credo che ciò abbia anche affermato il collega Ceschi.

Si tratta nel caso nostro di circa 800 dipendenti. Vi sono degli elementi che hanno dai dodici ai venti anni di servizio: è possibile insomma che questa gente improvvisamente sia messa sulla strada? Ciò non è assolutamente possibile! Semmai si potrà dare alla legge nei loro confronti un valore transitorio, e tra dieci o quindici anni, sistemate le loro posizioni si potrà avere una disciplina diversa.

Lo Stato del resto, dopo aver elaborato e studiato le diverse situazioni, fissa un piano finanziario, chiama questi enti o queste ditte e dice loro: questo è il piano finanziario che risponde alle condizioni da noi stabilite. Quali sono queste condizioni? Tante corse, tanti servizi, portata tanto, orario x , personale y . Si hanno quindi tutti gli elementi. Mi pare pertanto che non ci sia alcuna imposizione nei confronti delle ditte che concorreranno, in quanto esse sanno quali sono le condizioni che possono fare allo Stato, e su queste condizioni lo Stato ha già fissato il suo piano finanziario.

Si dice poi che i servizi automobilistici verranno potenziati, e quindi non so se effettivamente diminuirà il personale, in quanto è probabile che esso corrisponda alle effettive esigenze del servizio. Io mi auguro che i dieci servizi automobilistici che sono sul lago di Iseo tra due anni siano venti ed anche trenta. Conosco abbastanza bene quei luoghi e pertanto sono convinto — e il collega Buizza forse potrà confermarlo — che quei servizi aumenteranno in capo ad un anno o due.

Comunque noi dobbiamo evitare che questa diminuzione di personale avvenga per qualsiasi ragione, e ciò per un concetto di economia, direi, morale. Bisogna garantire la vita

di questa gente: ciò mi pare che sia cosa doverosa. Insisto quindi sul mio emendamento.

BATTISTA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. A mio avviso, la Commissione potrebbe formulare un voto in cui si invitasse il Governo a provvedere affinché nella nuova convenzione sia garantita la preferenza nella assunzione a tutto il personale che è in servizio. Questo noi possiamo fare, ma non credo sia opportuno votare un emendamento in proposito.

BORROMEO. Vorrei pregare il collega Ferrari di associarsi al voto e di non insistere nell'emendamento, anche per i riflessi economico-finanziari che questo emendamento potrebbe avere. Mentre infatti, possiamo accettare un voto, non possiamo in questa sede stabilire un criterio fisso secondo il quale il personale dovrebbe mantenere le vecchie retribuzioni, di modo che il nuovo personale assunto percepirebbe di più di quello che era già in servizio nelle società di servizi automobilistici.

FERRARI. Non posso ritirare il mio emendamento, perchè a questo personale uscente bisogna dare una protezione, sia dal lato economico, sia dal lato assistenziale e previdenziale.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il primo comma dell'articolo 2, di cui è già stata data lettura, con la modifica proposta dal relatore. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Pongo in votazione il secondo comma con la modifica proposta dal relatore

Chi l'approva è pregato di alzarsi

(È approvato).

Pongo in votazione il terzo comma che resta invariato.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Pongo in votazione l'emendamento aggiuntivo del senatore Ferrari del seguente tenore:

« Tutto il personale addetto agli attuali servizi lacuali deve essere mantenuto nei nuovi servizi raggruppati, senza peggioramento delle attuali condizioni economiche, morali e giuridiche ».

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Non è approvato).

Pongo in votazione l'articolo 2 nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

BORROMEO. Dichiaro che presenterò un ordine del giorno che ripeterà in sostanza l'emendamento del senatore Ferrari.

PRESIDENTE. Do lettura dell'articolo 3:

Art. 3.

La concessione dei servizi raggruppati è accordata al consorzio costituito, in base a uno statuto da approvarsi preventivamente dal Ministero dei trasporti di concerto con quello del tesoro, fra le imprese esercenti o già esercenti i servizi compresi nel raggruppamento, semprechè abbiano la proprietà del materiale natante o automobilistico adibito a ciascun servizio.

Le imprese che, pur avendo la proprietà del materiale, non intendano far parte del consorzio, sono tenute a cedere a quest'ultimo, se da esso richieste ed entro i limiti della richiesta, gli impianti nonchè il materiale anzidetto al prezzo determinato con le modalità indicate nell'articolo 8.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Art. 4.

Ove il consorzio di cui all'articolo 3 non si sostituisca entro il termine stabilito dal Ministero dei trasporti, ovvero non intenda assumere l'esercizio dei servizi raggruppati alle condizioni risultanti dal piano finanziario di cui all'articolo 2, la concessione può essere fatta mediante licitazione privata con offerta segreta, fra le imprese che, a giudizio esclusivo di detto Ministero, siano in possesso dei requisiti di idoneità morale, tecnica e finanziaria necessari per l'esercizio dei servizi raggruppati.

La licitazione è indetta, in base alle condizioni risultanti dal piano finanziario anzidetto, e viene aperta sul ribasso percentuale della sovvenzione governativa determinata con lo stesso piano finanziario.

Il concessionario ha facoltà di rilevare, in tutto o in parte, gli impianti fissi e i materiali di proprietà dei precedenti concessionari dei

servizi compresi nel raggruppamento, al prezzo determinato con le modalità indicate nell'articolo 8.

(È approvato).

Art. 5.

Gli impianti fissi ed il materiale natante appartenenti allo Stato, relativi al servizio di navigazione compreso nel raggruppamento, sono ceduti in uso gratuito al concessionario dei servizi raggruppati, con le modalità e le garanzie stabilite nell'atto di concessione.

In ogni caso gli impianti fissi ed il materiale natante di prima dotazione provvisto direttamente dal concessionario passano gratuitamente in proprietà dello Stato alla fine della concessione.

FERRARI. In questo articolo è previsto il caso in cui una parte degli impianti fissi e del materiale natante appartiene allo Stato; ora, questa quota passa gratuitamente ai concessionari in uso e, alla fine della concessione, tutti gli impianti e il materiale natante passano gratuitamente in proprietà dello Stato. Vorrei che il piano di finanziamento tenesse conto di questa posizione di partenza, che potrebbe essere diversa da lago a lago.

BATTISTA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Questo è previsto nei disciplinari di concessione, appunto nella determinazione dei contributi straordinari di esercizio; per questo l'articolo è elastico, essendo i casi diversi, e a seconda del caso si determina un diverso disciplinare. Tutti i servizi automobilistici, per esempio, hanno materiale di loro proprietà; ora, anche in questo caso, detto materiale, alla fine della concessione, passerà di proprietà dello Stato.

FERRARI. Vorrei un altro chiarimento: le convenzioni per le ferrovie concesse prevedono la durata della concessione, ma prevedono anche casi di decadenza e di riscatto, ora vorrei sapere se, anche in questo caso, dette ipotesi sono previste.

BATTISTA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. La legge è sempre la stessa: il testo unico 9 maggio 1912, n. 1447.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 5 di cui è già stata data lettura. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Art. 6.

Ai servizi di navigazione compresi nei raggruppamenti sono in ogni tempo applicabili le disposizioni contenute nel testo unico delle leggi sulle ferrovie concesse e sulle tramvie a trazione meccanica, approvato con regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447, e successive modificazioni, in quanto non siano in contrasto con la presente legge, col Codice della navigazione e col relativo regolamento.

La garanzia sulla sovvenzione governativa e il vincolo di questa a norma degli articoli 36 e 37 di detto testo unico, si intendono riferiti alla quota di sovvenzione relativa alle spese per gli impianti fissi ed il materiale natante del servizio di navigazione.

(È approvato).

Art. 7.

Lo Stato ha diritto di partecipare, con la decorrenza, i limiti e le modalità stabilite dall'articolo 11 della legge 14 giugno 1949, n. 410, ai prodotti netti risultanti dai rendiconti economici annui complessivi dei servizi compresi nel raggruppamento.

Con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta dei Ministri per i trasporti e per il tesoro, saranno stabilite le norme per l'applicazione del presente articolo.

(È approvato).

Art. 8.

Il prezzo degli impianti fissi e dei materiali indicati nell'articolo 3, secondo comma, e nell'articolo 4, terzo comma, ove non sia stato già concordato tra le parti, è determinato, in base al valore venale, dall'Ispettorato Compartimentale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, il quale ne dà comunicazione al concessionario dei servizi raggruppati e ai singoli proprietari, a mezzo di raccomandata con avviso di ricevimento.

Ciascuno degli interessati, entro trenta giorni dal ricevimento della comunicazione, può proporre avanti l'autorità giudiziaria competente, nei confronti dell'altra parte, le sue istanze contro il prezzo determinato dall'Ispettorato compartimentale. In questo caso la somma corrispondente deve essere depositata dal concessionario nella Cassa depositi e prestiti o presso un istituto di credito.

Nel decidere sul prezzo, l'autorità giudiziaria dispone per lo svincolo della somma depositata in favore di colui o di coloro cui essa spetta.

Il concessionario dei servizi raggruppati, effettuato il deposito di cui al secondo comma, ha il diritto di ottenere la consegna degli impianti e dei materiali, previa compilazione di verbali di consistenza, da redigersi con l'intervento di un rappresentante dell'Ispettorato compartimentale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione. Con la consegna il concessionario acquista la proprietà degli impianti e dei materiali.

(È approvato).

Art. 9.

Alla spesa per la corresponsione della sovvenzione di cui all'articolo 2 si farà fronte con le normali assegnazioni di bilancio del Ministero dei trasporti.

(È approvato).

Debbo fare presente che a noi manca il parere della Commissione finanze e tesoro, che però si suppone debba essere favorevole perchè sono passati i termini entro cui la Commissione stessa doveva farlo pervenire.

L'ordine del giorno proposto dal senatore Borromeo risulta così formulato: « La 7^a Commissione permanente del Senato, nell'approvare il disegno di legge: " Raggruppamenti di servizi di navigazione lacuale con i servizi automobilistici rivieraschi o affluenti ", riferendosi al disposto dell'articolo 6, esprime vive raccomandazioni al Governo affinché, nello stabilire le modalità delle convenzioni di cui allo stesso disegno di legge, venga favorito, nei limiti della possibilità, il mantenimento nei servizi raggruppati del personale ora occupato nei servizi lacuali, senza peggioramento delle sue attuali condizioni economiche, morali e giuridiche ».

(È approvato all'unanimità).

Pongo ora in votazione il disegno di legge nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

La riunione termina alle ore 13.