

(N. 1747-A)

*Urgenza*

# SENATO DELLA REPUBBLICA

## RELAZIONE DELLA 7<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE

(LAVORI PUBBLICI, TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI  
E MARINA MERCANTILE)

SUL

### DISEGNO DI LEGGE

presentato dal **Ministro della Marina Mercantile**di concerto col **Ministro delle Finanze**col **Ministro del Tesoro**e col **Ministro delle Poste e delle Telecomunicazioni**

NELLA SEDUTA DEL 22 GIUGNO 1951

Comunicata alla Presidenza il 29 maggio 1952

Ordinamento dei servizi postali e commerciali marittimi di carattere locale.

ONOREVOLI SENATORI. — Il disegno di legge n. 1747, predisposto dal Ministero della marina mercantile, riguarda l'ordinamento dei servizi postali e commerciali marittimi di carattere locale dei seguenti settori:

- 1) linee dell'Arcipelago toscano;
- 2) linee per le isole Partenopee e Pontine;
- 3) linee per le isole Eolie;
- 4) linee per le isole Egadi, Pelagie, Ustica e Pantelleria.

Il disegno di legge, come risulta dalla relazione ministeriale, si propone di dare unifor-

mità normativa ai servizi marittimi dei quattro suindicati settori oggi disciplinati da sistemi diversi, di abolire il sistema misto di sovvenzione e di contributo integrativo adottato durante il periodo bellico e di ritornare al sistema della pura sovvenzione in vigore nell'anteguerra.

La 7<sup>a</sup> Commissione, si dichiara anzi tutto d'accordo con l'Amministrazione proponente per quanto concerne i criteri cui si ispira il disegno di legge — salvo gli emendamenti di cui dirà in seguito — e per il contenuto sostanziale di esso.

È necessario tener presente che il provvedimento ha già formato oggetto di attento e particolareggiato esame da parte della 5<sup>a</sup> Commissione (Finanze e tesoro) la quale pur dichiarandosi, di massima, favorevole al progetto ministeriale, ha proposto alcuni emendamenti sui quali si è lungamente soffermata la 7<sup>a</sup> Commissione.

Gli emendamenti suggeriti dalla 5<sup>a</sup> Commissione sono i seguenti:

Poichè dal testo del progetto risulta che il Ministero della marina mercantile può provvedere alla concessione dei servizi postali e commerciali marittimi di carattere locale mediante pubblica gara ovvero a licitazione privata (articolo 1), la Commissione di finanza e tesoro ha ritenuto di dover *escludere la licitazione privata* e di adottare, invece, esclusivamente il sistema della pubblica gara o, per essere più precisi, il sistema dei pubblici incanti.

La Commissione finanze e tesoro preoccupata che la spesa possa, sulla base del programma di linee disposto dal Ministero, diventare eccessiva, ha proceduto a stralciare dal programma di cui all'articolo 3 del progetto, le linee che rivestono carattere turistico. E sempre allo scopo di contenere al livello più basso possibile la spesa per le sovvenzionate minori, la 5<sup>a</sup> Commissione ha raccomandato al Ministero della marina mercantile di evitare, almeno per il momento, nuove costruzioni che aggraverebbero l'onere dell'Amministrazione con le quote di ammortamento e di interesse, e di provvedere ai servizi col materiale esistente, se ritenuto idoneo, o con noleggi o acquisti di navi di seconda mano il cui onere risulterebbe indubbiamente inferiore a quello derivante dalla costruzione di nuovo naviglio. La Commissione finanze e tesoro ha proposto perciò un emendamento col quale si sancisce legislativamente l'obbligo al vecchio concessionario di mettere a disposizione del nuovo, il materiale occorrente all'esercizio delle linee. L'emendamento è stato completato con una disposizione a favore del personale facendo obbligo al nuovo assunto di mantenere in servizio, conservando il grado e l'anzianità conseguiti durante tutto il servizio prestato coi precedenti concessionari, il personale di Stato Maggiore e amministrativo iscritto nei ruoli

organici degli attuali assuntori. È una questione di giustizia e di opportuna difesa degli interessi dei lavoratori che hanno prestato per tanti anni la loro opera preziosa per l'espletamento dei servizi delicati e importanti nel settore delle comunicazioni marittime locali indispensabili.

Alla Commissione finanze e tesoro era pervenuta l'eco di critiche piuttosto vivaci a una disposizione inserita nell'articolo 4 del progetto ministeriale, disposizione che prevedeva la possibilità dell'accentramento in un unico ente o unico assunto dei servizi di tutti e quattro i settori.

Ora pur riconoscendo che l'ente unico offre gli indubbi vantaggi di una amministrazione più snella, più agile, meno costosa, la 5<sup>a</sup> Commissione è stata del parere che esigenze locali e considerazioni di carattere psicologico e politico consigliano di mantenere gestioni ed enti divisi. E perciò ha proposto la soppressione della esplicita indicazione dell'aggiudicazione ad un unico ente dei servizi di tutti e quattro i settori.

Gli emendamenti proposti dalla Commissione finanze e tesoro al progetto governativo risultano, analiticamente i seguenti:

#### Art. 1.

L'autorizzazione ad affidare i nuovi servizi entro il 31 dicembre 1951, è stata protratta, per ovvi motivi, al 31 dicembre 1952.

È stata soppressa la dizione « ovvero a licitazione privata » in modo che i servizi siano affidati soltanto mediante pubblici incanti.

Si è adottata la parola « incanti » anzichè « gare » in conformità della dizione adoperata dalla legge e dal regolamento di contabilità generale dello Stato.

Poichè non è esclusa la possibilità che gli incanti vadano deserti e poichè d'altra parte è necessario assicurare in qualunque modo i servizi di collegamento con le isole, si è ritenuto opportuno aggiungere che in tale eventualità il Ministro della marina mercantile ha la facoltà di affidare i servizi in parola a una o più società che già gestivano altri servizi marittimi sovvenzionati.

## Art. 2.

Per evitare ogni dubbio circa l'assegnamento dei servizi, si è ritenuto opportuno aggiungere che per l'aggiudicazione di ciascuno dei quattro gruppi di servizi si procederà con pubblici incanti separati.

## Art. 3.

Ai fini di ridurre l'onere dello Stato a conservare ai servizi il carattere di indispensabilità, si sono ridotte le linee e le periodicità e precisamente:

## A) SETTORE DELL'ARCIPELAGO TOSCANO.

Nella linea 2 è stata soppressa la terza corsa giornaliera dal 1° giugno al 31 ottobre e la terza corsa domenicale già prevista dal 1° febbraio al 31 maggio è stata prevista dal 1° aprile al 30 settembre.

Nella linea 4 si è soppressa la seconda corsa domenicale dal 1° giugno al 30 settembre.

## B) SETTORE PARTENOPEO.

Si sono sopresse le seguenti linee:

*Linea 2.* - Napoli-Sorrento-Capri e ritorno, giornaliera.

*Linea 4.* - Napoli-Sorrento-Positano-Amalfi e ritorno, giornaliera dal 1° giugno al 30 ottobre.

*Linea 6.* - Napoli-Procida-Ischia Porto-Casamicciola-Lacco Ameno-Forio e ritorno, giornaliera; limitata a Ischia Porto dal 1° novembre al 28 febbraio.

*Linea 11.* - Anzio-Ponza per il solo periodo 1° luglio-30 settembre con periodicità trisettimanale.

## C) SETTORE ISOLE EOLIE.

Nella *linea 1* (attuale 101) sono stati soppressi i tratti Messina-Milazzo e Stromboli-Napoli.

Nella *linea 4* è stato aggiunto, nell'itinerario *B*, l'approdo di Alicudi già compreso nell'itinerario *A*.

È stata soppressa la *linea 5* Messina-Stromboli-Lipari a carattere turistica e stagionale.

## D) SETTORE ISOLE EGADI, PELAGIE, USTICA E PANTELLERIA.

In questo settore non è stata apportata alcuna variazione.

## Art. 4.

È stato soppresso il secondo comma perchè ritenuto inutile.

Si è aggiunto l'obbligo della comunicazione al Parlamento delle nuove convenzioni.

## Art. 6.

L'articolo 6 del disegno di legge governativo è uguale all'articolo 7 del nuovo disegno di legge.

Nell'articolo 6 di quest'ultimo si è voluto far obbligo agli assuntori dei servizi di rilevare in tutto o in parte il naviglio necessario per l'esecuzione dei servizi stessi. Per la determinazione del prezzo del rilievo si sono riportate le disposizioni che già erano incluse nelle vecchie convenzioni.

Infine per la tutela del personale di regolamento organico, dipendente dagli attuali concessionari, si è ritenuto opportuno stabilire per legge l'obbligo, per i nuovi assuntori, di mantenere in servizio il personale stesso, al quale dovrà essere conservata l'anzianità e il grado acquisiti durante il servizio prestato coi precedenti concessionari.

\* \* \*

La 7<sup>a</sup> Commissione, dopo aver vagliato gli emendamenti proposti dalla 5<sup>a</sup> Commissione, riconosce che gran parte di essi possono essere senz'altro accolti; non condivide, però, l'avviso della Commissione predetta su alcuni emendamenti dei quali dirà in appresso.

Pur considerando, nella sua giusta portata, la proposta della 5<sup>a</sup> Commissione circa la opportunità della pubblica gara — escludendo la licitazione privata — per l'aggiudicazione dei servizi marittimi sovvenzionati locali, la 7<sup>a</sup> Commissione non può escludere l'ipotesi che la pubblica gara possa andare deserta e che possa, quindi, risultare necessario ricorrere alla licitazione privata. Quest'ultima, naturalmente, dovrà effettuarsi quando sia stato inutilmente esperito il tentativo dei pubblici in-

canti e perciò la 7<sup>a</sup> Commissione nel confermare il testo ministeriale, che prevede anche la licitazione privata, ritiene di raccomandare fin d'ora al Ministero della marina mercantile di fare un uso molto cauto di questa facoltà.

L'articolo 1 del testo ministeriale è stato modificato nel senso che il Ministro della marina mercantile è autorizzato ad affidare entro sei mesi dalla pubblicazione della legge l'esercizio dei servizi marittimi sovvenzionati di carattere locale all'industria privata, anziché entro il 31 dicembre 1951; la modificazione è ovvia e non ha bisogno di chiarimenti.

All'articolo 2 è stato aggiunto — in considerazione anche delle preoccupazioni della 5<sup>a</sup> Commissione circa la eventuale costituzione di un ente unico — un comma che stabilisce gare separate per ciascuno dei settori previsti dall'articolo stesso.

Per quanto concerne l'articolo 3, la 7<sup>a</sup> Commissione, dopo un attento e accurato esame anche sulla scorta dei dati e delle statistiche sul traffico forniti dall'Amministrazione della marina mercantile e dai sindaci di alcuni Comuni marittimi, non ritiene di potersi associare alle considerazioni a tal riguardo svolte dalla 5<sup>a</sup> Commissione.

Non possono essere trascurate le richieste locali, come non può essere trascurato quanto l'esperienza e la tradizione hanno oramai consacrato da anni. La 7<sup>a</sup> Commissione che pur si rende conto della importanza dei rilievi di carattere finanziario formulati dalla Commissione finanze e tesoro, non può che appoggiare in pieno il progetto ministeriale il quale corrisponde, salvo lievi emendamenti, (che la Commissione ha introdotto all'articolo 3 — e sono modificazioni che non alterano la struttura fondamentale delle linee, ma solo aggiungono o sopprimono qualche scalo —) alle comprovate esigenze locali.

All'articolo 4, in omaggio alle considerazioni saggiamente svolte dalla Commissione finanze e tesoro, è stato soppresso il capoverso relativo alla eventuale costituzione di un ente unico, mentre sono stati aggiunti i capoversi, proposti dalla predetta Commissione finanze e tesoro, relativi alla presentazione delle convenzioni al Parlamento, e alla revisione triennale di dette convenzioni in rela-

zione alla variazione degli introiti del traffico e alla variazione delle spese.

L'articolo 6 — aggiunto — riproduce la proposta della 5<sup>a</sup> Commissione relativa al passaggio dal vecchio al nuovo assuntore del naviglio necessario per l'esecuzione dei servizi, nonché all'obbligo del mantenimento in servizio del personale proveniente dalle vecchie società o enti concessionari.

La 7<sup>a</sup> Commissione non può, infine, passare sotto silenzio l'argomento del materiale nautico.

Convinta che la efficienza di un servizio di trasporti marittimi si basa sostanzialmente sulla bontà del naviglio e su una razionale distribuzione di itinerari e di navi e pur condividendo le considerazioni d'indole generale della Commissione finanze e tesoro sulla necessità di contenere le spese entro limiti ristretti la 7<sup>a</sup> Commissione ritiene di dover raccomandare al Ministero della marina mercantile di provvedere al più presto a nuove costruzioni che sostituiscano le navi più vecchie e assicurino ai servizi rapidità, sicurezza e conforto.

Attualmente, nelle linee in esercizio, sono in servizio sette unità, su ventuno, che hanno superato i quaranta anni di età, due che hanno raggiunto i trentatré anni, un'altra che ha superato i ventotto ed altre tre che hanno raggiunto i ventitré anni.

La situazione è preoccupante: il naviglio vecchio sottoposto ad ulteriore usura può presentare pericoli non lievi. È necessario perciò procedere, appena possibile, alla sostituzione di questo naviglio, con costruzioni, non immediate, ma distribuite nel tempo. D'altra parte la spesa derivante dalle nuove costruzioni, può essere sollecitamente ammortizzata da una saggia distribuzione delle linee e da un razionale ed intenso impiego delle navi nuove.

E poichè il naviglio di nuova costruzione impiega la combustione a nafta anzichè quella a carbone si ha la possibilità di conseguire ulteriori economie sia sui consumi, sia sul personale che, in confronto alla combustione a carbone, è assai ridotto.

Prima di chiudere la presente relazione, sembrano opportuni ancora dei rilievi di carattere generale.

La 7<sup>a</sup> Commissione ritiene giusto che la durata delle convenzioni sia stabilita in venti anni e ciò perchè i concessionari possano ripartire in un ragionevole periodo di tempo le spese di impianto e quelle relative alle nuove costruzioni. Naturalmente ne deriverà anche un vantaggio per l'Erario perchè, l'ammortamento, ripartito in un numero maggiore di anni, graverà in misura minore sulle sovvenzioni.

La Commissione rileva, infine, con compiacimento, che le disposizioni del disegno di legge, sottoposto al suo esame, rispondono al proposito di migliorare il servizio, aumentando sia il migliatico annuo, sia il tonnello.

Perciò, rimette, con parere favorevole, al-

l'Assemblea, il disegno di legge che, in base agli emendamenti, risulterà articolato nel modo qui appresso indicato, raccomandando all'Assemblea stessa una sollecita approvazione. La necessità di provvedere di urgenza a disciplinare con norme precise un servizio tanto delicato e importante, è così chiara e evidente che non occorrono ulteriori chiarimenti.

La Commissione non può fare a meno di ricordare che il provvedimento ha carattere di urgenza; e quindi, nel proporre la sua approvazione, esprime anche il voto che essa sia sollecitamente concessa.

CORBELLINI e MASTINO, *relatori*.

DISEGNO DI LEGGE  
DEL MINISTERO

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.

DISEGNO DI LEGGE  
DELLA COMMISSIONE

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 sei mesi dalla pubblicazione della presente legge l'esercizio dei servizi postali e commerciali marittimi sovvenzionati di carattere locale alla industria privata mediante pubblica gara ovvero a licitazione privata.

Art. 2.

*Identico.*

All'aggiudicazione di ciascuno dei predetti quattro gruppi di servizi si procederà con gare separate.

Art. 3.

*Identico.*

A) PER L'ARCIPELAGO TOSCANO.

*Identico.*

*Linea 3.* — Porto Azzurro-Rio Marina-Porto-vecchio 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.

B) PER LE ISOLE PARTENOPEE E PONTINE.

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

Periodicità giornaliera. Dal 16 giugno al 30 settembre la linea farà scalo anche a Meta.

*Linea 2.* — *Identico.*

*Linea 3.* — *Identico.*

*Linea 4.* — *Identico.*

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

Periodicità: giornaliera dal 1° ottobre al 15 giugno.

Nel periodo dal 1° aprile al 15 giugno e nelle domeniche dal 16 giugno al 30 settembre la linea farà scalo anche a Forio-Lacco Ameno-Casamicciola-Ischia Ponte.

Nel periodo dal 15 giugno al 30 settembre la linea si sdoppia in:

*Linea 5-a.* — Forio-Lacco Ameno-Casamicciola-Ischia Ponte-Napoli e ritorno.

Periodicità: giornaliera escluse le domeniche. Nei mesi di luglio e agosto farà scalo trisettimanale anche a S. Angelo.

*Linea 5-b.* — Casamicciola-Ischia Porto-Procida-Napoli e ritorno.

Periodicità: giornaliera escluse le domeniche.

*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) - Fortio-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.

*Linea 6.* — Napoli-Procida-Ischia Ponte-Ischia Porto-Casamicciola-Lacco Ameno-Forio e ritorno.  
Periodicità: giornaliera - Limitata al tratto Napoli-Procida-Ischia Porto e ritorno dal 1° novembre al 28 febbraio.

*Linea 7.* — *Identico.*

*Linea 8.* — *Identico.*

*Linea 9.* — *Identico.*

*Linea 10.* — *Identico.*

*Linea 11.* — *Identico.*

Nel periodo dal 1° maggio al 30 settembre, le linee 1 e 6 saranno rispettivamente prolungate fino ad Ischia e fino a Capri, in modo di assicurare il collegamento giornaliero fra le due isole.

C) PER LE ISOLE EOLIE.

*Identico.*



Itinerario *B*.

Messina—Lipari—Canneto—Acquacalda—Santa 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.

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

*Identico.*

## Art. 4.

*Identico.*

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 l'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.

*Soppresso.*

Esse non saranno obbligatorie per l'Amministrazione se non dopo che siano state approvate nei modi di legge.

Le convenzioni stesse dovranno essere comunicate al Parlamento.

Dette convenzioni potranno essere soggette a revisione triennale in relazione alle variazioni degli introiti del traffico, dei prezzi del combustibile e delle variazioni delle spese del personale, semprechè nel complesso le variazioni raggiungano il 10 per cento.

Art. 5.

*Identico.*

Art. 6.

È fatto obbligo agli assuntori dei servizi marittimi sovvenzionati, di cui alla presente legge, di rilevare, in tutto o in parte, il naviglio necessario per l'esecuzione dei servizi, appartenente ai precedenti concessionari.

Il Ministero della marina mercantile indicherà il naviglio che dovrà essere rilevato dai nuovi concessionari. Il prezzo del rilievo sarà determinato da un collegio peritale, con le funzioni di arbitro inappellabile, composto di cinque membri, dei quali due nominati da ciascuna delle due parti interessate ed il quinto, in mancanza d'accordo fra le parti, sarà nominato dal Presidente del Tribunale di Roma.

Gli assuntori dovranno mantenere in servizio il personale amministrativo e di stato maggiore alle dipendenze degli attuali concessionari ed iscritto nei ruoli organici.

Il personale suddetto conserverà il grado e l'anzianità conseguiti durante il servizio prestato coi precedenti concessionari.

## 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 marina 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 pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

## Art. 7.

*Identico.*

*Soppresso.*