

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE
- POSTE E TELECOMUNICAZIONI

67.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 19 DICEMBRE 1974

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE FORTUNA

INDICE

	PAG.
Sostituzione:	
PRESIDENTE	1049
Disegno di legge (Rinvio della discussione):	
Disposizioni per l'ammodernamento e il potenziamento delle ferrovie Nord-Milano, Circumvesuviana, Cumana e Circumflegrea (3175)	1049
PRESIDENTE	1049
Disegno di legge (Discussione e approvazione):	
Ristrutturazione dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale (Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (3329)	1050
PRESIDENTE	1050, 1053, 1056, 1058, 1059, 1060, 1062, 1064, 1065, 1066, 1067, 1068, 1069, 1071, 1072, 1073, 1074, 1075
BAGHINO	1055, 1056, 1058, 1059, 1060, 1061, 1062, 1064, 1065, 1066, 1067, 1068, 1070, 1074, 1075
BALLARIN	1059, 1060
BELCI	1053
CERAVOLO	1056, 1058, 1059, 1060, 1062, 1064, 1065, 1066, 1067, 1068, 1074, 1075
FOSCARINI	1067, 1073
GIOIA, <i>Ministro della marina mercantile</i>	1056
	1057, 1059, 1060, 1062, 1064, 1068, 1072, 1073, 1074, 1075
GUGLIELMINO	1063, 1073
LOMBARDI GIOVANNI	1054, 1057, 1058, 1060, 1062, 1065, 1066

	PAG.
MAROCCO	1070
MASCIADRI, <i>Relatore</i>	1050, 1056, 1057, 1061, 1064, 1068, 1070, 1072
MERLI	1063, 1072
PERRONE	1054, 1074
PISANU	1064, 1073, 1074, 1075
Votazione segreta:	
PRESIDENTE	1076

La seduta comincia alle 9,50.

MAROCCO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

Sostituzione.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 19, comma 4, del regolamento, il deputato Perrone sostituisce, per la seduta odierna, il deputato Volpe.

Discussione del disegno di legge: Disposizioni per l'ammodernamento e il potenziamento delle ferrovie Nord-Milano, Circumvesuviana, Cumana e Circumflegrea (3175).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Disposizioni per l'ammodernamento e il potenziamento delle ferrovie Nord-Milano, Circumvesuviana, Cumana e Circumflegrea (3175) ».

mento delle ferrovie Nord-Milano, Circumvesuviana, Cumana e Circumflegrea ».

Se non vi sono obiezioni, può rimanere stabilito che, non essendo ancora giunto il parere della I Commissione affari costituzionali, il seguito della discussione del disegno di legge è rinviato ad altra seduta.

(Così rimane stabilito).

Discussione del disegno di legge: Ristrutturazione dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale (Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (3329).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Ristrutturazione dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale », già approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 12 dicembre 1974.

L'onorevole Masciardi ha facoltà di svolgere la relazione.

MASCIADRI, *Relatore*. Onorevoli colleghi, questo disegno di legge era stato presentato dal Governo in data 27 febbraio 1973, sulla base delle direttive emanate dal CIPE nel luglio del 1971, ed è stato approvato dall'altro ramo del Parlamento in data 12 dicembre 1974.

Ritengo innanzitutto opportuno ricordare le direttive del CIPE perché è in base ad esse, ripeto, che è stato preparato il provvedimento oggi in discussione. In una seduta del luglio del 1971 il CIPE considerò l'opportunità di procedere al riassetto organico del settore in cui operavano le società di navigazione di preminente interesse nazionale della FINMARE, data la constata diminuzione, sempre più accentuata, del traffico passeggeri e, di contro, l'espansione del traffico delle merci in arrivo e in partenza dai porti italiani. Di qui la necessità di rivedere l'attività delle predette società di navigazione e di procedere ad una modificazione delle sovvenzioni.

Il CIPE deliberò le seguenti direttive per l'armamento del gruppo FINMARE. L'assetto definitivo del gruppo stesso, in relazione alle esigenze espresse nelle premesse, avrebbe dovuto essere caratterizzato: a) da potenziamento e dalla qualificazione delle merci esistenti e dall'istituzione di nuove linee, come pure dall'inserimento del gruppo nel settore dei trasporti marittimi di carichi secchi e, quindi, di massa. Si sarebbe dovuto per-

tanto procedere al rinnovamento quantitativo e qualitativo del naviglio da carico, obsoleto o tecnicamente ed economicamente superato, attraverso l'approvvigionamento di naviglio tecnicamente avanzato, in grado di operare competitivamente sul mercato. A tal fine il gruppo avrebbe passato i relativi ordini ai cantieri e noleggiati o eventualmente acquistato quelle unità di cui evesse la necessità di disporre prima della consegna di quelle ordinarie ai cantieri; b) dall'adeguamento dei servizi di collegamento con le grandi isole, che rientrano nei compiti che lo Stato si assume per soddisfare le esigenze economiche e sociali del paese, con riferimento anche al futuro sviluppo delle isole interessate. Al di là di tali compiti, ogni ulteriore presente o futura esigenza avrebbe dovuto trovare la propria valutazione in una ragionevole considerazione delle necessità economiche dello esercizio e degli scopi che il servizio si prefigge, nel quadro di un apprezzamento obiettivo di carattere generale. Per quanto si riferisce ai collegamenti con le isole minori, di prevalente interesse regionale, e locale, si sarebbe dovuto procedere — come tutti i servizi marittimi sovvenzionati di carattere locale — con l'osservanza dell'articolo 117 della Costituzione, che attribuisce competenza primaria in materia alle regioni; c) dall'avviamento di attività crocieristiche o turistiche di massa nel Mediterraneo con carattere, in una prima fase, sperimentale; d) dalla graduale eliminazione delle linee passeggeri internazionali, in particolare di quelle oceaniche, gravemente deficitarie, da attuarsi contestualmente allo sviluppo ed all'attuazione degli indirizzi di cui ai punti precedenti.

Il disegno di legge in discussione ha come scopo la completa trasformazione della struttura amministrativa e dei servizi e del regime sovvenzionale del gruppo FINMARE. Si tratta di un provvedimento di carattere globale, a differenza della normativa emanata nel 1936 e nel 1962. Infatti, la normativa del 1936 sancisce il principio della concentrazione delle aziende e dell'unificazione in un sistema organico della pluralità degli interventi sovvenzionali per l'assistenza; la normativa del 1962, invece, si limitava ad affinare il regime sovvenzionale stabilito nel 1936.

Nel 1974, in un contesto internazionale caratterizzato sia dalla rivoluzione tecnologica, che investe i servizi merci, sia dall'incremento del mezzo aereo per il servizio passeggeri, il problema si presenta connesso anche alla situazione generale dell'armamento italiano, che risulta non allineato rispetto a

quello mondiale. Dobbiamo riconoscere che, per quanto riguarda il mezzo aereo, destinato al traffico passeggeri, noi siamo buoni ultimi. Per quanto attiene alla concorrenza tra mezzo aereo e mezzo navale, che dieci anni fa e anche più era ancora possibile, citerò solo pochi dati; uno di questi è, per esempio, che nell'anno 1957-1958 vi è stato un certo pareggio. Per quanto riguarda, ad esempio, l'America del nord, il 50 per cento dei viaggiatori usufruiva del mezzo aereo, mentre il restante 50 per cento vi si recava via mare. Nell'anno 1971, la percentuale si era già modificata: il 97,5 del trasporto avveniva per via aerea e solo il 2,5 per cento per via mare.

Potrei, in verità, partire, per una maggiore e migliore documentazione, non solo e non tanto dall'epoca del *jet*, e cioè dal 1958. Dirò infatti, che nel 1951, ad esempio, il 32 per cento dei viaggiatori diretti nel nord America prendeva l'aereo, mentre il restante 68 per cento usufruiva della nave. Ma poi le percentuali si sono rapidamente modificate — come ho già dimostrato — fino a giungere all'anno 1971, in cui — ripeto — il 87,5 per cento dei trasporti è avvenuto per via aerea e il 2,5 per cento per mare. Anche per quanto concerne i viaggi verso il sud America i dati non mutano eccessivamente: infatti, il 16 per cento dei trasporti avviene con il mezzo aereo e l'84 per cento via mare.

Attorno agli anni 1957-1958, si constata che il 24 per cento dei trasporti avviene per via aerea e il 66 per cento via mare, fino a giungere all'anno 1973, con il 90 per cento di trasportati, nelle rotte del sud America, per via aerea e il rimanente 10 per cento a mezzo nave. Sarebbe interessante esaminare in dettaglio questi dati, ma appare chiaro che su ogni rotta (crediamo di averlo già illustrato) si è verificata una caduta verticale del trasporto per nave, a cominciare dal 1951 fino ad arrivare agli anni 1972-1973.

Potrebbe essere necessario per noi porci una domanda, onorevoli colleghi: perché indirizzarci al settore merci trascurando ormai il settore passeggeri? Anzitutto perché il volume del settore del trasporto delle merci è più che raddoppiato nel mondo: da 2.500 milioni di tonnellate trasportate nell'anno 1962 siamo passati ai 6.500 milioni di tonnellate dell'anno 1973. Inoltre è da ricordare che il nostro è un paese povero di materie prime e che quindi deve avvalersi dei vari tipi di trasporto con particolare riferimento a quello marittimo. Dobbiamo anche ricordare che il 92 per cento delle nostre importazioni avvie-

ne via mare, mentre per le nostre esportazioni la percentuale è del 65 per cento. Infine, occorre considerare che l'80 per cento delle nostre importazioni è avvenuto per mezzo di vettore straniero, e solo il 20 per cento con vettori nazionali. Ciò a dimostrazione che non siamo attrezzati per il trasporto via mare delle merci, per cui la bilancia dei noli è divenuta passiva dall'anno 1960 in poi, con cifre sempre più crescenti. Alcuni dati in proposito: nell'anno 1971 il passivo è stato di 80 miliardi di lire; nel 1972, *grosso modo* di altri 80 miliardi di lire; nel 1973 si sono registrati 111 miliardi di passività, mentre nell'anno 1974 — anche se siamo, per una parte almeno, nel campo delle previsioni, non essendo ancora terminato questo esercizio — l'ammontare del passivo pare che si aggiri sui 170 miliardi di lire, su 6.000 miliardi di *deficit* della bilancia dei pagamenti. Queste cifre si commentano da sole.

Dirò che forse è indispensabile nella relazione offrire alcuni dati alla considerazione dei colleghi, anche se sono dati che sono stati illustrati dalla stampa quotidiana e periodica italiana. La flotta italiana nel 1962 raggiungeva una stazza lorda di 5.412.000 tonnellate, pari al 3,9 per cento di quella mondiale. Nell'anno 1973 avevamo una flotta di 8.867.000 tonnellate di stazza lorda, pari al 3,1 per cento della flotta mondiale. Di questa flotta, circa l'8 per cento è rappresentato da navi della FINMARE; la differenza è, naturalmente, data dalla flotta privata. La flotta della FINMARE — facendo riferimento agli ultimi anni — ha un tonnellaggio, in stazza lorda, di 739.000 tonnellate, con 32 navi, di cui 50 passeggeri e 32 da carico. Di queste, 509.700 tonnellate di stazza lorda sono rappresentate da navi per passeggeri e miste; mentre le restanti 230.000 tonnellate sono di navi da carico. Complessivamente, la flotta italiana ha a disposizione per carico secco una flotta di 4.000.000 di tonnellate, compresa la flotta privata; per navi cisterna all'incirca 3.500.000 tonnellate complessivamente e 800.000 tonnellate per quanto riguarda le navi passeggeri.

Debbo poi sottolineare qualche altro dato che offro alla vostra considerazione, anche se mi rendo conto che più dati si offrono, più si rischia di confondere le idee. La partecipazione della flotta italiana al totale mondiale per le componenti passeggeri e carico erano, nell'anno 1962 le seguenti: per la flotta passeggeri rappresentavamo nel mondo il 6,7 per cento; per il carico il 3,6 per cento della flotta mondiale.

Nel 1972 la situazione si è modificata: per quanto riguarda lo flotta passeggeri dal 6,7 per cento siamo arrivati a rappresentare il 10,1 per cento, in quanto abbiamo continuato a costruire navi passeggeri, mentre gli altri paesi le hanno smantellate o hanno curato di meno il settore, essendo ormai questo l'indirizzo di carattere internazionale. Per la flotta da carico, invece, siamo passati dal 3,6 per cento del 1962 al 2,9 per cento del 1972. In questo contesto, gli oneri che lo Stato ha assunto per quanto riguarda la FINMARE sono andati via via crescendo. Il contributo dello Stato è partito da 24 miliardi nel 1962, per arrivare a 47, 38, 54, 57, 78, 100, 102, 126 miliardi, rispettivamente, nel 1963, 1964, 1965, 1966, 1970, 1971, 1972, 1973. Per quanto riguarda il 1974 si prevede un contributo di circa 123 miliardi, da attribuire per il 61 per cento alle navi passeggeri su linee internazionali, per il 21 per cento alle navi per il trasporto di merci su linee internazionali e, infine, per il 18 per cento ai collegamenti nazionali, cioè con le isole.

Per porre termine a questa situazione, si è ritenuto indispensabile e urgente provvedere con il disegno di legge che stiamo discutendo. Per una sintetica illustrazione del provvedimento è necessario esaminare gli aspetti relativi al riassetto dei servizi e alle conseguenze sul piano delle strutture aziendali a regime sovvenzionale. Sotto il profilo del riassetto dei servizi, il disegno di legge prevede l'esercizio, in regime di libera attività imprenditoriale, dei servizi merci di linea (articoli 1, 4 e 5) e l'estensione dell'attività al trasporto di merci di massa, secche e liquide (articoli 1 e 2). Il disegno di legge stabilisce inoltre il disimpegno graduale entro tre anni, fino alla totale eliminazione dell'attività riguardante il trasporto di linea dei passeggeri (articoli 1,6 e 7) e l'esercizio dei servizi passeggeri di prevalente interesse turistico (articolo 1).

Debbo ricordare che nella prima stesura, che risale al 1973, il disegno di legge prevedeva il disimpegno graduale entro i cinque anni; questo termine al Senato è stato corretto e portato a tre anni, al fine di trovare un accordo fra i vari gruppi.

Il disegno di legge prevede, inoltre, l'espletamento dei servizi di collegamento con le isole maggiori e minori, nonché gli eventuali prolungamenti tecnicamente ed economicamente necessari, come stabilito dagli articoli 1, 8 e 9.

Il provvedimento prevede infine, all'articolo 11 la gestione di una nave scuola. In

proposito debbo comunicare ai colleghi che in tale articolo vi è un errore materiale. L'articolo riportato dallo stampato, infatti al primo comma recita: « La gestione della nave scuola di cui alla lettera e) dell'articolo 1, come servizio permanente di qualificazione professionale dei marittimi, viene regolata a mezzo di apposite convenzioni stipulate tra amministrazioni o enti interessati e società indicate nel medesimo articolo 1. Tali convenzioni sono approvate dal ministro della marina mercantile, di concerto con i ministri del tesoro e delle partecipazioni statali ». Ebbene, sulla base di un secondo messaggio pervenuto dal Senato, deve ritenersi soppressa la parola « permanente ».

Al fine di consentire le inevitabili modifiche delle strutture aziendali, l'articolo 17 dispone poi che gli oneri derivanti dai provvedimenti diretti alla riqualificazione e all'esodo agevolato del personale vengono regolati con apposite convenzioni, alle quali il ministro della marina mercantile, di concerto con i ministri del tesoro e delle partecipazioni statali, è autorizzato a far ricorso.

In proposito occorre dire che i dipendenti della FINMARE, nelle sue quattro branche di attività, sono complessivamente 17 mila, di cui 15 mila naviganti e 2 mila amministrativi. Per questi dipendenti si pone il problema, abbondantemente discusso al Senato e anche sulla stampa, della certezza dell'occupazione. Smantellando entro un relativamente breve volgere di tempo la flotta passeggeri, ci si troverà indubbiamente in alcune difficoltà per quanto riguarda l'occupazione. Tali difficoltà debbono essere rimosse sin dall'inizio, in quanto questo provvedimento non può essere la causa o un modo di creare nuove incertezze occupazionali. Ebbene, per quanto riguarda il personale navigante in genere, cioè il personale di bordo, non esistono problemi occupazionali: tale personale, infatti, verrà riassorbito facilmente impiegandolo sulle navi che saranno messe in cantiere e che verranno adibite al trasporto di merci, oppure nelle attività delle compagnie private. Rimangono alcuni problemi ed incertezze particolarmente per quanto riguarda i circa 6 mila camerieri, che possono e debbono essere riqualificati. Essi, per la loro qualifica, non possono essere imbarcati sulle navi adibite al trasporto delle merci, ma debbono essere riqualificati e impegnati in altre attività a terra (ristoranti, alberghi, eccetera). È un problema di riqualificazione abbastanza grave: non si tratta infatti di decine o di centinaia di unità, ma

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 19 DICEMBRE 1974

di 6.000 camerieri circa. È un problema che va sottolineato e risolto sotto il profilo convenzionale.

Tutti i contributi del disegno di legge in discussione hanno base annuale, con limitazione ad un quinquennio per i servizi merci di linea (articolo 4), ad un triennio per i servizi passeggeri (articolo 7), ad un ventennio per i collegamenti con le isole e i relativi prolungamenti. Si tratta, in sostanza, di tre tipi di convenzione, con tempi diversi.

Per quanto riguarda il problema fondamentale, vale a dire quello della conversione dell'attività di trasporto passeggeri in quella di trasporto merci, è stato previsto un contributo di avviamento per l'istituzione di nuovi servizi da carico di linea, pari alle quote di ammortamento ed interessi dell'investimento (articolo 4) per un periodo massimo di cinque anni. È stata anche prevista la regolamentazione delle situazioni economico-patrimoniali — con i relativi oneri finanziari — derivante dalla radiazione del naviglio, attualmente valutato in circa 90 miliardi di lire. In proposito saranno stipulate particolari convenzioni tra lo Stato e la FINMARE. Con gli stessi criteri fissati per la determinazione delle sovvenzioni relative ai servizi passeggeri, a stralcio verrà determinata in via definitiva la sovvenzione da corrispondere alle quattro società di navigazione di preminente interesse nazionale, per l'esercizio 1974 (articolo 7).

Credo di aver così illustrato gli articoli più importanti e di aver fornito i dati più significativi del provvedimento, anche se potrei, qualora i colleghi lo richiedessero, fornire altri.

Al termine di questa mia relazione, invito i membri della Commissione a voler considerare le condizioni nelle quali si trova la FINMARE. Intendo richiamare anche l'attenzione della Commissione sul fatto che ogni 24 ore che trascorrono abbiamo una perdita di 400 milioni di lire per il gruppo FINMARE: una perdita che si aggiunge — non lo nego — a tante altre che dobbiamo registrare nel settore dei trasporti. Per questa ragione, raccomando alla Commissione la sollecita approvazione del disegno di legge, che del resto è stato già valutato e considerato in tutti i suoi aspetti dal Senato.

PRESIDENTE. Ringrazio l'onorevole Masciadri per l'esauriente relazione. Poiché per le ore 11 è prevista una riunione congiunta

con la II Commissione affari interni e in considerazione della necessità di approvare con urgenza il provvedimento, rivolgo una caldissima preghiera agli onorevoli commissari affinché contengano i loro interventi agli elementi essenziali o alle dichiarazioni di voto, tenendo anche presente che non sono stati presentati emendamenti. È chiaro che questa mia raccomandazione non pregiudica il libero esercizio dei diritti di ciascun commissario, sanciti dal regolamento. Sarebbe, però, opportuno — ripeto — riuscire ad approvare il provvedimento nella mattinata di oggi.

Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

BELCI. Onorevoli colleghi, credo che non solo l'esauriente relazione dell'onorevole Masciadri, sintetica ma completa di elementi, ma anche tutte le discussioni avvenute in questi anni — sia in occasione dell'esame dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile, sia a seguito di comunicazioni effettuate a più riprese dai ministri via via preposti a tale dicastero sull'argomento relativo alla ristrutturazione della flotta di preminente interesse nazionale — ci esonerino (il discorso è valido per me e per molti altri membri della Commissione) dalla necessità di dilungarci in una discussione di carattere generale, che dall'8 luglio 1971, data di formulazione delle direttive da parte del CIPE, si è svolta più volte. A questo punto credo che sia preminente l'esigenza — sottolineata dal relatore e dal presidente della Commissione — di una sollecita approvazione del provvedimento. Certamente molti di noi potrebbero addentrarsi in discussioni di carattere dettagliato sui singoli aspetti del disegno di legge. Desidero però ricordare che, non soltanto dall'8 luglio 1971, ma anche dal febbraio del 1973, da quando cioè il Governo ha presentato al Parlamento il disegno di legge, si è svolto un lungo dialogo fra il Governo stesso, le forze politiche, le regioni interessate e le forze sindacali.

Io ritengo che il testo pervenuto dal Senato si avvicini sensibilmente alle direttive del CIPE, le quali forse non erano state interamente riprodotte nel testo iniziale del disegno di legge. Credo quindi che il nostro dovere sia oggi quello di procedere sollecitamente all'approvazione del provvedimento, nella speranza che anche quanto non è previsto esplicitamente nell'articolo del disegno di legge e che si riferisce all'impegno, assun-

to dal ministro Gioia al Senato, di dare una consistenza alla flotta mercantile della FINMARE e di contenere i disagi della ristrutturazione per quanto riguarda l'aspetto occupazionale, sia riconfermato in questa sede. Se vi sarà la conferma di questo impegno — assunto esplicitamente al Senato attraverso l'accettazione di alcuni ordini del giorno da parte del ministro — credo che sia preminente il nostro dovere, stante la rilevanza degli oneri che improduttivamente oggi lo Stato eroga per un tipo di flotta ormai superata e da riconvertire nei tempi più brevi, di procedere alla sollecita approvazione del disegno di legge.

LOMBARDI GIOVANNI. Io mi rendo conto che i tempi sono ristretti, non tanto per la discussione, come ha affermato il presidente della Commissione, quanto per la situazione che si è creata nell'ambito del problema relativo alla FINMARE. Il solo fatto che sono passati due anni da quando il disegno di legge è stato presentato al Senato e che le direttive del CIPE risalgono al 1971, indica che non vi è tempo da perdere e quindi invita a sollecitare la rinuncia da parte dei commissari a intervenire per ottenere eventuali modificazioni del provvedimento.

Presso il Senato sono stati approvati alcuni emendamenti migliorativi del testo, ma permangono alcune questioni sulle quali vorrei esprimere brevemente il mio dissenso. Mi riferisco alla sovvenzione di cui alla lettera b) dell'articolo 4, al metodo di copertura del deficit e agli aspetti fiscali. Per quanto riguarda l'articolo 4, non ho alcuna difficoltà ad ammettere il principio relativo al contributo di avviamento di cui alla lettera a), dato che la conversione rappresenta un passaggio delicato e difficile, che comporta oneri inevitabili. In questo caso si consente per cinque anni l'intero pagamento delle quote di ammortamento e degli interessi dell'investimento. Tenendo conto della durata dell'ammortamento, questo contributo può rappresentare una parte notevole di esso.

La questione più importante riguarda la sovvenzione annualmente determinata per le linee da mantenere in vita, destinate al trasporto delle merci. Si parla, in sostanza, della possibilità di avere un bilancio deficitario, che sarà coperto « a pie' di lista » con l'intervento dell'erario. È ben vero che la possibilità di ottenere questa sovvenzione ha una durata limitata e che, passato il periodo previsto, è necessario intervenire in

base alla legge. È anche vero che si tratta di linee destinate al trasporto delle merci, che non sono per loro natura deficitarie, ma ho alcune perplessità circa la necessità di introdurre queste sovvenzioni. In questo senso creiamo un precedente che non è certamente accettabile.

Gradirei poi avere alcuni chiarimenti circa la copertura di questi deficit. Ieri, in sede di esame dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti, a proposito dell'esercizio ferroviario, abbiamo parlato di un sistema consolidato di assunzione dei costi sociali del trasporto pubblico. Ebbene, le linee adibite al trasporto delle merci hanno un aspetto di carattere pubblico. Esse non debbono essere confuse con il trasporto di merci non di linea, che è redditizio.

A questo proposito, sarebbe opportuno che non si usasse il sistema del « pie' di lista », ma un altro sistema. Non vorrei che una qualsiasi società del gruppo agisse come più le piace, tanto poi vi è il pagamento da parte dello Stato per il ripiano del deficit. Tale questione concerne l'applicazione in tutti i casi dell'agevolazione tributaria. Questa deve valere per i servizi dovuti, vedi le isole maggiori e minori, per i trasporti effettivamente effettuati, per i quali, si dice, è libera l'attività imprenditoriale.

Detto questo, dichiaro che non ho difficoltà a votare a favore del disegno di legge, anche se mi asterrò da quella su alcuni dei suoi articoli.

PERRONE. Torno per la seconda volta in questa Commissione per discutere un problema che ritengo sia di attualità, poiché crediamo che tutto il paese debba subire un progresso omogeneo. Io ritengo che questo provvedimento sia frammentario, anche se bisogna dare atto al ministro di averlo tirato fuori dalle « secche » in cui si trovava. Quando si parla di ristrutturazione della flotta di Stato, si deve tener conto dei collegamenti con le isole minori; non credo, dicevo, che si possa parlare di ristrutturazione della flotta di preminente interesse nazionale senza tener conto che in questo prevalente interesse rientrano i collegamenti con alcune isole che sono gestiti da imprese private. Ora, l'articolo 8 del disegno di legge parla ancora una volta di convenzioni con armatori o con società armatoriali, senza tener conto che questi servizi dovrebbero essere gestiti con il pubblico denaro. Ci troviamo di fronte ad un fatto che non è certo indicativo di una buona gestione della cosa pubblica. Dopo

dieci anni di convenzioni con alcune società private, nel 1973 ci si accorge che queste convenzioni erano scadute o stavano per scadere, e quindi si è provveduto alla loro proroga per un anno, per cui alcune di tali società si sono fatte sostituire nella gestione ed hanno ottenuto il contributo anche per quest'anno.

Siamo ormai giunti al dicembre del 1974. Che cosa intende fare il Governo per la gestione di questi servizi? Non potrà certo optare per un'altra proroga a queste società, perché continuano a gestire nel modo che tutti sappiamo. Così facendo, dove arriveremo? Per rimanere all'articolo 8, il periodo delle convenzioni viene addirittura raddoppiato in alcuni casi. Io dissento da questo indirizzo; in molte assemblee popolari, per esempio nelle isole Eolie, sono state denunciati fatti spiacevoli, in quanto le società hanno ritenuto di aumentare il costo del biglietto del 30 per cento da un giorno all'altro. Credo che, sia l'onorevole ministro, sia il nostro presidente abbiano ricevuto telefonate o telegrammi di protesta circa questa situazione che si è verificata.

Che cosa s'intende fare? S'intende rispondere frammentariamente alla richiesta di ristrutturazione del servizio, oppure s'intende tener conto anche delle esigenze di quelle comunità che hanno avuto la disgrazia di vivere nelle isole minori? Si ricordi piuttosto che esiste una proposta di legge in base alla quale si chiede che il servizio venga gestito dalle ferrovie dello Stato.

Mi permetto, in relazione a quanto ho sopra detto, di preannunciare la presentazione di un ordine del giorno con il quale considero il collegamento con le isole minori non soltanto come un fatto sociale, ma anche come una questione che deve essere vista sotto il profilo turistico ed economico. Non v'è infatti dubbio che questo collegamento debba essere visto come un servizio pubblico.

BAGHINO. Devo subito lamentarmi di non essere stato messo in condizioni di discutere seriamente e completamente di questo disegno di legge perché, mentre il Senato ha avuto oltre due anni di tempo per farlo e, grazie alla diligenza del ministro attualmente in carica, ha risolto il problema in due sedute, noi dovremmo in meno di mezz'ora discuterlo e approvarlo senza emendamenti, perché se lo facessimo ritarderemmo l'iter, dovendo il provvedimento ritornare al Senato. Ripeto perciò che non ho fatto in tempo a studiare l'argomento all'ordine del

giorno, in quanto questo è stato diramato soltanto ieri pomeriggio.

Sono perciò stati superati i termini previsti dal regolamento per l'inizio della discussione dei progetti di legge data l'estrema urgenza, e ciò nonostante che gli interventi che si sono avuti finora abbiano dimostrato la presenza di problemi che non sono stati neppure presi in seria considerazione ai fini di una eventuale correzione del provvedimento. Noi non solo non siamo dunque in grado di legiferare, ma nemmeno di migliorare il disegno di legge che ci è stato presentato. Io non posso che limitarmi, nel mio intervento, ad una protesta, che per altro deriva anche dal fatto che il provvedimento non garantisce ai lavoratori l'occupazione e il trasferimento, perché dalla relazione si è dedotto che vi sono almeno duemila dipendenti che non potranno certamente avere all'improvviso, a 25, 30, 40 anni, una riqualificazione tale da consentire una loro utilizzazione su navi per il trasporto di merci. Né potranno trovare, in un momento di recessione come questo, un'altra occupazione al di fuori dal settore marittimo. Non solo, ma questi dipendenti, che potevano finora trovare un'occupazione stagionale altrove, e specialmente in Francia e in Svizzera, non avranno più questa possibilità, tanto è vero che vi sono alcuni lavoratori che verranno a trascorrere le vacanze natalizie in Italia senza il biglietto di ritorno, in quanto hanno ormai perso il proprio lavoro nei paesi in cui erano immigrati. Inoltre, il provvedimento non garantisce neppure (e io vorrei una dichiarazione esplicita dell'onorevole Gioia, ministro dei trasporti su questo punto) la sorte delle altre società, che effettuano servizi di trasporto di passeggeri.

Noi non siamo certamente contrari all'intervento dello Stato nell'espletamento dei servizi di pubblico interesse; però siamo nettamente contrari a fermare un servizio essenziale e funzionante senza disporre ancora dell'apparato che lo dovrebbe sostituire. Ora, questo provvedimento si limita veramente ed effettivamente alla ristrutturazione del servizio delle linee marittime di preminente interesse nazionale, o non intende invece, sotto banco, soffocare tutte le altre iniziative e, quindi, intervenire anche presso quelle società che svolgono servizi minori? Su questo vorrei una assicurazione del ministro Gioia, altrimenti dovremmo esaminare tutto il settore.

Un'altra assicurazione la vorrei per quanto concerne la lettera f) dell'articolo 1, riguardante la gestione-stralcio dei servizi in-

ternazionali passeggeri, ai sensi del successivo articolo 6, in quanto so benissimo che spesso questi servizi stralcio diventano a volte permanenti, come quello di Messina.

Dobbiamo ricevere assicurazioni eventualmente presentando e facendo accettare dal Governo ordini del giorno *ad hoc*, in merito al mantenimento di servizi di navigazione che non possono essere assolutamente eliminati, specialmente se diretti verso paesi dove vivono e lavorano stabilmente centinaia di migliaia di italiani che debbono poter contare su un servizio che li unisca alla madrepatria. Se noi dovessimo far cessare anche questi collegamenti, contribuiremmo infatti a far sì che quegli italiani dimentichino e tronchino il cordone ombelicale che ancora li lega alla madrepatria. Inoltre, noi dobbiamo anche tener presente che, in coincidenza con la diminuita efficienza dei servizi marittimi di collegamento con queste terre lontane, vi è anche la riduzione dei servizi internazionali intercontinentali dell'ALITALIA. Molti infatti usufruivano dell'aereo per collegamenti più celeri e più veloci: oggi viene a diminuire notevolmente anche questa possibilità.

Queste assicurazioni debbono esserci date, fermo restando però il fatto che noi comunque non siamo in condizione di valutare seriamente questo provvedimento.

CERAVOLO. Noi comunisti accogliamo l'invito di accelerare l'*iter* del provvedimento; pertanto, non interverremo nella discussione sulle linee generali, ma soltanto in occasione dell'esame dell'articolato e ci limiteremo a fare una breve dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

BAGHINO. Poiché ritengo che in dieci minuti non si possa procedere all'approvazione, suggerirei che il seguito dell'esame fosse rinviato ad oggi pomeriggio.

PRESIDENTE. Non è possibile, in quanto oggi pomeriggio deve aver luogo la seduta congiunta con la II Commissione interni.

MASCIADRI, *Relatore*. Non intendo aggiungere altro a quanto già detto e raccomandando la sollecita approvazione del disegno di legge.

GIOIA, *Ministro della marina mercantile*. Anch'io raccomando la sollecita approvazione del disegno di legge nel testo approvato dal Senato.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli.

Do lettura del primo articolo:

ART. 1.

Le società di navigazione a partecipazione statale del gruppo FINMARE concorrono a realizzare una nuova politica marittima per conseguire, con l'ulteriore sviluppo dei traffici, il potenziamento della flotta nazionale.

Le anzidette società di navigazione, al cui capitale l'Istituto per la ricostruzione industriale partecipa, direttamente od indirettamente, per almeno il 51 per cento, esercitano, ai fini predetti, le seguenti attività;

a) il trasporto di merci di massa, secche e liquide, in particolare per il rifornimento delle industrie di base, ai sensi del successivo articolo 2;

b) il trasporto di merci di linea, ai sensi del successivo articolo 4;

c) i servizi di collegamento con le isole maggiori e minori, ai sensi del successivo articolo 8;

d) i servizi passeggeri di prevalente interesse turistico;

e) la gestione di una nave-scuola, ai sensi del successivo articolo 11;

f) la gestione stralcio dei servizi internazionali passeggeri, ai sensi del successivo articolo 6.

Le attività indicate nel comma precedente sono svolte in regime di libera attività imprenditoriale, avendo presenti le esigenze della massima efficienza ed economicità, secondo criteri di funzionalità e di specializzazione.

CERAVOLO. Per quanto riguarda l'articolo 1, debbo chiedere alcune precisazioni all'onorevole ministro Gioia. Mi pare che l'articolo, che elenca le finalità del provvedimento, sia indicativo dei limiti e dei difetti di esso. È un disegno di legge che è stato formulato per dare un assetto imprenditoriale efficiente alla flotta di Stato, in modo tale da garantirne il necessario potenziamento, auspicato per anni da tutti noi.

Innanzitutto, rilevo che è stata scelta la strada di precisare punto per punto i settori di intervento, invece di dare un'indicazione

globale delle possibilità di intervento nei settori economici in ordine ai quali esso è ritenuto maggiormente opportuno. In altri termini, la precisazione rappresenta una limitazione. Ad esempio, per il trasporto di merci si definisce l'intervento della flotta pubblica nel trasporto di merci di massa e in quello di merci di linea, escludendo in questo modo l'intervento nel settore volandiero. A proposito delle merci di linea, si deve predeterminare con un anno di anticipo il programma degli interventi. In conclusione, da parte dell'azienda interessata vi sarà un comportamento rigido e avremo minori possibilità di intervento tempestivo nel caso di apertura di nuovi mercati. Una programmazione predeterminata con un anno di anticipo comporta una limitazione sia alle attività dell'azienda, sia alla possibilità di acquisire nuovi mercati. Vorrei che mi fosse garantito che non vi sarà questa limitazione.

Per quanto riguarda il punto *d*), i servizi passeggeri di prevalente interesse turistico sono stati introdotti alquanto surrettiziamente. Per tutti gli altri punti, infatti, vi è una specificazione e un'indicazione in articoli successivi, mentre i servizi di preminente interesse turistico sono previsti soltanto nell'elencazione delle finalità generali del provvedimento. Questo fatto potrebbe impedire l'applicazione successiva della legge, anche tramite l'emanazione di un regolamento di esecuzione, e, quindi, ogni possibilità di intervento nel settore. Anche in questo caso chiediamo una precisazione da parte del ministro Gioia.

Non siamo d'accordo con la nuova formulazione della lettera *f*). Come è detto successivamente, i servizi internazionali passeggeri debbono essere totalmente eliminati. Qui si parla infatti di gestione-stralcio. È stato commesso un errore da parte dei dirigenti della FINMARE, dei responsabili politici della flotta di Stato. È un errore che noi da anni indichiamo: i maggiori sforzi sono stati dedicati alle linee di trasporto di passeggeri, e specialmente alle grandi navi, che non sono economiche, mentre nessuno intervento è stato riservato nei settori economicamente attivi del trasporto di merci. Adesso, di punto in bianco diciamo che non vi sarà più il trasporto di passeggeri sulle linee internazionali. Questo è assurdo: tali linee esistono e se non le gestirà l'azienda pubblica, saranno altri imprenditori a farlo, perché vi sono viaggiatori che non andranno mai in aereo. La percentuale dei traffici via mare diminuirà nel settore del trasporto dei passeggeri,

ma aumenterà in senso assoluto. Non riesco a capire perché dobbiamo eliminare del tutto questo settore. Ho assunto informazioni da persone competenti e sono in grado di sostenere che la gestione di alcune linee, se condotte con navi adeguate, potrebbe essere conveniente. Se il ministro risponderà ai quesiti che ho posto, preciseremo successivamente la nostra posizione.

LOMBARDI GIOVANNI. Mi associo alle osservazioni formulate dall'onorevole Ceravolo. Sostanzialmente non potremo impedire alcuna attività alla FINMARE nell'ambito marittimo, dato che si parla di regime di libertà imprenditoriale. L'elenco non è del tutto comprensivo, anche se si parla di gestione-stralcio dei servizi internazionali. Ciò farebbe supporre che i servizi nazionali verrebbero conservati. Il testo del disegno di legge non è certamente chiaro a questo proposito. È necessario che il ministro Gioia ne fornisca l'interpretazione.

MASCIADRI, *Relatore*. In effetti questa elencazione non è del tutto esatta. Si poteva procedere anche diversamente. Si è però preferito fissare questo elenco dei diversi settori nei quali s'intende intervenire. Le precisazioni del ministro serviranno a colmare eventualmente le lacune alle quali hanno fatto riferimento gli onorevoli Ceravolo e Lombardi.

Per quanto riguarda la lettera *d*) dell'articolo 1, debbo dire all'onorevole Ceravolo che, mentre in tutte le altre lettere si prevede un certo tipo di sovvenzioni e quindi è stato necessario il richiamo da parte di altri articoli, i servizi passeggeri di prevalente interesse turistico non sono stati richiamati da nessun altro articolo, perché credo che nessuno voglia pensare di sovvenzionare il turismo. A mio avviso, la collettività non può farsi carico di spese di questo genere. La FINMARE, però, ha la possibilità di sviluppare questo settore. Non ritengo opportuno però che si debba andare oltre la semplice previsione di questa possibilità, e quindi il richiamo in altri articoli non è necessario.

GIOIA, *Ministro della marina mercantile*. Mi sono trovato in Senato, dopo pochi giorni dalla mia nomina, a dover affrontare questo problema, ormai divenuto molto grave. Ho dovuto riferire che il Governo aveva individuato tra le varie tesi contrastanti quella che avrebbe poi danneggiato il sistema occupa-

zionale, rischiando, così, di distruggere il già precario equilibrio esistente nel Mezzogiorno. Una delle tesi suddette prevedeva addirittura l'abolizione totale del servizio permanente di trasporto passeggeri, ignorando l'aggravarsi della depressione economica che questa decisione avrebbe causato, in particolare modo nel Mezzogiorno.

Io avevo la consapevolezza che questa elencazione di servizi non era né sufficiente né adeguata a risolvere il problema. Ho chiesto pertanto che ne fosse data una interpretazione, per così dire, autentica attraverso un ordine del giorno, che è stato sottoscritto da tutti i gruppi e approvato dalla VIII Commissione del Senato. Questo ordine del giorno precisa che le attività indicate nell'articolo 1 non sono preclusive delle altre che la FINMARE riterrà opportuno svolgere in regime di libera attività imprenditoriale. Impegna inoltre il Governo a realizzare una politica marinara tendente a raggiungere il graduale pareggio dei noli.

Io ho accettato quell'ordine del giorno e pregherei i componenti di questa Commissione di volerne presentare uno analogo.

Dobbiamo inoltre tenere presente, come ha ricordato l'onorevole Ceravolo, l'andamento del mercato: per la FINMARE vi è la possibilità che si aprano nuove prospettive non prevedibili in questo momento. Con l'ordine del giorno di cui parlavo, la FINMARE sarà messa in condizione di svolgere ogni attività necessaria alla realizzazione della nuova politica marittima indicata nell'articolo 1.

Per quanto riguarda il problema del turismo, avevo suggerito ai componenti l'VIII Commissione del Senato di presentare un ordine del giorno. La deliberazione del CIPE dell'8 luglio del 1971 indica l'esigenza di una politica turistica di massa per gli studenti e i lavoratori. Sono naturalmente d'accordo sul fatto che tutto ciò non può e non deve essere realizzato con il sistema delle sovvenzioni; gli organi competenti possono benissimo praticare una politica tariffaria particolare, incentivando il turismo di massa.

Nell'ambito della mia responsabilità, posso assicurare che, nel momento in cui dovranno essere prese decisioni per agevolare lo sviluppo di questo settore della FINMARE, interverrò secondo la mia competenza.

CERAVOLO. Udite le precisazioni del ministro, annuncio che il gruppo comunista si asterrà dalla votazione dell'articolo 1.

LOMBARDI GIOVANNI. Anche io mi asterrò dalla votazione.

BAGHINO. Io voterò contro questo articolo. L'onorevole ministro ha captato immediatamente le mie intenzioni e, a questo proposito, vorrei precisare che le risposte fornite agli onorevoli Ceravolo e Lombardi, contenevano argomentazioni già da me adottate. Probabilmente il signor ministro non aveva seguito attentamente il mio intervento.

Voterò contro questo articolo, dicevo, prima di tutto perché non dà alcuna garanzia sul potenziamento dei servizi passeggeri nell'Adriatico e in secondo luogo perché non assicura la gradualità della diminuzione del servizio stesso. L'articolo non si occupa inoltre affatto di assicurare lo sviluppo dei collegamenti con le isole.

Per questi motivi e per quelli precedentemente illustrati, ripeto che voterò contro questo articolo.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 1, del quale ho dato precedentemente lettura.

(È approvato).

Dò lettura dell'articolo successivo:

ART. 2.

L'attività di trasporto di merci di massa, secche e liquide, prevista nell'articolo 1, lettera a), sarà svolta secondo criteri di prevalente specializzazione da apposite società di navigazione, al cui capitale la Società finanziaria marittima (FINMARE) partecipi in misura non inferiore al 51 per cento. Le altre quote di partecipazione azionaria, fino al massimo del 49 per cento, potranno essere riservate ad altri enti o società a prevalente partecipazione statale, a società private, nazionali od estere.

La costituzione delle nuove società di navigazione e le eventuali fusioni fra società di navigazione esistenti e le nuove, utili a garantire la migliore gestione dell'attività indicata nel primo comma, qualora siano effettuate entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, potranno fruire dei benefici di cui alla legge 18 marzo 1965, n. 170, e successive modificazioni.

Il Ministro delle finanze, con proprio decreto, può concedere una proroga del termine indicato nel precedente comma, non superiore a sei mesi.

CERAVOLO. Anche in questo articolo noi notiamo alcune contraddizioni e dobbiamo ammettere di essere preoccupati. Intanto, mi sia consentito esprimere alcune perplessità sulla sistemazione dell'articolato essendo forse stato preferibile che il successivo articolo 3 fosse stato anteposto a quello in discussione.

Per quanto riguarda l'articolo 2, vi si afferma che l'attività di trasporto deve essere svolta, secondo criteri di prevalente specializzazione, da apposite società di navigazione. Io vorrei conoscere da chi dovrebbe essere effettuato questo trasporto, visto che attualmente queste società non esistono. Mi auguro che non vi siano limitazioni anche in questo senso, e che per effettuare il trasporto stesso non occorra attendere la costituzione di queste società.

L'aspetto che più mi preoccupa, però, è che le altre quote di partecipazione azionaria, fino ad un massimo del 49 per cento, potranno essere riservate ad altri enti o società a prevalente partecipazione statale e, a società private, nazionali od estere. Nasce in questo modo la possibilità che siano costituite società miste con l'intervento minoritario del capitale privato estero.

La grave preoccupazione cui mi riferivo prima, è poi quella che possano esservi tra queste società aziende private, nazionali o estere, in dissesto. Le sovvenzioni date alle aziende di preminente interesse nazionale, in questo caso, verrebbero allargate a tutte le aziende entrate clandestinamente nella sfera di queste società.

A questo proposito, chiedo una precisazione da parte del ministro della marina mercantile.

GIOIA, *Ministro della marina mercantile*. Il Ministero delle partecipazioni statali si incaricherà di controllare che non si verifichino inconvenienti di questo tipo.

BALLARIN. Preannunciamo, a questo proposito, la presentazione di un ordine del giorno.

CERAVOLO. Comunque il gruppo comunista voterà contro l'articolo 2.

BAGHINO. Anche il gruppo del MSI-destra nazionale voterà contro.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 2, del quale ho dato precedentemente lettura.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 3.

Alla data del 31 dicembre 1974 cessano di avere efficacia le convenzioni stipulate a norma della legge 2 giugno 1962, n. 600.

Il Ministro della marina mercantile, di concerto con i Ministri del tesoro e delle partecipazioni statali, è autorizzato a stipulare con le società indicate nell'articolo 1 nuove convenzioni, ai sensi delle disposizioni contenute nella presente legge, con decorrenza dal 1° gennaio 1975.

CERAVOLO. Dichiaro che il gruppo comunista voterà contro questo articolo.

BAGHINO. Anche il gruppo del MSI-destra nazionale voterà contro.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 3.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 4.

Per le linee destinate al trasporto delle merci, previsto nell'articolo 1, lettera *b*), il Ministro della marina mercantile è autorizzato a corrispondere, mediante apposite convenzioni da stipulare di concerto con i Ministri del bilancio e della programmazione economica, del tesoro e delle partecipazioni statali, quando specifiche esigenze dell'economia nazionale rendano indispensabile l'avviamento di nuovi servizi ovvero il mantenimento di determinate linee per le quali venga riconosciuta la momentanea impossibilità di conseguire l'equilibrio economico della gestione:

a) per i nuovi servizi, un contributo annuo di avviamento pari alla quota di ammortamento ed interessi dell'investimento, per un periodo massimo di cinque anni;

b) per le linee da mantenere, una sovvenzione annualmente determinata sulla base degli introiti, dell'ammortamento degli investimenti, delle spese di esercizio, dei costi di organizzazione e degli oneri finanziari.

Le convenzioni relative alle sovvenzioni indicate nella lettera *b*) del comma precedente hanno durata annuale e possono essere rinnovate per un periodo massimo di cinque anni.

L'eventuale ulteriore intervento finanziario dello Stato è stabilito con apposita legge.

GIOIA, *Ministro della marina mercantile*. L'onorevole Lombardi ha sollevato un problema a proposito della lettera *b*) dell'articolo 4. Tale norma va collegata con quanto stabilito al primo comma, in cui si dice: « Per le linee destinate al trasporto delle merci, previsto nell'articolo 1, lettera *b*), il ministro della marina mercantile è autorizzato a corrispondere, mediante apposite convenzioni da stipulare di concerto con i ministri del bilancio e della programmazione economica, del tesoro e delle partecipazioni statali, quando specifiche esigenze dell'economia nazionale rendano indispensabile l'avviamento di nuovi servizi ovvero il mantenimento di determinate linee per le quali venga riconosciuta la momentanea impossibilità di conseguire l'equilibrio economico della gestione: ». La norma di cui alla lettera *b*) dell'articolo 4 va collegata anche alla durata massima di cinque anni stabilita successivamente.

A mio avviso, vi sono tutte le garanzie necessarie: deve essere riconosciuta — da tre ministri — l'esigenza dell'economia nazionale che renda indispensabile l'avviamento di nuovi servizi ovvero il mantenimento di determinate linee. In questo caso si concede la sovvenzione. In altri termini, l'articolo significa che se il Governo dispone che la FINMARE debba continuare ad esercitare una certa linea per altri sei mesi per ragioni di politica economica o di relazioni internazionali, la società lo deve fare, ma il Governo dovrà far fronte agli oneri finanziari conseguenti. Non può essere diversamente. È una società a prevalente partecipazione pubblica e non può rendere servizi al Governo in modo gratuito, diversamente creeremmo un altro carrozzone come nel caso delle linee passeggeri.

CERAVOLO. Il gruppo comunista voterà contro l'articolo 4.

BAGHINO. Anche il gruppo del MSI-destra nazionale voterà contro.

LOMBARDI GIOVANNI. Dichiaro che mi asterrò dalla votazione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 4, di cui ho dato lettura.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 5.

Entro il mese di febbraio di ciascun anno, i programmi relativi ai servizi di trasporto di merci di linea, da svolgere nell'anno successivo, vengono sottoposti al Ministro della marina mercantile.

Il Ministro della marina mercantile, entro il successivo 30 aprile, approva o modifica gli anzidetti programmi e determina, sentito il Ministro del tesoro, l'ammontare degli eventuali contributi e sovvenzioni, da iscriversi nel bilancio di previsione dello Stato per l'anno successivo.

CERAVOLO. Il gruppo comunista voterà contro l'articolo 5.

BAGHINO. Anche il gruppo del MSI-destra nazionale voterà contro.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 5.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 6.

I servizi passeggeri di linea, attualmente esercitati dalle società « Italia » di navigazione per azioni, « Lloyd Triestino » di navigazione per azioni, « Adriatica » di navigazione per azioni vengono annualmente ridotti, con la necessaria gradualità, fino alla loro totale eliminazione, da attuarsi entro tre anni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

Entro quindici giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, la Società finanziaria marittima (FINMARE) presenterà al Ministro della marina mercantile il programma di trasformazione delle attività delle società dal settore passeggeri agli altri settori indicati nell'articolo 1. Il programma è approvato dal Ministro della marina mercantile, di concerto con i Ministri del tesoro e delle partecipazioni statali, anche agli effetti dei successivi articoli 7 e 17, sentito un comitato nominato dallo stesso Ministro della marina mercantile, composto da rappresentanti del Ministero del bilancio e della programmazione economica, del tesoro, dei trasporti e delle partecipazioni statali nonché delle organizzazioni sindacali interessate.

BALLARIN. L'articolo prevede lo smantellamento della flotta passeggeri, che compor-

terà seri problemi sociali. Infatti, proprio nei servizi passeggeri sono impegnati nella maggioranza i marittimi e il personale amministrativo delle società di navigazione della FINMARE. Vi sono città e centri importanti del nostro paese (Genova, Trieste, Venezia, Napoli e i rispettivi circondari) che sono particolarmente interessati al problema, e non solo dal punto di vista dell'occupazione e dei diritti dei lavoratori, ma anche del turismo, cioè dell'apporto turistico per determinate zone.

All'articolo 6 si prevede una gradualità nella riduzione dei servizi passeggeri: in ogni caso, l'operazione dovrebbe concludersi entro tre anni. Entro questa data per alcune migliaia di lavoratori — si tratta di 10.000 lavoratori, anche se qualcuno parla di 6.000 — vi è la prospettiva della disoccupazione.

Si dice che il problema verrà risolto con la costruzione di circa 2 milioni e mezzo di tonnellate di nuovo naviglio, sul quale una parte dei lavoratori interessati troverà impiego. Sembra molto improbabile che entro tre anni si possa disporre di navi per un siffatto tonnellaggio, per cui si impongono altre soluzioni, da ricercarsi in settori diversi da quello di cui stiamo discutendo. Qualcuno avrebbe voluto — l'ha detto lo stesso ministro — che contestualmente all'entrata in vigore della legge si provvedesse alla soppressione dei servizi passeggeri, scaricando in questo modo completamente sui lavoratori i guasti e i danni provocati dai responsabili di scelte sbagliate. I lavoratori non debbono pagare perché per anni hanno denunciato gli sperperi e l'allegria amministrazione delle società di preminente interesse nazionale. Una buona parte dei lavoratori potrebbe trovare occupazione — specie quelli dei servizi alberghieri — mediante l'intensificazione delle crociere, soprattutto di quelle di massa, con navi idonee e specializzate.

Particolare attenzione dovrà essere prestata all'attività della nave-scuola. Confermiamo anche in questa occasione il nostro appoggio ai lavoratori, per una giusta e adeguata applicazione della legge.

BAGHINO. Attendo la risposta dell'onorevole ministro Gioia per quanto riguarda il punto f) dell'articolo 1 in riferimento all'articolo 6 e ai tre anni entro i quali dovrebbe essere effettuato lo smantellamento della flotta. Se prima affermavo che il significato della parola « stralcio » poteva conferire una certa indeterminatezza per quanto riguarda i tempi, in questo modo si stabilisce che en-

tro tre anni non si parli più di servizi passeggeri. Su questo non posso non manifestare la mia opposizione: noi abbiamo infatti bisogno della garanzia che non vi sia una totale abolizione di questo servizio, ma che se ne operi una trasformazione, come ho avuto modo di affermare, insieme con altri commissari nel corso della discussione sulle linee generali. Debbo ribadire che occorre una intelligente applicazione del principio della ristrutturazione per riparare agli errori che vi sono stati precedentemente, magari anche in funzione del prestigio, con la costruzione di navi lussuose ed enormi. Ora non si deve però commettere l'errore opposto di una abolizione totale. Occorre costruire navi non lussuose, veloci, con una certa potenzialità di passeggeri e, soprattutto, di personale, in modo da risolvere i problemi dei lavoratori del settore. Diversamente, per questi ultimi non si avrà alcuna soluzione. La nave-scuola servirà a tenere questi lavoratori in servizio, ma ciò sarà molto costoso e graverà sull'erario pubblico e sulla FINMARE, alla quale imponiamo l'obbligo di effettuare solo servizi di carattere economico. Se non abbiamo queste assicurazioni, facciamo il contrario di quello che tutti, nessuno escluso dei vari gruppi, vogliono.

MASCIADRI, *Relatore*. Io ho già espresso compiutamente il mio pensiero. Avevo parlato di 17.000 dipendenti, per 11.000 dei quali non si pongono problemi occupazionali. Per i 6.000 per i quali si pongono, abbiamo tre anni di tempo per risolvere il problema, con l'armamento di navi merci e con altri provvedimenti (reimpiego in altre attività, corsi di qualificazione, esodo volontario). Sono tutti provvedimenti previsti dall'articolo 17: per mezzo di essi sarà possibile risolvere questi problemi, che sono molto delicati. Non credo che che esistano altre soluzioni.

Approfitto dell'occasione per dire che non sono del parere dell'onorevole Baghino e di altri colleghi: parlare continuamente di tenere in piedi poche navi, non attrezzate, non lussuose, di tipo nuovo, di concezione diversa, per passeggeri, significa far rientrare dalla finestra ciò che è uscito dalla porta! È chiaro che se si decidesse di lasciare in servizio una sola di queste navi, rapidamente si passerebbe a dieci. Sono contrario a questa impostazione. Se gli imprenditori privati avranno una loro flotta, gestita con i loro capitali, per il trasporto dei passeggeri oltre Atlantico e in altre parti del mondo, questa

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 19 DICEMBRE 1974

è cosa che riguarda soltanto costoro e non la collettività nazionale, che non deve continuare a garantire un servizio per il quale si rimettono molti miliardi di lire.

LOMBARDI GIOVANNI. Poiché l'articolo 3 sottintende alcune facilitazioni per le tre società, esclusa la TIRRENIA, vorrei sapere se queste effettuano trasporti di linea nell'ambito nazionale, oltre che internazionale.

GIOIA. Ministro della marina mercantile. Risponderò per gradi alle domande poste dagli onorevoli Baghino e Lombardi. Onorevole Baghino, sono del parere che il secondo comma dell'articolo 6, sia proprio quello che consentirà una collaborazione tra i Ministeri del bilancio e della programmazione economica, del tesoro e delle partecipazioni statali e le organizzazioni sindacali, al fine di approvare un programma di ristrutturazione. Esso, infatti, parla testualmente di un programma di trasformazione delle attività delle società dal settore passeggeri agli altri settori indicati nell'articolo 1.

Si tratta, ovviamente, di un programma triennale, poiché il disegno di legge stabilisce la graduale eliminazione di tale attività nel termine di tre anni. Naturalmente, dovendo il programma riguardare il potenziamento della flotta, eventuali preoccupazioni circa le disponibilità finanziarie e le priorità relative al problema, cadono. Il programma che sarà approvato prevede il trasferimento delle attività da un settore all'altro. È quindi nello stesso programma che esistono delle carenze.

Quanto, poi, alla preoccupazione manifestata circa la durata del termine per la costruzione della flotta merci — cioè tre anni — rispondo che presso la FINCANTIERI, ovvero i cantieri del gruppo IRI, sono disponibili sei navi che quella società ha costruito in proprio, in assenza di commesse private, per mantenere infatti i livelli occupazionali. Abbiamo perciò una grande urgenza di approvare rapidamente questo disegno di legge.

Nel nostro paese vi è stato qualcuno che ha tentato di comperare navi con l'intenzione di venderle al momento opportuno alla FINMARE ad un prezzo più alto. Fortunatamente sono riuscito ad intervenire in tempo per bloccare questa manovra. I cantieri dell'IRI, però, ci hanno ribadito la necessità di una rapida attuazione della legge, onde salvaguardare i livelli occupazionali. Insisto ancora sull'urgenza della attuazione del provve-

dimento proprio per evitare ogni tipo di speculazione.

Quanto poi, al problema relativo al mantenimento di linee passeggeri, noi, con l'articolo 1, stabiliamo la fine della sovvenzione per questi servizi. Non essendo però l'elenco dei settori di attività indicati nell'articolo 1, preclusivo per la FINMARE, nel futuro, se lo riterrà opportuno, questa società potrà varare le sue navi senza l'intervento e, quindi, senza la sovvenzione dello Stato. Resta comunque stabilita che lo Stato non concederà più sovvenzioni per i servizi di linea passeggeri. Darà solo una sovvenzione per un massimo di cinque anni — annualmente stabilita — per i servizi merci. Non dobbiamo infatti dimenticare che, pur essendo un'azienda a partecipazione pubblica, per costruire una flotta, un minimo aiuto dallo Stato essa lo deve pur avere.

Come vede, onorevole Baghino, quello che ella ha detto non trova riscontro nella realtà. La FINMARE agirà di propria iniziativa solo ed esclusivamente nel caso in cui lo riterrà opportuno.

BAGHINO. Nonostante le precisazioni del ministro, il gruppo del MSI-destra nazionale voterà contro l'articolo 6.

CERAVOLO. Anche il gruppo comunista voterà contro.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 6 di cui ho già dato lettura.

(È approvato).

All'articolo successivo non sono stati presentati emendamenti. Lo porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura.

ART. 7.

Il Ministro della marina mercantile è autorizzato a concedere sovvenzioni per l'esercizio dei servizi indicati nell'articolo precedente, mediante apposite convenzioni annuali da stipulare di concerto con i Ministri del tesoro e delle partecipazioni statali,

Le sovvenzioni indicate nel comma che precede debbono assicurare nel triennio la gestione dei servizi in condizioni di equilibrio economico; in via preventiva, tali sovvenzioni sono determinate sulla base degli introiti netti, dell'ammortamento degli investimenti e delle spese di esercizio, ivi inclusi i costi di organizzazione e gli oneri finanziari.

Con gli stessi criteri, di cui al comma precedente, sarà determinata in via definitiva la sovvenzione per le quattro società di navigazione di preminente interesse nazionale, relativamente all'esercizio 1974 e limitatamente ai servizi di cui al precedente articolo 6.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 8.

I servizi di collegamento con le isole maggiori e minori, indicati nell'articolo 1, lettera c), nonché eventuali prolungamenti tecnicamente ed economicamente necessari, debbono assicurare il soddisfacimento delle esigenze connesse con lo sviluppo economico e sociale delle aree interessate, ed in particolare del Mezzogiorno.

Il ministro della marina mercantile è pertanto autorizzato a concedere sovvenzioni per l'esercizio degli anzidetti servizi, mediante apposita convenzione, da stipulare di concerto con i Ministri del tesoro e delle partecipazioni statali, per la durata di anni venti.

GUGLIELMINO. Io ritengo, onorevole ministro, che questo articolo venga a perpetuare una situazione da tempo denunciata dalle popolazioni interessate e, ripetutamente, in questa Commissione, in occasione dell'esame degli stati di previsione della spesa dei Ministeri della marina mercantile e dei trasporti e dell'aviazione civile. Vorrei inoltre richiamare all'attenzione dei colleghi il recente dibattito tenuto in occasione dell'approvazione del piano dei duemila miliardi a favore delle ferrovie. Noi comunisti sottoscriveremo, insieme con commissari di altri gruppi, un ordine del giorno, che ci auguriamo la Commissione voglia approvare all'unanimità, che tende a riconfermare, da un lato, gli orientamenti della Commissione stessa in materia, unitamente all'esigenza del potenziamento dei servizi di collegamento con la Sicilia e la Sardegna; dall'altro, a richiamare il Governo al mantenimento degli impegni assunti. Con rammarico, infatti, debbo prendere atto dell'immutata situazione in questo settore, nonostante le ripetute assicurazioni del Governo circa l'adozione di adeguati provvedimenti migliorativi.

Il problema non è quello di liquidare tutte le società private che gestiscono le linee di collegamento con le isole maggiori e minori.

Potremmo avere linee integrative come nello stretto di Messina, dove le ferrovie dello Stato assicurano il traghettamento dietro pagamento di sole cento lire. I cittadini che non hanno la possibilità di usufruire di mezzi appartenenti a società private che richiedono il pagamento di forti tangenti debbono avere la garanzia di utilizzare i mezzi che lo Stato mette a loro disposizione.

In riferimento all'articolo 1, per quanto riguarda il problema delle isole credo che le società private dovrebbero tendere anch'esse a garantire i servizi fondamentali ed essenziali per il collegamento delle isole maggiori con le minori. In questo senso, chiedo ancora una volta che il Governo assuma un impegno preciso.

Le società di collegamento con le isole Eolie hanno aumentato le tariffe del 30 per cento, creando notevoli difficoltà tra la popolazione, costretta, suo malgrado, a servirsi di quei mezzi per mantenere il collegamento con il resto del paese.

In questo modo si costituiscono le premesse per esasperare le condizioni del Mezzogiorno e non già per migliorarle.

MERLI. A mio avviso, l'articolo 8 si riferisce in modo speciale alla società TIRRENIA, evidenziando la sua doppia fisionomia. La prima è quella di società che sovvenziona i servizi postali e commerciali; l'altra è quella di società appartenente al gruppo FINMARE.

Questo è importante che sia sottolineato, perché nella riduzione degli altri tre servizi e nelle sovvenzioni previste per la loro ristrutturazione e a favore del settore commerciale di linea, è opportuno chiarire che continuerà ad essere erogata alla società TIRRENIA la sovvenzione per il periplo italico e per i collegamenti con le isole. Per le altre sovvenzioni, vi è una serie di proposte di legge di deputati del gruppo democristiano. Confidiamo che il problema venga affrontato al più presto, anche attraverso opportune intese informali con i senatori.

Per quanto riguarda gli aumenti delle tariffe, essi incidono molto, soprattutto per quanto riguarda il trasporto delle merci. Chiedo al ministro se, nella sua discrezionalità, non ritenga di dover adottare parametri analoghi a quelli relativi agli incrementi delle tariffe per il trasporto ferroviario, in modo che gli aumenti siano proporzionali a quelli, appunto, verificatisi in quel settore.

PISANU. Sono il primo firmatario dell'ordine del giorno al quale ha fatto riferimento l'onorevole Guglielmino. Per quanto riguarda i collegamenti con le isole minori, vorrei richiamare l'attenzione del Governo sulla circostanza che si tratta di servizi sui quali abbiamo notizie piuttosto generiche e in ordine ai quali, probabilmente, è difficile elaborare una politica di interventi se non si dispone di maggiori elementi di conoscenza. In generale, si tratta di servizi largamente carenti, gestiti con gli stessi criteri in base ai quali erano gestiti venti anni fa. Si tratta di servizi messi in crisi dall'intensificata mobilità sociale e dai fenomeni di sviluppo turistico, che in genere hanno interessato tutte le isole minori. Il problema è di accertare lo stato attuale di questi servizi e di informare sollecitamente la Commissione per quanto riguarda il loro stato e la capacità che essi hanno di corrispondere alla domanda di trasporto, che ha caratteristiche assolutamente peculiari per quantità, qualità e distribuzione durante l'anno e persino nell'arco di una giornata. Credo pertanto che il Governo si debba impegnare e in questo senso è appunto l'ordine del giorno cui accennavo all'inizio - a intervenire conseguentemente su tutti questi servizi, tenendo conto che a questi livelli è facile e possibile incoraggiare l'imprenditoria locale, quando esiste ed è efficiente. In ogni caso, non bisogna mortificare l'iniziativa privata. Porto soltanto l'esempio del collegamento con l'isola di La Maddalena, in Sardegna: il servizio è espletato dalla TIRRENIA, ma vi concorrono anche piccoli imprenditori locali, i quali si sono detti disponibili - e non da oggi - ad assicurare il trasporto, a condizione di beneficiare delle sovvenzioni di cui beneficia la TIRRENIA.

Concludo raccomandando all'attenzione del ministro Gioia queste mie considerazioni.

MASCIADRI, *Relatore*. Mi rimetto a quanto vorrà al riguardo precisare il ministro della marina mercantile.

GIOIA, *Ministro della marina mercantile*. Al Senato trovasi all'ordine del giorno di quella VIII Commissione permanente il disegno di legge del Governo riguardante la sistemazione di questi servizi. È un disegno di legge la cui presentazione risale non a questo ma a un Governo precedente. Debbo dire che non sono d'accordo con quel disegno di legge, nel quale è prevista la concessione ad un unico imprenditore privato di

tutti i servizi. D'altra parte, gli articoli 1 e 8 del provvedimento che stiamo discutendo danno un certo indirizzo e le regioni dal canto loro, hanno formulato alcune proposte. In questo modo noi approviamo una proposta che spiana la strada per l'intervento della TIRRENIA. Credo comunque che sia possibile trovare una soluzione che assicuri il servizio senza mortificare l'iniziativa privata, specialmente dove essa è valida. Si tratta di vedere se la TIRRENIA vuole intervenire come unica concessionaria a livello nazionale o articolarsi nelle quattro società che oggi si occupano dei vari settori, il che sarebbe più gradito alle regioni.

In proposito faccio finora una proposta formale e cioè, quando l'argomento sarà discusso dal Senato, pregherò i membri di quella VIII Commissione permanente di avere un incontro con i deputati che fanno parte di questa Commissione, in modo che si trovi un punto di incontro e non si debba modificare il provvedimento, una volta che verrà all'esame di questo ramo del Parlamento. In altri termini, con la collaborazione di tutte le forze politiche potremo formulare ed approvare una legge ben fatta, che risponda a tutte le esigenze, anche a quelle espresse dall'onorevole Baghino.

BAGHINO. Il gruppo del MSI-destra nazionale voterà contro l'articolo 8.

CERAVOLO. Il gruppo comunista si asterrà dalla votazione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 8 di cui ho dato lettura.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 9.

La convenzione prevista dall'articolo precedente deve indicare:

- 1) l'elenco delle linee da svolgere;
- 2) la frequenza di ogni singola linea;
- 3) i tipi di nave da adibire ad ogni singola linea;
- 4) la sovvenzione, che deve essere determinata sulla base degli introiti netti, dell'ammortamento degli investimenti, delle spese di esercizio e dei costi di organizzazione e degli oneri finanziari.

Entro il 30 giugno di ciascun anno si fa luogo alla revisione della sovvenzione da cor-

rispondere per l'anno, ogni volta che nel corso dell'anno precedente, in almeno una delle componenti economiche indicate nella convenzione, si siano avute variazioni eccedenti la ventesima parte del valore considerato per la stessa voce nella determinazione della precedente sovvenzione.

LOMBARDI GIOVANNI. Mi asterrò dalla votazione.

CERAVOLO. Anche il gruppo comunista si asterrà.

BAGHINO. Il gruppo del MSI-destra nazionale darà voto contrario.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 9.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 10.

Per motivi di traffico, ovvero per le esigenze indicate nel primo comma dell'articolo 8, il Ministro della marina mercantile, di concerto con i Ministri del tesoro e delle partecipazioni statali, può chiedere in qualunque momento la revisione della convenzione indicata nel secondo comma dello stesso articolo 8.

La revisione della convenzione può essere chiesta inoltre dalle parti a seguito di modifica dell'elenco delle linee da svolgere, ovvero dei tipi o del numero delle navi da adibire alle linee, nonché in relazione al compimento di grandi lavori di trasformazione o di ammodernamento delle navi.

Qualora nell'effettuazione della revisione prevista dal presente articolo non sia raggiunto un accordo tra i Ministri stipulanti e la società, si provvede alla definizione della controversia a mezzo di apposito arbitrato previsto dalle convenzioni.

CERAVOLO. Il gruppo comunista si asterrà dalla votazione di questo articolo.

BAGHINO. Il gruppo del MSI-destra nazionale darà voto contrario.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 10.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 11.

La gestione della nave-scuola di cui alla lettera e) dell'articolo 1, come servizio di qualificazione professionale dei marittimi, viene regolata a mezzo di apposite convenzioni stipulate tra Amministrazioni o enti interessati e società indicate nel medesimo articolo 1. Tali convenzioni sono approvate dal Ministro della marina mercantile, di concerto con i Ministri del tesoro e delle partecipazioni statali.

Gli oneri derivanti dalle predette convenzioni sono a carico dei bilanci delle Amministrazioni o degli enti interessati.

CERAVOLO. Il gruppo comunista si asterrà dalla votazione di questo articolo.

BAGHINO. Il gruppo del MSI-destra nazionale voterà contro l'articolo 11.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 11.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 12.

Nei casi di gravi deficienze o inadempienze indicati nelle norme di attuazione, il Ministro della marina mercantile contesta i relativi addebiti alla società interessata, assegnando contestualmente un congruo termine per la loro eliminazione.

Trascorso inutilmente tale termine il Ministro della marina mercantile ed il Ministro delle partecipazioni statali, di concerto con il Ministro del tesoro, possono sciogliere gli organi sociali e procedere alla nomina di un commissario per la gestione della società.

Il commissario provvede ad eliminare le anzidette deficienze o inadempienze ed a convocare l'assemblea per la ricostituzione degli organi sociali non appena le dette deficienze o inadempienze siano state eliminate.

La gestione commissariale non può, comunque, eccedere la durata di un anno.

CERAVOLO. Il gruppo comunista si asterrà dalla votazione.

BAGHINO. Il gruppo del MSI-destra nazionale darà voto contrario.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 12.

(È approvato).

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA' DEL 19 DICEMBRE 1974

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 13.

Il Ministero della marina mercantile esercita la vigilanza tecnica sullo svolgimento delle linee e dei servizi.

Il predetto Ministero, d'intesa con il Ministero del tesoro e con quello delle partecipazioni statali, ha facoltà di procedere ad ispezioni e controlli, nonché di chiedere dati, elementi e documenti o di prendere in esame registri, libri, corrispondenza ed ogni altro documento che sia ritenuto necessario.

La vigilanza di cui ai precedenti commi è fatta nell'interesse della società e le spese relative graveranno su appositi fondi da costituirsi con effettuazione di una ritenuta del 2 per mille sulle somme pagate per sovvenzioni e contributi, da farsi affluire alla entrata dello Stato per essere riassegnata, nei limiti delle riconosciute necessità, con decreto del Ministro del tesoro allo stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile.

CERAVOLO. Il gruppo comunista darà voto contrario a questo articolo.

BAGHINO. Anche il gruppo del MSI-destra nazionale darà voto contrario.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 13.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 14.

Fermo restando il disposto dell'articolo 78 del decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 634, e dell'articolo 23 del decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 635, sono soggetti alle tasse fisse di registro ed ipotecaria di lire 10.000:

a) a tutte le convenzioni stipulate in applicazione della presente legge;

b) gli atti posti in essere dalle società indicate negli articoli 1 e 2, dalla Società finanziaria marittima (FINMARE) e dall'Istituto per la ricostruzione industriale, riguardanti costruzioni, compravendite, permuta, conferimenti e trasferimenti di navi, noleggi, apertura di crediti e finanziamenti, compresi le garanzie e gli aumenti di capitale.

BAGHINO. Dichiaro che il gruppo del MSI-destra nazionale voterà contro questo articolo.

CERAVOLO. Anche il gruppo comunista voterà contro.

LOMBARDI GIOVANNI. Anch'io voterò contro.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 14.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo.

ART. 15.

Per la stipulazione degli atti previsti e dipendenti dalla applicazione della presente legge, gli onorari notarili sono liquidati nella misura prevista dalla tariffa notarile ridotta di un quarto.

BAGHINO. Il gruppo del MSI-destra nazionale voterà contro l'articolo.

CERAVOLO. Anche il gruppo comunista voterà contro.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 15.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 16.

Il Ministro della marina mercantile, di concerto con i Ministri del tesoro e delle partecipazioni statali, è autorizzato a regolare con apposite convenzioni le situazioni economico-patrimoniali ed i relativi oneri finanziari derivanti alle società indicate nell'articolo 1 dai provvedimenti di radiazione del naviglio attuati a partire dalla data di entrata in vigore della presente legge.

BAGHINO. Il gruppo del MSI-destra nazionale voterà contro.

CERAVOLO. Anche il gruppo comunista.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 16.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 17.

Il Ministro della marina mercantile, di concerto con i Ministri del tesoro e delle partecipazioni statali, è autorizzato a rego-

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 19 DICEMBRE 1974

lare con apposite convenzioni gli oneri derivanti alle società indicate nell'articolo 1 dai provvedimenti di attuazione del programma di cui all'articolo 6, relativi al personale, adottati dalla data di entrata in vigore della presente legge.

BAGHINO. Il gruppo del MSI-destra nazionale voterà contro l'articolo.

CERAVOLO. Anche il gruppo comunista.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 17.

(*E approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 18.

All'onere derivante dall'applicazione della presente legge si provvede per lire 93 miliardi con le somme già iscritte al capitolo 3061 dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio 1975 e con quelle che verranno iscritte nei corrispondenti capitoli dei successivi esercizi finanziari.

BAGHINO. Il gruppo del MSI-destra nazionale voterà contro l'articolo.

CERAVOLO. Il gruppo comunista si asterrà dalla votazione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 18.

(*E approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo.

ART. 19.

Fino alla data di approvazione delle convenzioni previste dalla presente legge, il Ministro della marina mercantile, d'intesa con quello del tesoro, corrisponde, in rate mensili posticipate, acconti il cui ammontare complessivo non superi il 90 per cento dell'importo globale indicato nel precedente articolo 18.

BAGHINO. Il gruppo del MSI-destra nazionale voterà contro l'articolo.

CERAVOLO. Anche il gruppo comunista.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 19.

(*E approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo.

ART. 20.

In aggiunta ai limiti di impegno previsti nell'articolo 6 della legge 2 febbraio 1974, n. 26, sono autorizzati ulteriori limiti di impegno di lire 4 mila milioni per l'anno 1975, di lire 6 mila milioni per l'anno 1976 e di lire 7 mila milioni per ciascuno degli anni dal 1977 al 1980.

All'onere relativo all'anno 1975 si provvede con corrispondente riduzione del fondo di cui al capitolo 9001 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno medesimo.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare con propri decreti le occorrenti variazioni di bilancio.

Il Ministro della marina mercantile è autorizzato in ciascun anno ad assumere impegni anche sui limiti autorizzati per gli anni successivi, a condizione che l'erogazione dei contributi abbia luogo a partire dall'anno cui si riferisce il limite sul quale l'impegno è assunto.

FOSCARINI. Questo articolo autorizza ulteriori limiti di impegno per un importo di 38 miliardi di lire, distribuiti negli esercizi dal 1975 al 1980 in aggiunta a quelli previsti dall'articolo 6 della legge 2 febbraio 1974, n. 26, relativa al credito navale. Come tutti sanno, il credito navale è previsto dalla legge ed aperto anche alla flotta privata. In questo articolo 20, però, non si precisa che i predetti limiti di impegno saranno destinati al naviglio occorrente per la realizzazione delle attività della società FINMARE previste dall'articolo 1. È necessario che le somme siano rapidamente smistate se si vuole portare avanti il programma di 38 miliardi da impiegare per la costruzione di due milioniseicentomila tonnellate di naviglio, così come è stato richiesto anche dall'onorevole Ballarin. Nelle sue dichiarazioni al Senato, onorevole ministro, ella ha affermato che con i 38 miliardi previsti dall'articolo 20 in discussione, si potrà largamente realizzare il programma massimo della FINMARE, con la costruzione di due milionitrecentomila tonnellate di stazza lorda. Ha aggiunto che sarà sufficiente intervenire presso il CIPE, dando le dovute direttive, affinché recepisca, con carattere prioritario, l'esigenza della costituzione di naviglio per la flotta pubblica. La legge vigente, purtroppo, non prevede tutto questo.

A nome del gruppo comunista chiedo un ulteriore impegno nella giusta direzione, poiché questo articolo non ci soddisfa e non ci lascia tranquilli.

Noi rischiamo di vanificare i problemi sollevati in questa sede.

MASCIADRI, *Relatore*. Al fondo di 38 miliardi che si vanno a stanziare in aggiunta ai 2 miliardi e 500 milioni contemplati dalla legge 2 febbraio 1974, n. 26, penso sia consigliabile che la FINMARE sia la prima ad attingere. Non voglio né posso entrare nel merito degli ordini del giorno preannunciati, ma penso che forse una eventuale richiesta in proposito non potrebbe non essere accettata dal Governo.

GIOIA, *Ministro della marina mercantile*. Noi approveremo un programma con decreto interministeriale. In un primo tempo era stato stabilito che il programma fosse approvato esclusivamente dal Ministero della marina mercantile ma, in considerazione degli oneri che tale programma comporta, si è reso necessario l'intervento del Ministero del tesoro per garantire la erogazione della spesa; di quello del bilancio e della programmazione economica essendo la attuazione del programma distribuita in un arco di tre anni, infine, del presidente del CIPE.

Per quanto riguarda la FINMARE, data la situazione del mercato dei noli, questa società non è disposta a comperare navi, mancando poi i noleggiatori. La FINMARE non può certo tenere i fondi bloccati né chiudere i cantieri. Mi sono quindi incontrato con l'onorevole Colombo per discutere il problema e lui, in un primo tempo, non si era dichiarato favorevole neppure allo stanziamento di 19 miliardi. Conseguentemente ho dichiarato che senza una cifra di gran lunga superiore a quella disponibile, sarebbe stato inutile approvare il progetto di legge. Non si può infatti autorizzare il disarmo di una nave come la *Leonardo da Vinci*, senza prima aver costruito una flotta.

Se così fosse, del resto, prevarrebbe la tesi di coloro i quali auspicano la soppressione del servizio passeggeri senza quella graduale contestualità necessaria a mantenere il più alto possibile livello occupazionale. In realtà, il ministro del tesoro non era informato dei termini della questione e, pertanto, dopo il nostro colloquio, mi ha ringraziato per averlo portato a conoscenza del problema, e si è reso perfettamente conto della esigenza di

aumentare i limiti di impegno, accettando la mia richiesta.

In questo quadro, onorevole Foscarini, vorrei ricordarle che i cantieri navali italiani, in questi ultimi anni — nella fattispecie dal 1972 ad oggi — hanno accettato commesse confidando in un credito navale che deve ancora essere erogato. Vi sono navi che, mancando i fondi necessari, non hanno potuto ricevere i dovuti contributi.

Abbiamo bisogno di 33 miliardi di lire e io ne ho richiesti 38; ve ne sono ancora 16 relativi alla legge n. 2 del 1974, non ancora spesi. Confidiamo che, esauendo le pratiche più antiche, l'armamento privato continui a fare le sue commesse, fiducioso, come è sempre stato, nella legge sul credito navale, nella speranza che il Governo e il Parlamento forniscano i mezzi necessari.

In questo quadro si inserisce l'ordine del giorno proposto al Senato da numerosi commissari di varie parti politiche, che io ho accettato come raccomandazione a causa dell'inadeguata formulazione, per altro diversa da quello da me suggerita.

Mi impegno a farmi promotore di un indirizzo prioritario per rispettare il programma.

CERAVOLO. Il gruppo comunista voterà contro l'articolo.

BAGHINO. Anche il gruppo del MSI-destra nazionale voterà contro.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 20 di cui ho dato precedentemente lettura.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 21.

Le norme necessarie per l'attuazione della presente legge sono emanate, entro un anno dalla data della sua entrata in vigore, con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro della marina mercantile, di concerto con quelli del tesoro e delle partecipazioni statali, previa deliberazione del Consiglio dei ministri.

CERAVOLO. Il gruppo comunista voterà contro.

BAGHINO. Anche il gruppo del MSI-destra nazionale voterà contro.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 21.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 22.

Sono abrogati il regio decreto-legge 7 dicembre 1936, n. 2081, convertito con legge 10 luglio 1937, n. 1002, la legge 2 giugno 1962, n. 600, nonché ogni altra disposizione contraria ed incompatibile.

CERAVOLO. Il gruppo comunista voterà contro l'articolo e contro il disegno di legge per l'evidente contraddizione che esiste fra ciò che esso poteva e doveva ragionevolmente essere e ciò che in effetti è, nel testo in cui oggi esso viene licenziato.

Era pacifico e ragionevole prevedere una legge che contemplasse un potenziamento quantitativo e qualitativo della flotta nazionale; che prevedesse una ristrutturazione aziendale atta a dare capacità imprenditoriale alla direzione dell'azienda. Era ragionevole, quindi, prevedere una legge che sortisse risultati immediati per un proprio originale contributo alla soluzione della crisi economica del paese e ai problemi dell'occupazione, soprattutto per le popolazioni del Mezzogiorno.

Unico punto fermo acquisito con l'approvazione di questo progetto di legge sarà quello di avere impedito oggi ciò che era nel desiderio di tanti nemici della flotta di Stato: la liquidazione definitiva della FINMARE. Però il provvedimento in discussione lascia aperti i problemi che potevano invece essere fin da oggi risolti positivamente. Ciò che poteva positivamente essere acquisito con questa legge è invece ancora affidato alla lotta dei lavoratori e delle forze democratiche e deve essere ancora conquistato.

I problemi ancora aperti sono: 1) la mancanza di una definizione della struttura aziendale della flotta pubblica. Conoscete il numero delle aziende pubbliche che operano in campo navale, con conseguente ripetizione di compiti, accavallamento di competenze e sperpero di risorse. Risulta estremamente indefinito e ambiguo ogni proposito di costituire nuove società specializzate per il trasporto di merci di massa liquide e solide, lasciando aperta la porta alla possibilità di estendere le sovvenzioni ad imprese private in crisi; 2) notevole divaricazione fra i tempi previsti, molto accelerati, per la liquidazione

dell'esistente flotta passeggeri e il carattere ancora assolutamente indefinito di nuovi programmi di costruzione, che comunque vengono sottratti al controllo del Parlamento.

Tutto ciò accade perché non avete ancora risolto i problemi fondamentali che riguardano l'orientamento politico del Governo e dell'IRI in materia di politica marinara. L'IRI, che ha la potenza economica e le strutture produttive atte a soddisfare i bisogni nazionali in questo campo, non ha ancora voluto considerare il settore come fonte di un'attività economica promettente e comunque indispensabile ad un paese come il nostro; anzi, continua a considerare sempre più le attività marittime come del tutto marginali.

I Governi diretti dalla democrazia cristiana, anche di fronte alle grandi novità intervenute dopo la crisi petrolifera e gli accordi commerciali con i paesi produttori di petrolio (Iran, Libia, eccetera), i quali tutti chiedono da noi navi e cantieri navali, non si decidono ad una riconversione produttiva dell'economia nazionale, che consideri il potenziamento del trasporto di massa una condizione indispensabile all'allargamento della base produttiva. Causa fondamentale di questi errati orientamenti politici governativi è la posizione subalterna della democrazia cristiana nei confronti dei grandi armatori privati.

Questo progetto di legge, come tutta la storia degli ultimi decenni, dimostra che sono state esercitate pressioni ed anche ricatti perché la flotta pubblica non potesse assolvere la propria funzione trainante e di stimolo, per fornire al paese una marina mercantile potente e moderna, adeguata ad uno Stato marinaro. Sono stati volutamente commessi errori che hanno comportato danni enormi all'economia del paese.

Ieri la FINMARE ha puntato tutto sul lusso e sullo spreco delle grandi navi passeggeri e abbandonato il più redditizio e promettente trasporto merci agli armatori privati (che non sono poi stati capaci di potenziarlo secondo le esigenze del paese). Oggi la FINMARE entra nel campo dei trasporti merci, ma non a vele spiegate, bensì con una serie di condizionamenti ed impacci tali, che è posta in uno stato di assoluta inferiorità nei confronti dei concorrenti. Ancora una volta tutto è affidato alla lotta del nostro partito e dei lavoratori per modificare le cose, ma è chiaro che il prezzo di tale errata politica non dovrà essere pagato dai lavoratori stessi, tanto più che nessun responsabile dei gravi errori del passato ha pagato per l'ingente danno provocato al paese.

I problemi che non avete saputo e voluto risolvere con questo progetto di legge, noi li affronteremo immediatamente nel paese e in Parlamento perché col movimento di massa ed altre iniziative legislative siano garantiti gli attuali livelli di occupazione dei lavoratori marittimi e perché l'Italia sia dotata di una industria marittima quale conviene ad un paese che dal mare può e deve trarre grandissima parte delle risorse che gli sono indispensabili per uscire dalla grave crisi attuale ed avviarsi su una strada di sicuro e pacifico progresso.

MAROCCO. Il disegno di legge sottoposto alla nostra approvazione persegue l'obiettivo di sostituire una flotta di navi passeggeri con una flotta di navi da carico efficiente, bene organizzata, capace di realizzare servizi redditizi e di giustificare appieno la validità della politica di intervento diretto dello Stato nella gestione dei traffici marittimi. Il processo di ristrutturazione risulta essere graduale, al fine di consentire sia il riassorbimento del personale esuberante per le nuove strutture, sia di verificare le concrete possibilità per le società di preminente interesse nazionale sul mercato crocieristico di massa, in regime imprenditoriale, senza cioè fruire di sovvenzioni, con il proposito di realizzare cospicui risparmi.

Nella convinzione che il disegno di legge, così come è formulato, possa divenire in sede di pratica applicazione uno strumento economicamente valido per lo sviluppo indispensabile della marina mercantile nell'interesse del paese, annuncio, a nome del gruppo democristiano, il mio voto favorevole.

MASCIADRI, Relatore. Il gruppo socialista voterà a favore del disegno di legge, ritenendolo un buon provvedimento inteso a promuovere un riassetto organico del settore marittimo. Sono state accolte in proposito le tendenze in atto in tutto il mondo, che evidenziano la diminuzione accentuata del traffico passeggeri oceanico e, di contro, l'espansione del traffico marittimo delle merci da e per i porti italiani.

La constatazione è, semmai, che si giunge a questa ovvia conclusione, confortata da ampia e indiscutibile documentazione, con un imperdonabile ritardo e dopo che sono stati male spesi centinaia di miliardi per troppi anni. Si ha così, finalmente, lo strumento idoneo a rilanciare le fortune della nostra flotta, puntando, in particolare, nella giusta direzione delle merci di massa, secche e

liquide, e facendo cessare il triste fenomeno di un paese proteso per grande parte nel mare ma oberato da un passivo di noli superiore, dal 1970, ai cento miliardi di lire annui.

Alcuni problemi che conseguiranno all'applicazione del disegno di legge in discussione, possono avere risvolti preoccupanti, che debbono richiamare la particolare attenzione e vigilanza del Governo e del Ministero della marina mercantile. Mi richiamo in particolare al problema dei livelli occupazionali, conseguenti alla graduale eliminazione delle linee passeggeri. Si tratta di 17.000 persone, per buona parte delle quali non sorgeranno problemi di reimpiego nelle promuovendo attività del gruppo FINMARE. Impegno di tutti deve essere quello di promuovere ogni idonea iniziativa per assicurare, anche oltre i tre anni previsti nel programma di ristrutturazione della flotta, una occupazione certa e continua anche al personale la cui utilizzazione si presenta più difficile.

In questo quadro e con questi propositi il gruppo socialista, che tanto ha contribuito alla elaborazione del disegno di legge e ai successivi miglioramenti del suo testo originario, darà ad esso il proprio voto favorevole.

BAGHINO. Prima ancora di annunciare il voto contrario a questo articolo e al provvedimento in discussione nel suo complesso da parte del gruppo del MSI-destra nazionale che ho l'onore di rappresentare, ho il dovere di rinnovare con energia la protesta non solo per il modo in cui i precedenti Governi hanno affrontato i problemi della marina mercantile, ma anche perché al precedente atteggiamento dilatorio è stata sostituita la pretesa di approvare un disegno di legge di così vitale importanza — sia per i suoi aspetti finanziari, sia in riferimento alla scelta che attua nel settore della politica dei traffici marittimi — in un batter d'occhio, senza dare alla Commissione la possibilità di meditare con serietà e serenità, se non sull'articolato, almeno sui principi che ne scaturiscono e sulle scelte che ne derivano. È una protesta che va al di là dello stesso provvedimento, per investire la serietà del mandato conferito ai legislatori, per coinvolgere la stessa funzionalità della nostra Commissione. L'addotta urgente necessità di attenuare — non potendolo arrestare — il quotidiano salasso di pubblico denaro che comporta l'attuale attività obbligatoria della flotta FINMARE; l'addotta imminenza delle festività natalizie, che ci impedirebbe di decidere

con calma sul merito del provvedimento; sotto l'assillo ammonitore — se non ricattatorio — di vedersi appioppare la responsabilità del ritardo dell'approvazione del disegno di legge, eccoci qui ad esprimere un voto senza avere contribuito al miglioramento, tanto necessario quanto evidente — del provvedimento, con vari emendamenti. Abbiamo quindi dovuto ovviare ai difetti del medesimo molto parzialmente e, quindi, inadeguatamente, con ordini del giorno, la validità dei quali è continuamente negata da tutti i gruppi, in quanto ne è stata constatata l'inutilità.

Il provvedimento non ci piace, è qua e là contraddittorio, impreciso, dà l'autorizzazione ad eliminare certi servizi, ma non un indirizzo di politica mercantile marittima. Comporta, sia pure con la sua genericità, un intervento settoriale, racchiuso in norme assai limitative, mentre rimangono sul tappeto i problemi che devono — se risolti — dare un assetto organico all'azione della marina mercantile, naturalmente in connessione ai problemi dei porti, dei servizi a terra e dei collegamenti con l'entroterra.

Appare strano, forse strambo — ma così è, purtroppo — che una nazione marinara per geografia e storia non abbia al centro della propria vita l'attività marittima.

Il provvedimento non ci piace per molte ragioni, che per brevità non citiamo tutte. Tuttavia rileviamo che le sue vaste implicazioni finanziarie dovevano dar luogo a precise e tassative norme, ad evitare influenze clientelari e pressioni demagogiche; inoltre poniamo in evidenza che la smobilitazione delle linee passeggeri transoceaniche, concertata com'è nel disegno di legge, non risolve il problema — se non quello finanziario, e forse non tutto — e ne crea anzi altri. A suo tempo — nel dopoguerra — venne commesso l'errore di costruire grandi e lussuosi transatlantici; ora si commette l'errore — e non sappiamo qual è il più grave — di eliminare completamente queste linee; e ciò proprio nel momento in cui anche le società aeree riducono i voli transoceanici. Né gli articoli del disegno di legge, né gli ordini del giorno che saranno presentati e, forse, accolti dal Governo, danno alcuna garanzia che verrà comunque assicurato il posto di lavoro a tutti — lo ripetiamo — a tutti i lavoratori attualmente in forza alle linee da sopprimere.

Siamo anche contrari al disegno di legge perché, tra l'altro, non è possibile credere che il personale di camera possa trovare collocazione attraverso un nuovo tipo di arma-

mento, né attraverso una riqualificazione a mezzo della prevista nave-scuola.

Ed ancora: né con il provvedimento oggi discusso, né attraverso l'eventuale accettazione di ordini del giorno, il Governo vorrà assumere l'impegno di un incremento delle costruzioni navali, tale da ridurre notevolmente l'attuale esigenza, per sopperire alle necessità del traffico, di ricorrere alla flotta estera. In sostanza: dall'articolato neppure si evince che si voglia assegnare alla FINMARE un ruolo di punta nell'apertura di nuove linee commerciali, senza invadere i settori propri dell'armamento privato.

Tralasciamo, in questa nostra dichiarazione di voto, altri motivi del nostro atteggiamento negativo, compresi quelli attinenti alle urgenti ed indispensabili provvidenze per una intensificazione dei servizi di collegamento nell'Adriatico, nonché dei servizi indispensabili per rendere agevole il traffico di merci e di viaggiatori da e per le isole maggiori e minori.

Comunque, auspichiamo che l'anacronistica fretta con la quale si vuole varare questo provvedimento costituisca materia di meditazione per giungere — Governo e Parlamento — a concretare al più presto una vera ed efficace politica mercantile marittima.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 22, di cui ho dato lettura, ultimo del disegno di legge.

(È approvato).

Gli onorevoli Giovanni Lombardi, Merli e Pisanu hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione trasporti,

premesso che la crisi energetica in atto costituisce problema prioritario per il Governo;

considerato che il piano petrolifero nazionale approvato dal CIPE stabilisce che debba essere mantenuta e rafforzata la posizione dell'ENI nel trasporto cisterniero del greggio e dei prodotti petroliferi, al fine di assicurare la copertura con navi proprie di almeno il 50 per cento dei rifornimenti da esso effettuati, essendo indispensabile che l'ENI possa disporre di una propria flotta di navi cisterna che gli consenta la necessaria flessibilità ed autonomia per attuare con un notevole margine di sicurezza la programmazione delle attività inerenti il trasporto di petrolio che dovrà fornire al paese;

rilevato che la legge sulla ristrutturazione dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale non contrasta con il piano petrolifero per quanto riguarda il settore cisterniero, promuovendo un incremento della capacità globale di trasporto, con bandiera nazionale, attraverso l'impegno aggiuntivo della FINMARE e, d'altra parte, non interferisce assolutamente con le direttive date dal piano per il rafforzamento della flotta dell'ENI, il cui carattere di strumentalità rispetto alle attività petrolifere esercitate da questo ente è incontrovertibile,

impegna il Governo

nel dare attuazione alla presente legge, soprattutto per quanto riguarda l'esercizio del credito navale di cui viene aumentata la disponibilità, a tener conto di quanto disposto dal piano petrolifero nazionale (0/3329/1/10).

MASCIADRI, *Relatore*. Ritengo che il Governo dovrebbe accettare questo ordine del giorno come raccomandazione, integrandone il contenuto con quello dell'ordine del giorno successivo, a firma mia e di altri colleghi. Noi abbiamo una pluralità di aziende, facenti capo a grossi enti a partecipazione statale, che provvedono al rifornimento delle industrie nazionali di base. Mi riferisco in particolare alle flotte che fanno capo e sono controllate dall'ENI, dalla FINSIDER, dalla FINMARE, tutte e tre a partecipazione statale. È indispensabile, a mio avviso, un coordinamento che assicuri condizioni di maggiore efficienza, economia e funzionalità. Senza questo coordinamento rischiamo di vedere le aziende a partecipazione statale non dico marciare l'una contro l'altra armate, ma sicuramente agire in maniera scoordinata. Noi lamentiamo sempre lo scoordinamento esistente fra i vari settori dei trasporti e quindi dobbiamo evitare lo scoordinamento fra le partecipazioni statali, specialmente nello stesso settore.

GIOIA, *Ministro della marina mercantile*. Potrei accettare l'ordine del giorno come raccomandazione se fossero tolte le parole: «...soprattutto per quanto riguarda l'esercizio del credito navale, di cui viene aumentata la disponibilità».

MERLI. A questo punto dichiariamo di ritirare l'ordine del giorno e di aderire al successivo degli onorevoli Masciadri ed altri. Esso infatti potrebbe risultare dannoso, anziché utile.

PRESIDENTE. In effetti, se il ministro Gioia dice che non è possibile accettare quella formulazione, è meglio ritirare l'ordine del giorno: altrimenti queste aziende non potrebbero attingere fondi né al credito navale, né a quello riservato ai privati.

GIOIA, *Ministro della marina mercantile*. Si tratta di un certo numero di miliardi, che sono disponibili per l'armamento nazionale. Dobbiamo tener conto delle esigenze che scaturiranno dal piano petrolifero nazionale, senza specificare che si tratta di credito riservato.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Masciadri, Korach, Ballarin, Foscarini, Ciacci, Guglielmino, Baghino, Lombardi Giovanni Enrico, Merli e Pisanu hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione trasporti,

tenuto conto che - a seguito dell'approvazione della legge per la ristrutturazione dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale - l'attività di trasporto di carichi di massa secchi e liquidi, per il rifornimento dell'industria nazionale di base, risulterà affidata ad una pluralità di aziende, facenti capo a diversi enti a partecipazione statale,

impegna il Governo

e per esso i ministri delle partecipazioni statali e della marina mercantile

ad adottare le opportune misure per assicurare il più efficiente ed economico coordinamento funzionale dei trasporti affidati alle flotte controllate dall'ENI, dalla FINSIDER e dalla FINMARE (0/3329/2/10).

GIOIA, *Ministro della marina mercantile*. Accetto l'ordine del giorno.

MASCIADRI, *Relatore*. Non insistiamo per la sua votazione.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Korach, Ceravolo, Ballarin, Foscarini e Guglielmino hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione trasporti,

premessi che:

a) il disegno di legge n. 3329 ha per oggetto la ristrutturazione dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale mediante il potenziamento e la trasformazione della flotta della società di navigazione a partecipazione statale del gruppo FINMARE;

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 19 DICEMBRE 1974

b) gli obiettivi da raggiungere comportano, tra l'altro, la graduale riduzione dei servizi passeggeri di linea;

impegna il Governo

1) a riservare l'intero stanziamento di 38 miliardi previsto nell'articolo 20 del disegno di legge alle società di navigazione a partecipazione statale della FINMARE;

2) ad impedire che la possibilità offerta dall'articolo 2 ad aziende private di intervenire nella nuova società di trasporti merci secche e liquide, rappresenti l'estensione delle sovvenzioni ad aziende private in difficoltà;

3) a garantire i livelli occupazionali esistenti alla data del 13 marzo 1973, anche oltre i tre anni previsti nel programma di ristrutturazione della flotta, ricercando soluzioni anche fuori del contesto del settore.

(0/3329/3/10).

GIOIA, *Ministro della marina mercantile*. Non posso accettare l'ordine del giorno nella sua formulazione attuale. Propongo pertanto che il punto 1) sia sostituito dal seguente: « Invita il Governo a destinare prioritariamente le disponibilità del credito navale per le esigenze della FINMARE, in base al programma che sarà approvato in conformità all'articolo 6 del disegno di legge ».

GUGLIELMINO. Accettiamo la modifica proposta dal ministro.

GIOIA, *Ministro della marina mercantile*. In questo caso accetto il n. 1) dell'ordine del giorno come raccomandazione.

Il punto 2) posso accettarlo così come è stato proposto, mentre per quanto riguarda il punto 3), debbo invitare i presentatori ad accettare la seguente modificazione: « a promuovere ogni idonea iniziativa per tutelare i livelli occupazionali esistenti ».

FOSCARINI. Siamo d'accordo e non insistiamo per la votazione dell'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Pisanu, Panni, Russo Ferdinando, Guglielmino, Korach, Masciadri, Marocco, Belci e Baghino hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione trasporti,

a conclusione del dibattito sul disegno di legge concernente la ristrutturazione dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale, richiama le posizioni ripetutamente assunte in ordine alla necessità di potenziare i collegamenti con la Sardegna e la Sicilia e, in particolare, l'ordine del giorno accolto dal

Governo in sede di approvazione del piano pluriennale per le ferrovie dello Stato che conteneva, in tal senso, impegni finora rimasti in larga misura inevasi. Ciò premesso, e nel considerare lo stato di grave inadeguatezza in cui versano i servizi da e per le grandi isole sia per il trasporto passeggeri e più ancora per quello merci,

impegna il Governo

a promuovere con la massima sollecitudine il potenziamento dei collegamenti con la Sardegna e la Sicilia di modo che siano finalmente soddisfatte, come è nello spirito e nella norma del disegno di legge in questione, le esigenze di trasporto connesse con lo sviluppo economico e sociale dei territori insulari e dell'intero Mezzogiorno.

(0/3329/4/10).

GIOIA, *Ministro della marina mercantile*. Lo accetto.

PISANU. Non insistiamo per la votazione.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Perrone e Ferdinando Russo hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione trasporti,

considerato che il servizio di collegamento con le isole minori va considerato in funzione di progresso e di sviluppo come principale infrastruttura del sistema e non può non riconoscersi che esso costituisce compito precipuo dello Stato, il quale non può assicurarne la regolarità, la continuità e soprattutto le funzioni e le prospettive confidando nelle iniziative dei liberi armatori, anche se sovvenzionati, perché esse obbediscono a criteri prettamente economici e non a quelli di pubblico interesse,

impegna il Governo

ad approntare i provvedimenti necessari che prevedano l'assunzione diretta del servizio di collegamento con le isole minori, da affidare all'amministrazione delle ferrovie dello Stato - o ad una società a prevalente partecipazione statale - sia in considerazione delle precedenti esperienze di tali aziende in materia, sia per la rilevante impostazione che le stesse dovrebbero dare nel settore amministrativo e tecnico relativamente alla gestione del servizio stesso, che dovrà essere più adeguato alle necessità contingenti e teso a concorrere attivamente allo sviluppo economico e sociale delle zone interessate.

(0/3329/5/10).

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 19 DICEMBRE 1974

PISANU. Vorrei richiamare l'attenzione dei colleghi su un successivo ordine del giorno, che contiene gli stessi concetti contenuti in quello testé letto.

PERRONE. Lo scorso anno i ministri competenti, avevano assunto l'impegno di pubblicizzare i servizi. Il disegno di legge pendente al Senato non contempla una pubblicizzazione dei servizi suddetti, ma una loro omogenizzazione nell'ambito dei collegamenti con le isole minori, da affidare ad una società che potrebbe scaturire da un'intesa tra le società di liberi armatori attualmente esistenti.

GIOIA, *Ministro della marina mercantile*. Non condivido questa opinione.

PERRONE. Voglio ribadire la priorità dei servizi di trasporto pubblico per i collegamenti con le isole minori. Se vi fossero aziende che con mezzi veloci intendessero espletare questa attività, potrebbero farlo previa apposita autorizzazione. Lo Stato deve garantire i collegamenti con le isole minori; questo è il principio affermato nel nostro ordine del giorno; non intendo pertanto ritirarlo e aderire a quello presentato dall'onorevole Pisanu.

GIOIA, *Ministro della marina mercantile*. Nella sua attuale formulazione, non posso accettare l'ordine del giorno.

Devo dichiarare il mio parere contrario ad un eventuale accentramento dei servizi in un'unica impresa, per quanto concerne i collegamenti con le isole maggiori e minori. Sono tuttavia favorevole alla partecipazione della TIRRENIA, o di altra società, alla gestione di questo servizio. Per corrispondere alle esigenze prospettate dalle regioni, si potrebbe poi richiedere l'intervento di una o più società a carattere regionale.

Sulle modalità e sui tempi di realizzazione del servizio, deciderà comunque il Parlamento, sentite le opinioni che potranno essere raccolte.

In questi termini posso ritenere valida la parziale pubblicizzazione del servizio ed un eventuale assorbimento delle società minori operanti nel settore da parte della TIRRENIA, attraverso l'acquisizione — sempre da parte della TIRRENIA — del 51 per cento delle azioni.

Ciò premesso, invito l'onorevole Perrone a ritirare il suo ordine del giorno e a sotto-

scrivere quello firmato da altri commissari del gruppo democristiano.

PERRONE. Insisto perché sia posto in votazione il mio ordine del giorno.

CERAVOLO. Il gruppo comunista si asterrà dalla votazione dell'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'ordine del giorno n. 0/3329/5/10 degli onorevoli Perrone e Ferdinando Russo, non accettato dal Governo.

(È respinto).

Gli onorevoli Ceravolo, Foscari, Ballarin, Masciadri, Marocco, Belci, Russo Ferdinando, Pisanu, Giovanni Lombardi e Baghino hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione trasporti,

ritenuto che le attività indicate dall'articolo 1 del disegno di legge n. 3329 non sono preclusive di ogni altra attività che le società intenderanno svolgere in regime di libera attività imprenditoriale, sempre avendo presenti le esigenze della massima efficienza ed economicità, secondo criteri di funzionalità e di specializzazione,

impegna il Governo:

1) a realizzare, anche attraverso l'azione delle società di navigazione della FINMARE, una politica marinara tendente a raggiungere il graduale pareggio della bilancia dei noli, il trasporto di almeno il 50 per cento delle merci in arrivo ed in partenza dei porti nazionali, lo sviluppo del turismo di massa, in attuazione della deliberazione del CIPE dell'8 luglio 1971;

2) a presentare periodicamente al Parlamento una relazione sullo stato di attuazione della legge;

3) ad assumere ogni opportuna iniziativa tendente a salvaguardare gli attuali livelli di occupazione (0/3329/6/10).

GIOIA, *Ministro della marina mercantile*. Lo accetto.

BAGHINO. Poiché questo ordine del giorno è stato presentato dai gruppi del Senato, sarebbe bene che la Commissione lo facesse proprio.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno è infatti sottoscritto da tutti i gruppi presenti oggi in Commissione.

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 19 DICEMBRE 1974

CERAVOLO. Non insistiamo per la votazione.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Pisanu, Guglielmino, Korach, Belci, Masciadri e Baghino, hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione trasporti.

vivamente, preoccupata per i gravi danni che subiscono le popolazioni delle isole minori a causa della crescente inadeguatezza che, con l'intensificarsi della mobilità sociale e dello sviluppo turistico, vengono manifestando i servizi di collegamento con la terraferma,

impegna il Governo:

1) a raccogliere sollecitamente dettagliate informazioni sullo stato attuale dei servizi in parola, per accertare in quale misura questi corrispondono ad una domanda di trasporto che ha caratteristiche assolutamente peculiari;

2) ad informare la Commissione con pari sollecitudine sui risultati degli accertamenti predetti;

3) ad intervenire conseguentemente per assicurare l'efficienza dei servizi, avvalendosi, senza discriminazione alcuna, dell'armamento disponibile che, ovviamente, risulta idoneo (0/3329/7/10).

GIOIA, *Ministro della marina mercantile*. Lo accetto.

PISANU. Non insistiamo per la votazione.

PRESIDENTE. L'onorevole Baghino ha presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione trasporti,

impegna il Governo,

ad assicurare, nel quadro dell'applicazione della legge relativa alla ristrutturazione delle linee marittime di preminente interesse nazionale, il mantenimento del livello occupazionale esistente al momento immediatamente precedente all'approvazione della citata legge. (0/3329/8/10).

GIOIA, *Ministro della marina mercantile*. Non posso accettarlo così come esso è formulato. Potrei farlo se il presentatore acconsentisse a modificarlo nel senso di impegnare il Governo a promuovere ogni idonea iniziativa per tutelare i livelli occupazionali esistenti.

BAGHINO. Accetto la modificazione e non insisto per la votazione.

PRESIDENTE. L'onorevole Baghino ha presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione trasporti,

impegna il Governo

a far sì che le società della FINMARE assumano nell'anno 1975 impegni di costruzione e acquisizione di navi per almeno 2 milioni 800 mila tonnellate, date le richieste di naviglio esistenti, al fine di ridurre l'uso di navi battenti bandiera straniera.

(0/3329/9/10).

BAGHINO. Lo ritiro, ritenendolo assorbito dall'ordine del giorno Korach ed altri n. 0/3329/3/10, già in precedenza accolto dal Governo.

PRESIDENTE. L'onorevole Baghino ha presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione trasporti,

invita il Governo

a tenere presenti nella ristrutturazione delle linee di preminente interesse nazionale le esigenze delle società minori che attualmente effettuano servizi di linee con regolari concessioni (0/3329/10/10).

GIOIA, *Ministro della marina mercantile*. Potremmo esaminare un ordine del giorno di questo tipo quando il progetto di legge che riguarda i collegamenti verrà in discussione.

BAGHINO. Lo ritiro, dato l'impegno assunto dal Governo allorché, verrà in Commissione il progetto di legge che riguarda specificatamente il problema.

PRESIDENTE. L'onorevole Baghino ha presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione trasporti,

impegna il Governo

a migliorare ed a sviluppare - fino alla realizzazione di un servizio regolare ed efficiente - i servizi di collegamento con le località insulari, nel quadro della politica meridionalistica (0/3329/11/10).

GIOIA, *Ministro della marina mercantile*. Lo accetto come raccomandazione, ribadendo che il Governo ha bisogno di nuovi strumenti legislativi per fare quanto è richiesto con questo ordine del giorno.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge esaminato nella seduta odierna.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione:

Disegno di legge: Ristrutturazione dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale *(Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato)* (3329).

Presenti e votanti	27
Maggioranza	14
Voti favorevoli	20
Voti contrari	7

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Amodio, Baghino, Ballarin, Becciu, Belci, Canestrari, Ceravolo, Ciacci, Dal Maso, Fortuna, Foscarini, Guerrini, Guglielmino, Korach, Mancini Antonio, Marocco, Marzotto Caotorta, Masciadri, Merli, Miotti Carli Amalia, Pezzati, Piccinelli, Pisanu, Russo Ferdinando, Skerk, Venturini e Zoppi.

La seduta termina alle 12,30.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Dott. GIORGIO SPADOLINI

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO