

(N. 1747)  
Urgenza

# SENATO DELLA REPUBBLICA

## DISEGNO DI LEGGE

presentato dal **Ministro della Marina Mercantile**

(PETRILLI)

di concerto col **Ministro delle Finanze**

(VANONI)

col **Ministro del Tesoro**

(PELLA)

e col **Ministro delle Poste e delle Telecomunicazioni**

(SPATARO)

NELLA SEDUTA DEL 22 GIUGNO 1951

Ordinamento dei servizi postali e commerciali marittimi di carattere locale.

ONOREVOLI SENATORI. — L'attuale ordinamento dei servizi marittimi sovvenzionati di carattere locale riguarda i seguenti gruppi di linee:

- 1) linee dell'Arcipelago Toscano;
- 2) linee dell'Arcipelago Pontino e Partenopeo;
- 3) linee delle Isole Eolie;
- 4) linee per Ustica, le Isole Egadi, Pantelleria e le Isole Pelagie;
- 5) linee costiere dell'Istria occidentale;
- 6) linee del Quarnaro e di Zara;

affidati rispettivamente ai seguenti concessionari:

- 1) S. A. « Navigazione Toscana » - Livorno (convenzione 19 novembre 1925);

2) Società « Partenopea » - Napoli (convenzione 9 novembre 1925);

3) Società « Eolia » - Messina (convenzione 30 novembre 1925);

4) fino al 31 dicembre 1949 Società « La Meridionale » - Palermo (convenzione 7 novembre 1925); dal 1° gennaio 1950 armatore Cirrincione - Palermo (convenzione 3 gennaio 1951);

5) Società « Istria-Trieste » - Trieste (convenzione 8 aprile 1939);

6) Società « Fiumana » - Venezia (convenzione 10 luglio 1937).

Il regime finanziario dei servizi marittimi sovvenzionati di carattere locale è basato sulla sovvenzione stabilita dalle singole convenzioni e sul contributo straordinario d'esercizio previsto dalla legge 23 gennaio 1941, n. 52. Solo

nei riguardi della convenzione per le linee di Ustica, le isole Egadi, Pantelleria e le isole Pelagie la legge sul contributo straordinario più non si applica, dal 1° gennaio 1950, essendo entrata in vigore da questa data una nuova convenzione, stipulata il 3 gennaio 1951, a titolo provvisorio, con un nuovo concessionario: l'armatore Andrea Cirrincione.

La convenzione con la Società « Navigazione Toscana », la Società « Partenopea » e la Società « Eolia » scadevano il 31 dicembre 1946; ma esse sono state prorogate di anno in anno e sono tuttora in vigore. La cennata convenzione provvisoriamente stipulata con l'armatore Cirrincione scade, salvo tacita proroga, il 31 dicembre 1951. Le due convenzioni con la Società « Istria-Trieste » e la Società « Fiumana » scadranno invece il 31 dicembre 1956.

\* \* \*

Per ciò che riguarda la Società « Istria-Trieste » si chiarisce che attualmente la Società esercita la sola linea estiva (dal 1° giugno al 31 agosto) Trieste-Grado; tutte le altre linee con l'Istria sono sospese in attesa che si chiariscano i rapporti con la Jugoslavia.

Per ciò che riguarda la Società « Fiumana » si fa presente che tutte le linee affidate a questa società per le ragioni sopra dette sono attualmente sospese. Si spera di riattivare, come negli scorsi anni, la linea Trieste-Ancona.

Ora, poichè la sovvenzionabilità o meno delle linee affidate alla Società « Istria-Trieste » e « Fiumana » è rimessa a un giudizio di carattere prevalentemente politico sotto l'aspetto internazionale, (non potendosi certo parlare per esse di indispensabilità alla stessa stregua delle linee degli altri gruppi), e poichè le convenzioni con dette società scadono nel 1956, si è giudicato conveniente sfrondare il problema del riordinamento dei servizi minori dalle questioni dei servizi affidati alle predette Società « Istria-Trieste » e « Fiumana », questioni che possono invece più opportunamente essere trattate in un secondo tempo.

Restringsendo l'esame a quello dei servizi marittimi attualmente affidati ai concessionari Società « Navigazione Toscana », Società « Partenopea », Società « Eolia » e Andrea Cirrincione, non può farsi a meno di rilevare:

a) non v'è uniformità nella disciplina normativa di tali servizi, dal momento che per i primi tre gruppi di servizi vige il sistema misto della sovvenzione e del contributo straordinario, mentre per il quarto gruppo è stato ripristinato il sistema della sola sovvenzione (naturalmente adeguata) sia pure con la clausola della revisione per l'eventualità di variazioni apprezzabili di alcune voci di spesa;

b) il contributo straordinario d'esercizio funziona come uno strumento di integrazione della sovvenzione per tutte le voci di spesa e di entrata (revisione totalitaria della sovvenzione), alterando profondamente il regime convenzionale d'esercizio con l'accollo alla finanza statale di ogni, sia pur minima, variazione di costo dei servizi.

Data l'attuale precarietà del regime finanziario dei servizi minori, si è giudicato di non poter ulteriormente procrastinare la sistemazione definitiva di tali servizi. Con ciò si porrà fine automaticamente all'applicazione della legge sul contributo straordinario anche per i servizi delle isole toscane, Pontine, Partenopee ed Eolie. Nello stesso tempo, procedendosi a tale sistemazione definitiva, si darà un assetto stabile al profilo delle linee che si intende sovvenzionare, restituendo a detti servizi indispensabili quel carattere di regolarità, che dal 1940 hanno perduto.

Si è venuti perciò nella determinazione di intimare entro il prescritto termine (30 giugno 1951) la disdetta agli attuali concessionari (« Navigazione Toscana », « Partenopea », « Eolia » e Cirrincione), di guisa che il 31 dicembre 1951 cesserebbero di aver vigore le rispettive vigenti convenzioni e alla stessa data cesserebbe altresì di applicarsi, anche per i servizi delle isole toscane, Pontine, Partenopee ed Eolie la legge 23 gennaio 1941, n. 52, sul contributo straordinario, che sopravviverebbe soltanto per le Società « Istria-Trieste » e « Fiumana ».

Dovranno essere quindi stipulate nuove convenzioni marittime per i servizi delle cennate Isole che dovrebbero avere effetto dal 1° gennaio 1952.

In proposito si giudica conveniente sottomettere preventivamente all'approvazione del Parlamento il progetto di riordinamento dei servizi in parola nella sua parte essenziale e cioè le linee da sovvenzionare, richiedendo nel contempo,

una specifica autorizzazione valida fino al 31 dicembre 1951, per la procedura d'aggiudicazione dei servizi per la stipulazione e l'approvazione delle nuove convenzioni.

Si è all'uopo predisposto l'unito schema di disegno di legge che si sottopone all'esame del Consiglio dei ministri e per il quale si è già ottenuto l'assenso del Ministero del tesoro, delle finanze e delle poste e telecomunicazioni.

\* \* \*

L'articolo 1 dello schema definisce il termine (31 dicembre 1951) entro il quale il Governo è autorizzato ad affidare l'esercizio dei servizi postali e commerciali marittimi sovvenzionati di carattere locale all'industria privata mediante pubblica gara ovvero a licitazione privata. I criteri e principi direttivi da seguire nella disciplina della materia sono indicati nei successivi articoli.

L'articolo 2 distingue i servizi in quattro gruppi (I: Arcipelago Toscano; II: isole Pontine e Partenopee; III: isole Eolie; IV: Ustica, le isole Egadi, Pantelleria, isole Pelagie). Resta inteso che i gruppi di linee possono risultare aggiudicati a un unico concessionario per gli ovvii benefici che dal concentramento dei servizi deriverebbero.

Per ciò che riguarda le linee, l'articolo 3 dello schema indica per ciascuna di esse l'itinerario e la periodicità. Difficile è l'individuazione delle linee da sovvenzionare. Non sempre è possibile rispettare il criterio rigoroso che esige il riconoscimento del carattere d'indispensabilità (ai fini del servizio postale e da passeggeri) quale condizione di sovvenzionabilità nel campo marittimo. Esistono situazioni di fatto, già acquisite localmente, che sembra poco opportuno modificare. Così, accanto alle linee incontestabilmente indispensabili (linee che collegano direttamente un solo approdo da un'isola col porto più vicino della penisola) sono state conservate linee per le quali sono previste più toccate nella stessa isola, ovvero per le quali il carattere commerciale (per talune addirittura turistico) appare piuttosto evidente. Per il momento non sembra che le circostanze politiche siano tali da lasciar prevedere che esse possano evolversi nel senso da consentire l'osservanza della regola secondo la quale dove c'è approdo frutti-

fero ivi non c'è titolo che legittimi l'istituzione o il mantenimento di una linea sovvenzionata.

Il migliatico annuo complessivo risulta di miglia 360.927. Coi servizi in atto si percorrono annualmente miglia 308.268; nell'anteguerra invece il migliatico (di convenzione) era di miglia 360.928.

L'articolo 4 stabilisce in venti anni la durata delle concessioni, che debbono essere approvate con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro per la marina mercantile di concerto con quelli per il tesoro e per le poste e telecomunicazioni.

Solo dopo l'approvazione le convenzioni saranno obbligatorie per l'Amministrazione.

L'articolo 5 precisa che le convenzioni stipulate con gli assuntori dei servizi marittimi sovvenzionati sono soggette al pagamento della imposta fissa di registro.

L'articolo 6 precisa il capitolo del bilancio di previsione del Ministero della marina mercantile, sui cui stanziamenti farà carico la spesa relativa. Tale spesa sarà inserita nel capitolo su apposito articolo.

\* \* \*

Lo schema non si occupa del naviglio da impiegare, intendendosi rimettere la materia alla discrezionalità del Governo allorchè saranno precisate in tutte le modalità le basi contrattuali delle concessioni. Può tuttavia anticiparsi al Consiglio dei ministri che secondo il proponente sarebbero sufficienti 20 navi per complessive TSL. 10.200. Coi servizi in atto si ha in esercizio un tonnellaggio complessivo di 9.720 TSL.

Con dette navi si intenderebbe assicurare una velocità media di circa miglia 14, in confronto di quella attuale di 10 miglia.

Per la discussione e l'approvazione parlamentare del presente schema sarà opportuno sia provveduto con la *procedura d'urgenza*, essendo necessario che si possa contare sulla tempestiva perfezione dell'autorizzazione per il conferimento dell'esercizio dei servizi, allo scopo di non incorrere nel rischio, intimata la disdetta degli attuali concessionari, di non fare in tempo a rinnovare le concessioni entro il 31 dicembre c. a. con il pericolo di una sospensione dei servizi.

## DISEGNO DI LEGGE

## Art. 1.

Il Ministro per la marina mercantile, di concerto con i Ministri per il tesoro e per le poste e le telecomunicazioni è autorizzato ad affidare entro il 31 dicembre 1951 l'esercizio dei servizi postali e commerciali marittimi sovvenzionati di carattere locale alla industria privata mediante pubblica gara ovvero a licitazione privata.

## Art. 2.

I servizi marittimi sovvenzionati di cui al precedente articolo comprendono i seguenti settori:

- A) Arcipelago toscano;
- B) Isole Partenopee e Pontine;
- C) Isole Eolie;
- D) Isole Egadi, Pelagie, Ustica e Pantelleria.

## Art. 3.

Le linee dei settori di cui all'articolo 2 e la periodicità delle linee stesse dovranno essere le seguenti:

## A) PER L'ARCIPELAGO TOSCANO.

*Linea 1.* — Livorno-Gorgona-Capraia-Marciana-Portoferraio-Portovecchio-Rio Marina-Porto Azzurro-Marina di Campo-Pianosa e ritorno.

Periodicità: settimanale.

*Linea 2.* — Portoferraio-Cavo-Portovecchio di Piombino e ritorno.

Periodicità: due volte al giorno - dal 1° febbraio al 31 maggio verrà effettuata una terza corsa domenicale; dal 1° giugno al 31 ottobre la linea verrà effettuata con periodicità trigiornaliera.

*Linea 3.* — Porto Azzurro-Rio Marina-Portovecchio di Piombino e ritorno.

Periodicità: giornaliera.

*Linea 4.* — Isola del Giglio-Porto Santo Stefano e ritorno.

Periodicità: giornaliera (compresa la domenica) - Dal 1° giugno al 30 settembre, la domenica, bigiornaliera.

## B) PER LE ISOLE PARTENOPEE E PONTINE.

*Linea 1.* — Capri-Sorrento e ritorno.

Periodicità: quattro volte al giorno.

*Linea 2.* — Napoli-Sorrento-Capri e ritorno.

Periodicità: giornaliera.

*Linea 3.* — Capri-Napoli e ritorno.

Periodicità: giornaliera.

*Linea 4.* — Napoli-Capri-Positano-Amalfi e ritorno.

Periodicità: giornaliera dal 1° giugno al 30 ottobre.

*Linea 5.* — Ischia Porto-Procida-Napoli e viceversa.

Periodicità: giornaliera.

*Linea 6.* — Napoli-Procida-Ischia Porto-Casamicciola-Lacco Ameno-Forio e ritorno.

Periodicità: giornaliera - Limitata a Ischia Porto dal 1° novembre al 28 febbraio.

*Linea 7.* — Ischia Porto-Procida-Torregaveta e Pozzuoli.

Periodicità: quattro volte al giorno.

*Linea 8.* — Napoli-Procida-Ischia Porto-Casamicciola (facoltativo) - Forio-Santo Stefano-Ventotene-Ponza e ritorno.

Periodicità: settimanale.

*Linea 9.* — Ponza-Formia.

Periodicità: bisettimanale.

*Linea 10.* — Ponza-Ventotene-Santo Stefano-Formia e ritorno.

Periodicità: settimanale.

*Linea 11.* — Anzio-Ponza (per il solo periodo 1° luglio-30 settembre).

Periodicità: trisettimanale.

## C) PER LE ISOLE EOLIE.

*Linea 1.* — Messina-Milazzo-Lipari-Canneto-Acqua Calda-Santa Marina Salina-Lingua-Rinella-Malfa-Panarea-Ginestra-Stromboli-Napoli.

Periodicità: settimanale.

*Linea 2.* — Milazzo-Lipari-Canneto-Acquacalda-Santa Marina Salina-Malfa o Rinella e ritorno.

Periodicità: sei volte la settimana.

*Linea 3.* — Lipari-Canneto-Panarea-Ginestra-Stromboli e ritorno.

Periodicità: bisettimanale.

*Linea 4.*

## Itinerario A.

Messina-Canneto-Lipari-Santa Marina Salina-Malfa o Lingua-Pollara o Rinella-Filicudi Porto-Filicudi-Pecorini-Alicudi e ritorno.

Periodicità: settimanale.

## Itinerario B.

Messina-Lipari-Canneto-Acquacalda-S. Marina Salina-Lingua o Malfa-Rinella o Pollara-Filicudi Porto-Filicudi Pecorini e ritorno.

Periodicità: settimanale.

*Linea 5.*

## Itinerario A.

Messina-Stromboli-Lipari e ritorno.

## Itinerario B.

Messina-Lipari-Stromboli e ritorno.

Periodicità: stagionale dal 1° luglio al 30 settembre la sola domenica a viaggi alternati: uno sull'itinerario A e uno su quello B.

*Linea 6.* — Lipari-Vulcano porto L.-Vulcano Celso e ritorno.

Periodicità: bisettimanale.

## D) PER LE ISOLE EGADI, PELAGIE, USTICA E PANTELLERIA.

*Linea 1.* — Palermo-Ustica e ritorno.

Periodicità: quattro volte la settimana.

*Linea 2.* — Trapani-Lenvanzo-Favignana-Marettino e ritorno.

Periodicità: tre volte la settimana.

*Linea 3.* — Trapani-Favignana e ritorno.

Periodicità: bisettimanale.

*Linea 4.* — Trapani-Pantelleria e ritorno.

Periodicità: bisettimanale.

*Linea 5.* — Porto Empedocle-Linosa-Lampedusa-Pantelleria e ritorno.

Periodicità: bisettimanale.

## Art. 4.

Le convenzioni da stipularsi con gli esercenti i servizi marittimi sovvenzionati previsti dalla presente legge avranno la durata di anni venti e saranno approvate con decreto del Presidente della Repubblica su proposta del Ministro per la marina mercantile di concerto con quelli per il tesoro e per le poste e telecomunicazioni.

Nel caso che alla pubblica gara od alla licitazione si presentino aspiranti all'assunzione di tutti i servizi, le offerte da essi presentate devono essere preferite se l'importo globale delle sovvenzioni domandate risulti inferiore al totale delle sovvenzioni minime richieste per i singoli settori da tutti gli altri partecipanti.

Le convenzioni stesse non saranno obbligatorie per la Amministrazione se non dopo che siano state approvate nei modi di legge.

## Art. 5.

Le convenzioni stipulate con gli assuntori dei servizi marittimi sovvenzionati previsti dalla presente legge e i relativi capitolati sono soggetti al pagamento della imposta fissa di registro.

Art. 6.

La spesa per l'applicazione della presente legge farà carico agli stanziamenti del capitolo 57 (sovvenzioni alle Società assuntrici di servizi marittimi e compensi per speciali trasporti con carattere postale e commerciale) dello stato di previsione della spesa del Ministero della ma-

rina mercantile per l'esercizio 1951-52 e corrispondenti capitoli degli esercizi successivi.

Art. 7.

La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua applicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.