

SENATO DELLA REPUBBLICA

VI LEGISLATURA

8^a COMMISSIONE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

65° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI GIOVEDÌ 12 DICEMBRE 1974

Presidenza del Vice Presidente CAVALLI

INDICE

DISEGNI DI LEGGE

IN SEDE DELIBERANTE

Discussione e approvazione con modificazioni:

« Ristrutturazione delle linee marittime di preminente interesse nazionale » (975) (1):

PRESIDENTE . . .	Pag. 1037, 1039, 1040 e <i>passim</i>
AVEZZANO COMES1048, 1049, 1051 e <i>passim</i>
CEBRELLI 1052
CROLLALANZA1042, 1046, 1047 e <i>passim</i>
FOSSA1044, 1046, 1050 e <i>passim</i>
GIOIA, ministro della marina mercantile	1039 1045, 1046 e <i>passim</i>
MADERCHI	1046, 1062, 1065
MAZZEI1044, 1047, 1048 e <i>passim</i>
SAMMARTINO, relatore alla Commissione	1038 1045, 1046 e <i>passim</i>
SANTALCO1063, 1072, 1078
SANTI 1047
SEMA1050, 1051, 1052 e <i>passim</i>

(1) Il titolo del disegno di legge è stato così modificato: « Ristrutturazione dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale ».

La seduta ha inizio alle ore 10.

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

IN SEDE DELIBERANTE

Discussione e approvazione con modificazioni del disegno di legge:

« Ristrutturazione delle linee marittime di preminente interesse nazionale » (975)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Ristrutturazione delle linee marittime di preminente interesse nazionale ».

Comunico che sul disegno di legge in esame hanno espresso parere favorevole la 1^a e la 6^a Commissione. Non ci hanno invece trasmesso il loro parere la 10^a e la 11^a Commissione, ma i termini sono scaduti con il

1° aprile scorso. Infine, la 5ª Commissione ha espresso il seguente parere:

« La Commissione bilancio e programmazione,

esaminati gli emendamenti al disegno di legge n. 975, ha deliberato di esprimere parere favorevole su quelli proposti dal Governo e parere contrario su quelli di iniziativa parlamentare che comportino oneri per il bilancio.

In merito ai primi la Commissione trasmette le seguenti osservazioni:

1) riconosciuta la necessità di ristrutturare la flotta pubblica sulla base di rigorosi criteri di economicità e di funzionalità, la Commissione ritiene che il disarmo della flotta passeggeri e la costruzione della nuova flotta merci debba avvenire in maniera contestuale, anche per evitare conseguenze negative sui livelli occupazionali del settore. Inoltre, per evitare nuovi e gravosi oneri per il bilancio, la Commissione ritiene che il termine di tre anni per il disarmo della flotta passeggeri (previsto dal nuovo testo dell'articolo 6) debba avere carattere perentorio;

2) la Commissione, inoltre, è favorevole all'emendamento sostitutivo — proposto dal rappresentante del Tesoro — del nuovo articolo 20-bis; in base a tale emendamento vengono autorizzati ulteriori limiti di impegno annuali di 4 miliardi nel 1975, di 6 miliardi nel 1976 e di 7 miliardi dal 1977 al 1980, per il credito navale.

La Commissione ha recepito talune perplessità espresse dal rappresentante del Tesoro in ordine al carattere permanente dell'attività di formazione professionale della gente di mare, previsto dall'articolo 11 del nuovo testo governativo.

La Commissione, inoltre, ritiene opportuno che nel definire le modalità della presenza dell'impresa pubblica nel settore dei trasporti marittimi di merci per il rifornimento dell'industria di base, si tenga conto di quanto previsto dal piano petrolifero in ordine al potenziamento della flotta cisterniera nazionale e di quella dell'ENI.

Il presente parere è stato espresso a maggioranza, con il voto contrario del senatore Basadonna e l'astensione dei senatori Brosio e Carollo. Inoltre, il senatore Mazzei si è dichiarato contrario al nuovo testo dell'articolo 6 ritenendo che i servizi passeggeri di linea debbano essere immediatamente soppressi. In via subordinata lo stesso senatore avanza il suggerimento di stabilire nello stesso articolo 6 dei limiti di riduzione annuale della flotta passeggeri sì da essere certi della completa eliminazione delle sovvenzioni entro il triennio ».

Ricordo che il disegno di legge in esame ha avuto un iter faticosissimo, tra Sottocommissione e Commissione, tant'è vero che il senatore Sammartino ha già avuto modo di svolgere, sia pure in sede referente, almeno un paio di volte la relazione. Siamo quindi tutti perfettamente a conoscenza delle norme del provvedimento. Tuttavia, sarei del parere che il senatore Sammartino ricordasse, sia pure molto brevemente, i concetti fondamentali che ispirano il disegno di legge.

SAMMARTINO, *relatore alla Commissione*. Le chiedo scusa signor Presidente, ma devo correggerla: infatti ho già avuto occasione di riferire ben cinque volte sul disegno di legge in esame, di cui l'ultima il 2 ottobre scorso. I colleghi quindi mi vorranno dispensare dall'insistere sul provvedimento, soprattutto per economia di tempo dato che siamo tutti favorevoli al rapido varo delle nuove norme sulle linee marittime di preminente interesse nazionale, vivamente attese dalle categorie dei marittimi.

Ho già accennato alla data in cui ebbi occasione di trattare per l'ultima volta l'argomento: il 2 ottobre scorso. In quell'occasione tornai a illustrare il notevole lavoro svolto dall'apposita Sottocommissione e durato ormai 2 anni, nonchè gli emendamenti proposti dal Governo al testo originario. In particolare, sottolineai come la ristrutturazione della flotta di preminente interesse nazionale fosse destinata ad essere attuata attraverso la graduale smobilitazione delle navi passeggeri nell'arco di 3 anni, dalla data di entrata in vigore della legge. Proprio la limitazione a 3 anni ha rappresentato uno

dei punti più contrastati e sofferti della legge. Ebbi altresì modo, il 2 ottobre, di far rilevare che la graduale smobilitazione della flotta passeggeri dovrà avvenire contestualmente all'allestimento, da parte della società FINMARE, di una flotta merci, destinata ad essere gestita con criteri di efficienza ed economicità, in regime di libera attività imprenditoriale e che per agevolare tale trasformazione si sarebbe provveduto all'erogazione, per un periodo transitorio di 5 anni, di sovvenzioni capaci di favorire l'avviamento di nuovi servizi o il mantenimento di determinate linee per le quali sia riconosciuta la momentanea impossibilità a conseguire l'equilibrio economico della gestione.

In ordine al problema del personale, avevo osservato che, mentre sarà possibile un sollecito reimpiego nelle nuove attività della flotta del personale di macchina, per quello di coperta si provvederà ad un'opportuna riqualificazione anche mediante la gestione di un'apposita nave-scuola.

Debbo anche ricordare che era stata sottolineata la necessità di rifondere alla Finmare i maggiori oneri sopportati a causa dei cospicui aumenti del costo dei combustibili nell'anno scorso. In proposito i senatori Santalco e Sema avevano proposto due emendamenti che contemplavano la possibilità di reintegrare la Finmare di tale onere pregresso.

In linea di massima la Commissione fu d'accordo a maggioranza su questa impostazione generale, tanto è vero che fu deciso di proporre alla Presidenza del Senato l'assegnazione in sede deliberante del provvedimento. Il Presidente della Commissione ritenne necessario trasmettere alla Commissione bilancio per il parere di rito gli emendamenti d'iniziativa dei senatori Santalco e Sema. La Presidenza del Senato nella stessa giornata assegnò il provvedimento in sede deliberante alla nostra Commissione, che fu convocata per l'indomani, 4 ottobre. Il 3 ottobre, però, il Governo Rumor presentò le dimissioni.

Questo sinora *l'iter* del provvedimento.

Ritengo che ora l'onorevole Ministro vorrà riferire alla Commissione se il Governo mantiene le modifiche proposte dal ministro

Coppo o se intende presentare ulteriori emendamenti.

P R E S I D E N T E . Il ministro Gioia, al quale va il nostro più cordiale saluto e l'augurio che egli sia il Ministro della marina mercantile che renderà operante il disegno di legge, ha infatti chiesto la parola per fornire alcuni chiarimenti.

G I O I A , ministro della marina mercantile. Ringrazio il Presidente e l'onorevole relatore per il cordiale benvenuto rivoltomi.

Devo innanzitutto rilevare che la mia situazione appare privilegiata, perchè posso raccogliere il frutto del lungo e approfondito lavoro della Commissione e dei ministri che mi hanno preceduto nell'incarico.

In questi pochi giorni mi sono impegnato a fondo per risolvere qualche residuo problema che avrebbe potuto porre in forse la soluzione auspicata dalla Commissione. Ho dovuto infatti considerare che gli oltre 9 miliardi proposti per il credito navale erano insufficienti per assicurare alla Finmare, nei tre anni stabiliti dal provvedimento, la creazione di una flotta merci sostitutiva di quella passeggeri. Ho quindi fatto presente al Ministro del tesoro il rischio, in conseguenza di ciò, che la legge non avrebbe potuto dare i risultati sperati e che, malgrado la perentorietà del termine dei tre anni, fatalmente, per mancanza delle navi merci, si sarebbe andati ben oltre tale limite di tempo. Sussistevano, inoltre, difficoltà di bilancio per accogliere la richiesta di ulteriori limiti di impegno per il credito navale relativamente agli esercizi 1975 e 1976, in quanto il Tesoro aveva disponibili soltanto 4 miliardi per il 1975 e 6 per il 1976.

Da tutto ciò è nata una proposta di dilazionare nel tempo i finanziamenti, tenendo anche presente l'esistenza della legge concernente contributi ai cantieri, che prevede il finanziamento sino al 1980. Il Governo proporrà pertanto un emendamento tendente a scaglionare i limiti di impegno nei diversi esercizi dal 1975 al 1980, il che permetterà di aumentare gli stanziamenti nella misura più larga possibile. Inoltre, al fine di consentire alla Finmare di ordinare immediata-

mente le navi merci necessarie, verrà proposta la seguente norma: « 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 ». In base a tale norma saremo quindi in grado di mantenere l'impegno di dare alla Finmare i contributi necessari per acquisire la flotta merci nei tre anni stabiliti.

Per il resto, considerando l'approfondito lavoro svolto in accordo tra la Commissione e il ministro Coppo, ritengo di non dover proporre ulteriori emendamenti, salvo qualche lieve modifica migliorativa.

L'esigenza fondamentale è ora quella di pervenire il più presto possibile all'approvazione del disegno di legge, in modo da poter avere lo strumento necessario per operare la ristrutturazione della flotta Finmare.

P R E S I D E N T E . Passiamo ora all'esame degli articoli, di cui do lettura:

Art. 1.

Le attività in appresso indicate possono essere esercitate da società di navigazione, al cui capitale l'Istituto per la ricostruzione industriale partecipa, direttamente o indirettamente, per almeno il 51 per cento:

a) i servizi passeggeri di prevalente interesse turistico, ai sensi del successivo articolo 3;

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

c) la gestione provvisoria dei servizi internazionali da passeggeri, ai sensi del successivo articolo 6;

d) i servizi di collegamento con le isole maggiori e minori, ai sensi del successivo articolo 9;

e) la gestione di navi-scuola, di ricerca, di sperimentazione, ai sensi del successivo articolo 12;

f) il trasporto di merci di massa, secche e liquide, per il rifornimento delle industrie

di base, in regime di libera attività imprenditoriale.

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

I senatori Cavalli, Sema, Maderchi, Mingozzi, Cebrelli, Piscitello, Bertone, Abenante, Chinello, Boldrini, Sgherri, Poerio, Borracino, Bacicchi, Giovannetti, Adamoli, Urbani e Canetti hanno presentato il seguente emendamento sostitutivo dell'intero articolo 1:

« Le aziende di navigazione a partecipazione statale del Gruppo FINMARE concorrono con la loro attività a realizzare una nuova politica marittima, la quale abbia come risultato il potenziamento di tutta la flotta di bandiera italiana.

Allo scopo di conseguire gli obiettivi di preminente interesse nazionale costituiti dal raggiungimento del pareggio della bilancia dei noli, dal trasporto di almeno il 50 per cento delle merci in arrivo e in partenza dai porti nazionali, dallo sviluppo del turismo sociale per i lavoratori, dal mantenimento dei livelli di occupazione, le attività in appresso indicate sono esercitate da Società di navigazione, al cui capitale l'IRI partecipa, direttamente o indirettamente per almeno il 51 per cento:

a) il trasporto di merci di massa, secche e liquide, per il rifornimento delle industrie di base, ai sensi del successivo articolo 11-bis;

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

c) i servizi di collegamento con le isole maggiori e minori, ai sensi del successivo articolo 9;

d) la gestione dei servizi internazionali (passeggeri, ai sensi del successivo articolo 6;

e) i servizi passeggeri di prevalente interesse turistico, ai sensi del successivo articolo 3;

f) la gestione di navi-scuola, di ricerca, di sperimentazione, ai sensi del successivo articolo 12.

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

Vorrei dar conto dei motivi che hanno indotto il Gruppo comunista a presentare quest'articolo sostitutivo.

Abbiamo voluto innanzitutto proporre una premessa particolarmente dettagliata, perchè desideriamo che nella legge, già dall'impostazione, vi sia un'indicazione esplicita degli obiettivi che ci si propone per imboccare finalmente la strada dell'attuazione di una nuova politica marittima, primo tra tutti quello di portare almeno al 50 per cento la partecipazione della nostra bandiera al trasporto delle merci in arrivo e in partenza dai porti italiani.

L'emendamento reca al punto a) « trasporto di merci di massa, secche e liquide », perchè riteniamo che questa sia la strada più importante per risolvere il problema della bilancia dei noli, che da attiva, quale era, è divenuta gravemente deficitaria; e poi perchè il settore merci è quello su quale riteniamo si debba far leva per giungere rapidamente ad abbassare, e possibilmente ad annullare, il volume delle sovvenzioni (un argomento, questo, a volte usato strumentalmente dai nemici della flotta pubblica per frenare la battaglia che da anni si conduce nel paese per affrontare seriamente tutti gli aspetti dell'economia marittima italiana). Riteniamo inoltre — e lo dico con piena convinzione — che il trasporto merci via mare sia un settore in espansione, nel quale vi è spazio per tutti, per gli armatori privati e per la flotta pubblica, e, all'interno di quest'ultima, per la Finmare, per l'Eni, per la Finsider.

Occorre, però, avere navi adeguate per il trasporto, che trova nell'utilizzazione dei *containers* uno dei suoi supporti fondamentali. Abbiamo recentemente varato la seconda nave porta-*containers*; dobbiamo continuare su questa via. Il trasporto *containers* è in piena evoluzione sul piano quantitativo e qualitativo. Sul piano qualitativo, si è infatti passati ad una migliore forma di imbal-

laggio e ad un metodo di trasporto che coinvolge non solo la nave, ma le ferrovie, i porti, tutto il sistema dei trasporti del nostro paese: un metodo che richiede fortissimi investimenti, ma che offre grandi vantaggi, sia pure a medio e lungo termine. A Genova si è constatato che per l'imbarco di 1000-1500 tonnellate di merci sfuse occorre una giornata; per l'imbarco della stessa quantità in *containers*, un'ora. Oltre alla rapidità, il *container* consente una maggiore protezione contro i danni delle operazioni doganali, dalle quali sono esenti in quasi tutti i paesi, e la progressiva riduzione dei costi. Sul piano quantitativo, si deve rilevare che, a fronte delle 17.000 tonnellate trasportate per *containers* nel 1966, siamo arrivati nel 1972 a 200 000

L'estensione del trasporto con i *containers* e quindi l'unica strada per fronteggiare la concorrenza spietata dei porti del nord Europa e per prepararci adeguatamente alla riapertura del Canale di Suez che, se non è prevedibile richiami subito il trasporto del petrolio, farà però tornare il traffico delle merci secche nel Mediterraneo. In questo settore il nostro paese, la cui economia è fondamentalmente legata all'importazione e all'esportazione via mare, non è presente ancora in misura soddisfacente. Nel 1973 la partecipazione della bandiera italiana al traffico *containers* Italia-Nord America atlantico è stata del 10,82 per cento, contro il 47,10 per cento della bandiera statunitense, contro il 23 per cento dell'Atlantic Line — dentro l'Atlantic Line c'è il 6 per cento della società Fasio — e il 19,8 per cento delle altre bandiere. Sarebbe lungo illustrare i motivi di questa situazione e quindi ne farò solo un accenno: 1) La mancanza di navi a tecnologia avanzata nella nostra Marina mercantile 2) I guadagni che non sono immediati ma a medio e lungo termine, per cui i costi di ammortamento sono molto elevati, soprattutto nei primi tre anni. Oltre a questi motivi — diciamo — oggettivi ve ne sono altri soggettivi: l'atteggiamento della classe imprenditoriale italiana finora rivolto alla sfruttamento ad oltranza delle navi tradizionali e, devo anche aggiungere, l'immobilismo dello Stato nel settore del trasporto marittimo.

Noi riteniamo esistono possibilità favorevoli di inserimento delle società di preminente interesse nazionale nel trasporto merci perchè la nostra economia è di trasformazione ed è legata per l'80-85 per cento al trasporto marittimo; perchè l'armamento privato è quasi completamente assente nel settore delle tecnologie avanzate; perchè abbiamo l'esempio positivo di inserimento già realizzato dal Lloyd Triestino nel Medio ed Estremo Oriente; perchè sulla linea del centro-nord America c'è spazio non solo per il settore pubblico, ma per tutti; in quella zona le società di preminente interesse nazionale hanno un'esperienza di trent'anni e prima della guerra il traffico merci relativo a quella zona costituiva l'attività prevalente, perchè con il disarmo del settore passeggeri si viene a colpire la società Italia navigazione che a Genova rappresenta una fonte di reddito importante. I lavoratori di questa società hanno tenuto circa una settimana fa una loro conferenza, hanno pubblicato un libro bianco che verrà poi inviato a tutti gli onorevoli colleghi, cercando di dimostrare, tra l'altro, il peso economico della società non solo a Genova, ma in tutta l'economia nazionale.

Esistono — ripeto — favorevoli possibilità di inserimento delle società di navigazione pubbliche particolarmente sulle seguenti linee per le quali si tratta soltanto di ripristinare una tradizione nel passato già particolarmente fiorente: Italia-Centro America Italia-Sud America atlantico, Italia-Sud America pacifico, Italia-Nord America pacifico. La società Italia di navigazione deteneva il primato nel trasporto merci per il centro America; sulla linea per il Sud America atlantico la sua presenza è invece insufficiente rispetto alla netta espansione del traffico merci; sulla linea con il Sud America pacifico la società Italia ha avuto fino a pochi anni fa il monopolio ed è stata ora soppiantata dalla flotta Lauro; sulla rotta con il Nord America pacifico, con l'immissione di nuove navi si è passati dal 15 al 30 per cento dell'intero traffico di uscita dal Mediterraneo. Ci sono quindi motivi che dimostrano non solo sufficientemente ma generosamente la validità della battaglia condotta in questi anni dai

lavoratori del mare e da noi qui in Parlamento per rendere contestuale la fase del disarmo delle navi passeggeri con quella del potenziamento e dello sviluppo del settore merci.

Per quanto riguarda le cisterniere, ricordo che solo il 14 per cento del greggio lavorato in Italia viene trasportato da navi battenti bandiera nazionale. Io ritengo che in questo settore del trasporto delle materie prime e quindi anche del petrolio, la funzione del Governo sia quella di fare uno sforzo per superare gli antagonismi, le resistenze e i contrasti che indubbiamente esistono anche all'interno del settore pubblico, guardando all'interesse nazionale per dare al paese una flotta efficiente per il trasporto delle merci liquide e secche. Per queste ragioni abbiamo presentato l'emendamento sostitutivo dell'articolo 1 nel tentativo di rendere maggiormente esplicite le reali intenzioni del Governo e del Parlamento in materia di sviluppo della flotta pubblica nel settore del trasporto merci. Chiedo scusa se ho rubato un po' di tempo all'attenzione dei colleghi ma ho ritenuto doveroso sottolineare, ancora una volta, le motivazioni della nostra posizione in merito al disegno di legge in esame.

CROLLALANZA. Dopo aver ascoltato l'intervento dell'onorevole Presidente circa i motivi che hanno consigliato la sua parte politica a presentare l'emendamento all'articolo 1, desidero esporre alcune considerazioni. Innanzitutto mi sembra opportuno che si aggiunga o si premetta al testo proposto dal Governo il « cappello » dell'emendamento proposto dai colleghi comunisti che tende a chiarire la funzione che va attribuita alla flotta di preminente interesse nazionale ai fini del potenziamento dell'attività marinara della nazione.

La ristrutturazione dei servizi della FINMARE non deve infatti significare un ridimensionamento dell'attività marinara, ma un diverso modo di esercitare le linee ad essa affidate.

Per quanto riguarda i singoli punti dell'articolo 1 deve ricordare che quando si discusse con il ministro Coppo la nuova formulazione di tale articolo, presentato dal Gover-

no, al comma E — che si riferisce ai servizi passeggeri di prevalente interesse turistico con riferimento alle crociere — io prospetto che se è vero che l'attività preminente della FINMARE secondo i nuovi indirizzi deve essere quella del trasporto merci e se è vero che i servizi marittimi, specialmente quelli delle grandi ammiraglie, hanno appesantito la gestione finanziaria, specie in questi ultimi anni, a seguito dello sviluppo della aviazione, tuttavia i servizi misti, esercitati su rotte relativamente brevi o di medie distanze, con navi di modesto tonnellaggio, possono realizzarsi ancora in condizioni di economicità e di vantaggio per la nostra economia e lo sviluppo del turismo. Con l'incremento dell'aviazione il trasporto marittimo su grandi distanze certo appare superato (per cui grande errore fu la costruzione, pochi anni fa, della Raffaello e della Michelangelo) ma ciò non autorizza a ritenere che debbano considerarsi superati tutti i servizi marittimi. La dimostrazione ci viene dalla Jugoslavia, dalla Grecia ed ora anche dalla Russia che stanno intensificando le loro linee in Adriatico e nel Mediterraneo, con servizi di navi di medio tonnellaggio per percorsi relativamente brevi. Non dobbiamo quindi rinunciare alla riconversione della flotta Finmare con navi per trasporto, passeggeri e merci, così come avveniva in passato, mediante la Società Puglie, la quale possedeva una flotta proprio con tali caratteristiche. Concordo poi con quanto ha affermato l'onorevole Presidente, ossia che probabilmente, all'atto della riapertura del Canale di Suez e forse per molto tempo ancora, se continuerà a risultare più vantaggioso, per le grandi navi petroliere, il periplo dell'Africa, non lo sarà più per le navi di piccolo e medio tonnellaggio, destinate al trasporto specialmente di merci alla rinfusa. Ma aggiungo che il Canale di Suez assicurerà l'incremento dei traffici non solamente per le navi destinate al trasporto merci, ma anche per quelle che dovranno assicurare i servizi dei passeggeri con i paesi orientali dell'Africa, (Etiopia, Somalia, Kenia), nonché per l'India. Fu in vista di tali possibilità che, allorchè si discusse, alcune settimane fa, in Commissione, il disegno di legge in esame, proposi al mi-

nistro Coppo di considerare anche l'opportunità dell'istituzione di linee miste merci-passeggeri. Il Ministro ritenne di accogliere la mia richiesta, suggerendo di aggiungere alla lettera d) le parole « e commerciale », espressione quest'ultima che peraltro non precisa il concetto da me espresso. Riaffermo perciò, in questa seduta, l'opportunità che tra le funzioni riservate alla FINMARE, siano prevalenti quelle di trasporto merci in generale, ma che vi sia anche un riferimento alla possibilità, qualora determinate circostanze lo consigliano, anche di esercire linee, con navi di medio tonnellaggio, destinate contemporaneamente al trasporto merci e passeggeri.

In conseguenza dichiaro di essere favorevole all'aggiunta, all'inizio dell'articolo 1, della prima parte dell'emendamento Cavalli e altri che consentirebbe la possibilità di tali servizi.

Vi è poi il problema dei traghetti, oltre quelli di collegamento con le isole, servizio questo che non è specificamente indicato, tra quelli di preminente interesse nazionale, e che evidentemente non si è inteso di comprendere tra quelli di interesse turistico, essendosi attribuita a tale denominazione il significato di servizi di crociera che si è convenuto di lasciare in vita solo per un certo periodo e comunque sperimentalmente. Sono dell'avviso, invece, che sia necessario fare esplicito riferimento ai traghetti, un servizio che è in continua espansione e che deve avere carattere permanente. Mi riferisco, per esempio, a quelli che collegano attualmente Bari ad Antivari e a Dubrovnik in Jugoslavia, e Bari e Brindisi ai porti della Grecia, servizi, lo ripeto, in notevole, costante incremento, sia per motivi turistici, sia perchè molti sono coloro che da Roma in giù si servono di essi per trascorrere il fine settimana in località di svago e di riposo sull'altra sponda. Oltre al flusso di connazionali si registra anche quello di stranieri, per lo più turisti che, dopo essere scesi dall'Europa lungo le coste della Jugoslavia, si servono degli stessi traghetti per raggiungere l'Italia centro-meridionale. Per tutti questi motivi ritengo opportuno un esplicito riferimento, all'articolo 1, all'ulte-

riore permanenza e sviluppo dei servizi di traghetto.

M A Z Z E I. Sempre in ordine all'articolo 1, propongo la soppressione, nella lettera *b*), delle parole « ai sensi del successivo articolo 4 ».

F O S S A. Mi limito a brevi considerazioni sia per evitare il pericolo di contribuire alla riapertura della discussione generale sia perchè ritengo che siano già stati ampiamente illustrati i motivi per cui il nostro Gruppo concorda sull'opportunità di una ristrutturazione delle linee marittime di preminente interesse nazionale. Anzitutto concordiamo sull'esigenza resa esplicita dalla prima parte dell'emendamento proposto dal Gruppo comunista, cui si è associato il senatore Crollalanza, riguardante la premessa di ordine generale in quanto riteniamo opportuna e necessaria un'affermazione di principio sul contributo che la società FINMARE viene chiamata a dare allo sviluppo della politica marinara nazionale e al potenziamento della nostra flotta, nel tentativo di sanare il disavanzo dei noli più volte messo in evidenza. Ci permettiamo perciò di invitare il Governo ad accogliere tale primo comma dell'emendamento comunista.

Desidero poi richiamare l'attenzione del Governo e della Commissione sul punto relativo ai servizi passeggeri di prevalente interesse turistico. Non appare, infatti, ben chiaro se si intenda sviluppare l'attività nel settore crocieristico di massa, come era, invece, stabilito nel deliberato del CIPE in data 8 luglio 1971. Ritengo che tale attività, per lo meno dell'area del Mediterraneo, sia suscettibile di sviluppo oltrechè economica.

Pertanto presento un emendamento, tendente ad aggiungere, dopo le parole: « prevalente interesse turistico », le altre: « e crocieristiche di massa », con limitazione, se la Commissione lo riterrà opportuno, all'area del Mediterraneo.

S E M A. Il Gruppo comunista non intende assolutamente intralciare l'iter del provvedimento, che ci auguriamo, anzi, sia il più

rapido possibile; nello stesso tempo, però, sentiamo l'esigenza di contribuire alla precisazione di quegli elementi che riteniamo qualificanti del provvedimento. Constatiamo con favore che lo scontro tra due linee opposte (la tendenza che puntava *sic et simpliciter* alla liquidazione della flotta di Stato, attraverso l'eliminazione totale del movimento passeggeri mediterraneo e mondiale, senza sostituirla con un'adeguata presenza della nostra flotta, e in particolare della Finmare, nel settore del trasporto merci; e l'altra, emersa dall'elaborazione dei lavoratori del mare, non solo quelli delle linee marittime, ma anche dei porti e dei cantrieri, ed espressa in forma unitaria anche dalla presa di posizione di alcune Regioni a statuto ordinario e a statuto speciale, che si sono pronunciate sulla necessità di una nuova politica marinara) è stato mediato. Vi sono ancora punti di improvvisazione, di ostilità, ma mi pare di poter affermare che nel suo complesso la Commissione è pervenuta, anche dopo contatti con tecnici, dirigenti e sindacalisti, a una visione più serena della questione e ad accorgimenti che hanno premesso in qualche modo di correggere l'iniziale impostazione del disegno di legge, che prevedeva esplicitamente ed esclusivamente la liquidazione della Finmare. Oggi possiamo quindi sottolineare che molte delle nostre istanze — che sono quelle del mondo del lavoro e dell'economia — sono state accolte.

Dobbiamo ora precisare gli elementi che caratterizzano il nuovo impegno per la marina mercantile. I due punti del provvedimento che riteniamo qualificanti sono l'articolo 1 e l'articolo 6. Per quanto riguarda l'articolo 1, lo spostamento al punto *a*) del trasporto di merci di massa, secche o liquide, che nel progetto originario, era al sesto punto, già sottolinea il carattere prioritario che a tale tipo di trasporto deve essere attribuito. Riteniamo, però, che sia necessaria anche la premessa che abbiamo proposto. Il mondo del lavoro, l'opinione pubblica italiana devono sapere ora finalmente imprimere una nuova rotta alla Finmare. Imboccare questa strada significa, però, non lasciare niente al caso, all'incertezza, all'imprecisione e, anche, ai variabili umori di coloro che

possono influire potentemente e in modo diverso sulle scelte del Governo. Pertanto mi rivolgo a tutti i colleghi della Commissione — oltre al senatore Crollalanza e ai colleghi del Gruppo socialista, che hanno già aderito alla nostra impostazione — perchè vogliamo accogliere quella parte del nostro emendamento all'articolo 1 che stabilisce i compiti delle aziende di navigazione a partecipazione statale, nell'interesse fondamentale della nostra nazione, della sua autonomia, della sua sicurezza, della sua indipendenza: compiti che sono in piena armonia con quanto dichiarato dal Presidente del Consiglio dei ministri nel momento in cui ha chiesto ed ottenuto la fiducia del Parlamento.

Non ho altro da dire salvo far presente che, qualora sia ritenuto necessario, ho qui a disposizione dati capaci di suffragare ampiamente quanto abbiamo asserito e che non ho citato per l'economia della discussione.

S A M M A R T I N O , *relatore alla Commissione*. Sostanzialmente, la proposta contenuta nell'emendamento dei senatori Cavalli ed altri aveva già trovato accoglimento da parte del Governo, il quale, ha riformulato l'elencazione delle attività che la FINMARE dovrà svolgere: infatti, mentre nel testo originario le crociere figuravano al primo posto e i trasporti di merci all'ultimo, nell'emendamento governativo il trasporto di merci è passato in testa ed i servizi passeggeri sono stati retrocessi al quarto posto. Possiamo pertanto dire che, almeno da questo punto di vista, gli emendamenti del Gruppo comunista e governativo procedono di pari passo. Là dove divergono è nella parte iniziale, in quanto l'emendamento comunista presenta un « capello », che io giudico peraltro piuttosto discorsivo dal punto di vista dell'ortodossia legislativa. Soprattutto il secondo comma di tale « capello » mi sembra poco in armonia con un retto dettato normativo. Certo, entrambi riecheggiano lo spirito che noi abbiamo sempre dichiarato, da due anni a questa parte, dover informare la legge e che in effetti l'informa, cioè il potenziamento della flotta di bandiera italiana.

D'altro canto, siccome ho rilevato che anche altre parti politiche sono sensibili al det-

tato del primo comma dell'emendamento comunista, non sarei assolutamente contrario al suo inserimento all'inizio del testo sostitutivo proposto dal Governo, però così modificato: « Le società di navigazione a partecipazione statale del Gruppo FINMARE concorrono con la loro attività a realizzare una nuova politica marittima, intesa al potenziamento della flotta nazionale ».

Il secondo comma dovrebbe poi iniziare con le parole: « Allo scopo di conseguire tale obiettivo », agganciando a questo punto il testo del Governo, cioè: « le attività in appresso indicate sono esercitate » e così via.

Prego pertanto i colleghi Cavalli, Sema e gli altri firmatari dell'emendamento comunista di voler rinunciare alla seconda parte della loro proposta, che mi sembra pleonastica.

G I O I A , *ministro della marina mercantile*. Il potenziamento della flotta è evidentemente la conseguenza diretta dello sviluppo dei traffici. Infatti le attività che la FINMARE viene chiamata a svolgere tendono all'incremento dei traffici. Pertanto mi sembrerebbe più opportuno così modificare quello che è stato chiamato il cappello dell'articolo 1: « Le società di navigazione a partecipazione statale del Gruppo FINMARE concorrono a realizzare una nuova politica marittima per conseguire l'ulteriore sviluppo dei traffici e il connesso potenziamento della flotta nazionale ». Oppure e forse meglio: « . . . per conseguire, con l'ulteriore sviluppo dei traffici, il potenziamento della flotta nazionale ».

A proposito di queste attività, mi ero ripromesso di chiedere alla Commissione e lo faccio ora dato che ne ho l'occasione, di tenere, alla ripresa dei lavori parlamentari, alcune riunioni per trattare non tutta la politica marittima, bensì i singoli problemi, in modo da approfondirli bene e studiare le migliori soluzioni. Alcuni sono stati già enunciati oggi. Ma ce ne sono di altri. Per esempio, attualmente abbiamo difficoltà a noleggiare navi cisterna, mentre mi risulta che aziende di Stato si servono di navi cisterna straniere, pagando in moli in valuta ovviamente straniera. Non voglio dire con questo che non si debba poter anche ricorrere a navi

8ª COMMISSIONE

65° RESOCONTO STEN. (12 dicembre 1974)

straniere, però sarebbe opportuno conoscere quali sono le esigenze in materia, qual è la flotta nazionale disponibile, quale sviluppo le deve essere impresso nei prossimi anni per ridurre gradualmente la necessità di fare ricorso al mercato straniero ed agire in regime di concorrenza.

Di problemi, come si vede, ce ne sono molti e di notevole importanza. Ecco perchè sarei grato alla Commissione se potessimo trattarli assieme, magari per gruppi omogenei, in modo da consentirmi di assumere, quale responsabile della politica del Ministero della marina mercantile, le iniziative più opportune. Con ciò non intendo coinvolgere il Parlamento nelle responsabilità dell'Esecutivo, ma soltanto ricavare dalle esperienze dei colleghi utili suggerimenti per poter impostare una politica realistica e di lungo respiro.

M A D E R C H I . Siamo d'accordo.

G I O I A , *ministro della marina mercantile*. Se il presidente Cavalli vorrà inserire anche questi concetti nell'ordine del giorno che sta predisponendo, sarò lieto di accoglierli, ferma restando l'intesa di un discorso più ampio e approfondito da fare su ogni singolo problema.

C R O L L A L A N Z A . Occorre sia chiaro che l'IRI conserva almeno il 51 per cento del capitale delle società di navigazione.

G I O I A , *ministro della marina mercantile*. Non c'è dubbio.

S A M M A R T I N O , *relatore alla Commissione*. In aggiunta alle considerazioni fatte prima, vorrei sottolineare come i concetti espressi nel secondo comma dell'articolo proposto dal Gruppo comunista, che continuo a ritenere troppo discorsivo perchè possa entrare in un dettato legislativo, sono molto bene riassunti nell'ultimo comma del testo sostitutivo proposto dal Governo. Infatti esso recita: « Le attività indicate nel comma precedente sono svolte in regime di libera at-

tività imprenditoriale, avendo presenti le esigenze della massima efficienza ed economicità, secondo criteri di funzionalità e di specializzazione ». Mi sembra che, accogliendo questo testo, i colleghi comunisti dovrebbero ritenersi ampiamente soddisfatti. E colgo l'occasione per invitarli a non insistere sugli altri emendamenti minori, contraddistinti dai numeri 1.2.1, 1.2.2., e 1.2.3., 1.4 e 1.5.

Quanto all'emendamento del colle Fossa, mi sembra che nel concetto di « turistico » possano rientrare anche le crociere.

F O S S A . La dizione « turistico » mi sembra assai generica; comunque, se la Commissione ritiene che la formulazione attuale permetta anche la realizzazione delle crociere, desidero che la cosa risulti dal verbale.

G I O I A , *ministro della marina mercantile*. L'elencazione delle attività che le società di navigazione sono chiamate ad esercitare ha carattere indicativo e non tassativo, in quanto mira a porre in evidenza le attività prevalenti della Finmare e non esclude la possibilità di svolgere ulteriori attività purchè ispirate a criteri di economicità e svolte in regime di libera concorrenza senza sovvenzioni. Il Tesoro auspicava che venisse tolto la lettera d) ma io ho pregato il Ministro di non insistere facendo presente non solo la delibera del Cipe dell'8 luglio 1971 ma ribadendo anche il concetto, che potrebbe formare oggetto di un ordine del giorno, che l'elencazione delle attività non preclude la possibilità di svolgimento di ulteriori attività che possono essere indicate negli atti costitutivi delle società.

Penso che sia sufficiente un ordine del giorno interpretativo in questo senso.

C R O L L A L A N Z A . Dato che siamo in sede deliberante, mi sembra che si dovrebbe dare un'interpretazione autentica; l'ordine del giorno dice poco.

P R E S I D E N T E . Senatore Crollalanza, le parole dell'onorevole Ministro sono sufficienti a stabilire questa interpretazione?

8^a COMMISSIONE

65° RESOCONTO STEN. (12 dicembre 1974)

C R O L L A L A N Z A . Sì, se devono intendersi come dichiarazione di volontà da parte del Governo.

G I O I A , *ministro della marina mercantile*. Io potrei accettare un ordine del giorno e nello stesso tempo fare una dichiarazione circa l'interpretazione.

S A M M A R T I N O , *relatore alla Commissione*. Potrebbe trattarsi di un ordine del giorno di tutta la Commissione.

M A Z Z E I . Da un punto di vista tecnico mi sembra che l'articolo in esame si possa prestare ad una doppia interpretazione; da un lato vi è il pericolo che l'attuale formulazione possa far pensare che le attività elencate siano riservate esclusivamente alle società di navigazione raggruppate nella finanziaria Finmare, il che non è vero; dall'altro vi è il pericolo di un'interpretazione limitata dell'elencazione stessa. A questo punto mi chiedo se sia necessaria questa elencazione, dato che si è raggiunta una certa unanimità circa quel « cappello » che sta ad indicare gli obiettivi di fondo dell'attività della flotta pubblica.

G I O I A , *ministro della marina mercantile*. È necessaria perchè costituisce la base per i successivi articoli.

M A Z Z E I . Il riferimento può essere fatto nei singoli articoli. Se si vogliono evitare i pericoli cui prima ho accennato bisogna fare così.

G I O I A , *ministro della marina mercantile*. Anche questo punto può essere chiarito nell'ordine del giorno.

P R E S I D E N T E . Senatore Mazzei, la sua è una proposta formale?

M A Z Z E I . Dato il duplice ordine di preoccupazioni prima accennato, mi sembra che l'unico modo di uscire da questa situazione sia quello di togliere dall'articolo 1 l'elencazione delle attività.

C R O L L A L A N Z A . In relazione alle osservazioni del senatore Mazzei, mi sembra che le preoccupazioni espresse dal collega non abbiano ragione di essere. Per quanto riguarda il pericolo che la formulazione attuale possa impedire lo svolgimento delle stesse attività da parte della marina libera, ritengo che tale eventualità non sussiste.

Escludo quindi che sia possibile dare alla norma l'interpretazione enunciata dal senatore Mazzei. Ritengo inoltre non opportuna la sua proposta intesa a sopprimere la elencazione delle attività che le società di navigazione del Gruppo FINMARE sono chiamate a svolgere, perchè in tal caso si lascerebbe il Governo completamente libero di agire senza che il Parlamento conosca gli obiettivi assegnati alla attività della FINMARE dopo la sua ristrutturazione.

Pertanto, per entrambi i motivi esposti, ritengo che le proposte dell'amico Mazzei non debbano essere accolte.

M A Z Z E I . Più che proposte io ho esposto i termini di quello che mi sembra un problema meritevole di considerazione.

S A N T I . Si è parlato della possibilità se non addirittura della necessità che le società della FINMARE svolgano anche altre attività oltre a quelle specificate. Ma tale facoltà è negata sia dal testo dell'emendamento governativo sia da quello dell'emendamento del Gruppo comunista dalle parole « le attività indicate nel comma precedente ». Propongo quindi di sostituire tale dizione con la seguente: « le attività della società di navigazione del gruppo FINMARE sono svolte » e così via.

G I O I A , *ministro della marina mercantile*. Vorrei pregare la Commissione di apportare al provvedimento il minor numero di modifiche sostanziali, non soltanto perchè la sua elaborazione è già stata lunga, difficile e complessa, ma anche perchè, essendo io solamente da pochi giorni al Ministero, non vorrei essere indotto ad aval-lare decisioni che poi inducano la Camera ad apportare altre modifiche. Ecco perchè ho proposto di riversare in un ordine del gior-

8ª COMMISSIONE

65° RESOCONTO STEN. (12 dicembre 1974)

no suggerimenti impegnativi, ordine del giorno che mi sono dichiarato pronto ad accogliere. Comunque, per quanto riguarda la proposta del senatore Santi, si potrebbe trovare una soluzione di questo tipo: « Le attività indicate nel comma precedente o le altre che le società ritenessero di svolgere » e così via. Diversamente prima di accettare la formulazione suggerita dal senatore Santi dovrei procedere a una serie di consultazioni che richiederebbero indubbiamente molto tempo. Però, ripeto, un ordine del giorno quale interpretazione autentica della volontà sia del Parlamento sia del Governo rimane, a mio avviso, la soluzione migliore.

P R E S I D E N T E. Non essendovi osservazioni, rimane stabilito che la Commissione accetta la proposta dell'onorevole Ministro di riversare in un ordine del giorno le istanze che non possano essere accolte come emendamenti.

Ciò premesso, il nuovo testo dell'articolo 1 proposto dal Governo sarebbe il seguente: « 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.

Ai fini predetti, le attività in appresso indicate sono esercitate da società di navigazione al cui capitale l'Istituto per la ricostruzione industriale partecipa, direttamente od indirettamente, per almeno il 51 per cento:

a) il trasporto di merci di massa, secche e liquide, in particolare per il rifornimento delle industrie di base;

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 ».

Il senatore Mazzei propone, peraltro, di sopprimere, alla lettera b) le parole: « ai sensi del successivo articolo 4 ».

S A M M A R T I N O, relatore alla Commissione. Sono contrario a questo emendamento.

A V E Z Z A N O C O M E S. Anche il Gruppo socialista è contrario.

P R E S I D E N T E. Informo che gli altri sub-emendamenti all'articolo 1, tutti del Gruppo comunista, sono stati ritirati. Rimane, perciò, soltanto quello del senatore Mazzei.

M A Z Z E I. Il mio emendamento persegue lo scopo di sopprimere l'istituto della sovvenzione per le nuove attività delle società di navigazione. Come fatto di curiosità, faccio rilevare che delle sei attività elencate dall'articolo 1, l'unica ad essere in realtà svolta come recita l'ultimo comma dello stesso articolo, vale a dire in regime di libera attività imprenditoriale, avendo presenti le esigenze della massima efficienza ed economicità, secondo criteri di funzionalità e di specializzazione, è il trasporto di merci di massa, sia secche sia liquide. Per rendersene conto basta leggere le disposizioni dei successivi articoli.

A parte questa palese ed enorme contraddizione, sono dell'avviso che sia stato proprio l'istituto della sovvenzione la causa dei risultati finora ottenuti che unanimemente in questa Commissione, in occasione dei vari dibattiti, sono stati criticati e condannati. Quindi, se vogliamo essere conseguenti non possiamo non sopprimere nella legge il principio della sovvenzione. Questo è il significato del mio emendamento, sul quale mi permetto di insistere. Oltre tutto,

8ª COMMISSIONE

65° RESOCONTO STEN. (12 dicembre 1974)

così agendo, daremmo il primo esempio di un certo tipo di coerenza in materia di lotta al parassitismo e agli altri mali consimili che, ricordiamocelo, un po' tutti abbiamo promesso di ingaggiare nel corso del recente dibattito sulla fiducia al Governo.

CROLLALANZA. Sono contrario all'emendamento del senatore Mazzei perchè sono contrario alla soppressione dell'articolo 4, che ne costituirebbe una conseguenza e che, a mio avviso, ha un significato e un valore precisi. Non dimentichiamo che esso fu già oggetto di attento esame sia da parte della Sottocommissione che della Commissione.

In merito al problema delle sovvenzioni, devo ricordare che la Sottocommissione si preoccupò di svolgere una serie di indagini al fine di accertare se solo nel nostro paese fosse in vigore il sistema delle sovvenzioni alle linee di navigazione. Premesso che già prima della costituzione della FINMARE, le compagnie private, che esercitavano determinati servizi marittimi ricevevano regolari sovvenzioni, dall'indagine è risultato in modo preciso attraverso la documentazione acquisita, che tutti i paesi del mondo hanno dato e danno sovvenzioni agli armatori non solo per la costruzione di navi di linea, ritenute necessarie, ma anche per il loro esercizio.

Il nostro errore è stato quello di avere stipulato convenzioni male articolate che hanno portato oneri eccessivi. Tale onerosità è risultata poi ancora maggiore per il fatto che le società della FINMARE hanno sempre ricevuto le sovvenzioni con due o tre esercizi di ritardo, per cui hanno dovuto sempre far ricorso al credito, pagando crescenti interessi.

Appare d'altra parte evidente il carattere sperimentale attribuito alle nuove sovvenzioni, di cui all'articolo 4: si parte cioè dal concetto che possano essere sovvenzionate, in quanto rispondono ad esigenze riconosciute di carattere economico. È del pari evidente che, qualora tali servizi non dovessero rispondere alle finalità per cui sono istituiti, essi saranno aboliti.

Non comprendo, perciò, i motivi per cui si intende sopprimere l'articolo 4, che è proprio in relazione alla premessa dell'articolo 1. Confermo quindi di essere nettamente contrario al sub-emendamento proposto dal senatore Mazzei.

AVEZZANO COMES. Il Gruppo del PSI si dichiara contrario al subemendamento proposto dal senatore Mazzei.

SAMMARTINO, *relatore alla Commissione*. Sono contrario al subemendamento del senatore Mazzei.

GIOIA, *ministro della marina mercantile*. Anche il Governo è contrario al subemendamento presentato dal senatore Mazzei.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro chiede di parlare, metto ai voti il sub emendamento presentato dal senatore Mazzei, tendente a sopprimere, al primo comma, lettera b) dell'articolo 1 nel nuovo testo proposto dal Governo di cui ho dato in precedenza lettura, le parole « ai sensi del successivo articolo 4 ».

(Non è approvato).

Il primo comma dell'articolo 1, nella formulazione proposta dal Governo con l'emendamento, nella parte iniziale, presentato dal Gruppo comunista e modificato su suggerimento del relatore e del Ministro, reciterebbe pertanto nel modo seguente:

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.

Metto ai voti il primo comma dell'articolo 1, nel testo ora letto.

(È approvato).

Poichè il secondo comma appare collegato con un articolo 11-bis, proposto dai senatori Sema ed altri, sarà messo ai voti dopo

8ª COMMISSIONE

65° RESOCONTO STEN. (12 dicembre 1974)

l'esame di detto articolo 11-*bis*. Poichè non si fanno osservazioni, così rimane stabilito.

È stato presentato dai senatori Cavalli, Sema ed altri il seguente articolo aggiuntivo:

Art. 1-*bis*.

Il programma operativo di intervento da eseguirsi da parte dell'IRI viene predisposto sentite le Regioni interessate e le organizzazioni sindacali, dal Ministero della marina mercantile e sottoposto all'esame del Parlamento.

Il programma suddetto dovrà consentire la costruzione di 260.000 tonnellate di stazza lorda di naviglio necessario ad esercitare le attività di cui alle lettere *a)*, *b)*, *c)*, *d)*, *e)* e *f)* dell'articolo 1. Il Ministro della Marina mercantile è tenuto a presentare al Parlamento una relazione annuale sullo stato di attuazione del programma operativo di cui al primo comma.

S E M A . Molto brevemente dirò che la prima parte dell'emendamento da noi proposto riguarda la necessità che noi riteniamo debba essere espressa da questa legge di sentire il parere delle Regioni direttamente interessate (in questo caso Campania, Liguria, Sicilia e Venezia Giulia). La seconda parte indica quello che noi riteniamo l'obiettivo che dovrebbe essere realizzato come entità di naviglio da costruire.

S A M M A R T I N O , *relatore alla Commissione*. Sono contrario all'emendamento proposto dal collega Sema in quanto ritengo che il dover sentire le Regioni ogni volta che si debba formulare un programma non sia nè opportuno nè pratico ai fini dello snellimento delle procedure. Quanto poi al secondo comma, ritengo che non si dovrebbero fissare dei limiti circa le tonnellate da costruire in quanto ci dobbiamo augurare che la Finmare riesca a realizzare il massimo di tonnellate nella contestualità che tutta la Commissione sottolinea e auspica. Per queste ragioni prego i colleghi di parte comunista di voler ritirare l'emendamento in esame.

S E M A . Noi lo manteniamo.

G I O I A , *ministro della marina mercantile*. Sono contrario all'emendamento proposto dal senatore Sema.

F O S S A . Noi siamo favorevoli a che il Ministero della marina mercantile presenti al Parlamento una relazione annuale al fine di precisare il tonnellaggio che si deve costruire nell'anno.

G I O I A , *ministro della marina mercantile*. Una indicazione in tal senso può essere compresa in un ordine del giorno che potrò senz'altro accettare.

P R E S I D E N T E . Nessun altro chiedendo di parlare, metto ai voti l'emendamento aggiuntivo di cui ho già dato lettura.

(*Non è approvato*).

Il Governo ha presentato il seguente articolo aggiuntivo:

Art. 1-*bis*.

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 dall'entrata in vigore della presente legge, potranno fruire dei benefici di cui alla legge 18 marzo 1965, n. 170, e successive modificazioni.

Al predetto articolo sono stati presentati dai senatori Sema ed altri i seguenti emendamenti:

1) *aggiungere nel primo comma, dopo le parole « lettera a) », le altre: « indirizzata allo scopo di realizzare il più efficace coordinamento nel trasporto delle merci di massa necessarie alle industrie di base del settore pubblico, delle partecipazioni statali, dei settori trainanti dell'economia nazionale nonché dell'agricoltura »;*

2) *inserire al primo comma, dopo la parola « riservate » le altre: « agli enti locali, alle Regioni »;*

3) *inserire al primo comma, dopo la parola « società » le altre: « pubbliche o »;*

4) *sopprimere al primo comma la parola « estere ».*

I rappresentanti mantengono questi emendamenti?

S E M A . Manteniamo il primo emendamento, signor Presidente, perchè riteniamo che un elemento fondamentale come l'inserimento massiccio nel settore merci esiga un chiarimento; e questo chiarimento deve essere esplicitato nella legge.

Manteniamo anche il secondo emendamento perchè vogliamo che gli enti locali e le Regioni siano previsti come possibili finanziatori, cioè come enti o società che possono entrare nella partecipazione azionaria delle società di navigazione.

Non insistiamo per il terzo emendamento, mentre invece manteniamo il quarto.

P R E S I D E N T E . I senatori Avezzano Comes ed altri hanno presentato un emendamento all'articolo 1-bis proposto dal Governo, tendente a sostituire, nel secondo comma, la parola « dodici » con l'altra « ventiquattro ».

A V E Z Z A N O C O M E S . Mantengo questo emendamento per un criterio di opportunità. Mi sembra, infatti, più che giusta la richiesta di concedere 24 mesi anzichè 12 per poter fruire delle provvidenze previste dalla legge 18 marzo 1965, n. 170.

S A M M A R T I N O . *relatore alla Commissione.* Sono contrario agli emendamenti presentati dai senatori Sema ed altri. Per quanto concerne l'emendamento presentato dal senatore Avezzano Comes, mi rimetto al parere del Governo.

G I O I A , *ministro della marina mercantile.* In effetti 12 mesi di tempo non sono molti, però concedendo 24 mesi, corriamo il rischio di ritardare la costituzione di nuove società o la fusione di quelle già esistenti.

Allora proporrei, in via subordinata, di autorizzare la concessione di una proroga non superiore ai sei mesi, in modo che gli interessati sappiano che debbono accelerare i tempi se vogliono fruire dei benefici.

P R E S I D E N T E . Alla fine del secondo comma, perciò, si potrà dire: « Il Ministro delle finanze ha facoltà di concedere una proroga non superiore a mesi sei ».

C R O L L A L A N Z A . L'emendamento proposto dal senatore Sema e riguardante la possibile partecipazione delle Regioni, mi sembra superfluo in quanto le Regioni hanno già questa possibilità. Nel testo dell'articolo 1-bis si prevede che il 51 per cento del capitale debba essere della Finmare, ma non si esclude che il rimanente 49 per cento possa essere di qualsiasi altro ente o società. E siccome le Regioni hanno già la facoltà di inserirsi in società finanziarie, in società di carattere economico per il potenziamento dell'economia nazionale, è ovvio che possono partecipare anche in questo settore.

G I O I A , *ministro della marina mercantile.* Con l'auspicio che lo facciano!

S E M A . Non insisto sull'emendamento.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro chiede di parlare, metto ai voti il primo emendamento proposto dai senatori Sema ed altri, tendente ad aggiungere, al primo comma dell'articolo 1-bis, dopo le parole « lettera a) », le altre: « indirizzata allo scopo di realizzare il più efficace coordinamento nel tra-

8ª COMMISSIONE

65° RESOCONTO STEN. (12 dicembre 1974)

sporto delle merci di massa necessarie alle industrie di base del settore pubblico, delle partecipazioni statali, dei settori trainanti dell'economia nazionale nonché dell'agricoltura ».

(*Non è approvato*).

Metto ai voti il quarto emendamento proposto dai senatori Sema ed altri, tendente a sopprimere, al primo comma dell'articolo 1-bis, la parola « estere ».

(*Non è approvato*).

Metto ai voti l'emendamento proposto dai senatori Avezzano Comes ed altri, che secondo la formulazione suggerita dal Ministro tende ad aggiungere, il seguente comma all'articolo 1-bis:

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

(*E approvato*).

Metto ai voti l'articolo 1-bis proposto dal Governo, quale risulta con l'emendamento testè approvato.

(*È approvato*).

Art. 2.

Alla data del 31 dicembre 1972 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 portate dalla presente legge, con decorrenza dal 1° gennaio 1973.

Il Governo ha presentato un emendamento tendente a sostituire, al primo comma, la parola « 1973 » con l'altra « 1975 ».

Lo metto ai voti.

(*È approvato*).

I senatori Sema ed altri hanno presentato un emendamento, tendente ad inserire, al secondo comma, dopo le parole « partecipazioni statali », le altre: « sentite le regioni più direttamente interessate alla economia marinara e quelle che chiedono di essere interpellate ».

S E M A . Insistiamo per la votazione di tale emendamento.

S A M M A R T I N O , *relatore alla Commissione*. Sono contrario.

G I O I A , *ministro della marina mercantile*. Sono contrario, perchè entro febbraio dobbiamo stipulare le nuove convenzioni; ed è chiaro che, se oltre alla serie di concerti con i vari Ministeri dovessimo prevedere anche la consultazione delle regioni, non faremmo più in tempo. D'altra parte se una regione ha interesse non ha bisogno della legge per muoversi; può sempre far presenti le sue ragioni e sarà ascoltata.

S E M A . A questo punto ritiriamo lo emendamento.

C E B R E L L I . Teniamo conto della disponibilità del Ministro ad ascoltare la voce delle Regioni!

P R E S I D E N T E . I senatori Avezzano Comes ed altri hanno presentato un emendamento tendente ad aggiungere, al secondo comma, dopo le parole « partecipazioni statali » le altre: « e del bilancio ».

A V E Z Z A N O C O M E S . Questo emendamento è molto semplice: chiediamo che venga prevista anche la consultazione del Ministro del bilancio, perchè riteniamo che essa sia indispensabile se vogliamo avere una programmazione nazionale.

S A M M A R T I N O , *relatore alla Commissione*. Parto dal presupposto che la presente legge dovrebbe snellire le procedure; invece rischiamo di appesantirle.

8ª COMMISSIONE

65° RESOCONTO STEN. (12 dicembre 1974)

G I O I A , *ministro della marina mercantile*. Qui si tratta di firmare la convenzione che si fa ogni anno. E se ogni anno dovessimo prevedere il concerto con quattro Ministri è chiaro che faremmo scadere l'anno senza realizzare la convenzione. Questa, peraltro, viene stipulata con una società del gruppo IRI sottoposto al controllo del Ministro delle partecipazioni statali che approva gli atti delle aziende finanziarie; quindi potrebbe essere forse superflua anche la consultazione del rappresentante di tale Dicastero.

S A M M A R T I N O , *relatore alla Commissione*. Allora possiamo lasciare soltanto il concerto col Ministro del tesoro, che forse può assorbire gli altri due.

A V E Z Z A N O C O M E S . Ritiro lo emendamento riservandomi di sollevare la questione in sede di esame dell'articolo 4.

P R E S I D E N T E . Ritengo opportuno proporre un emendamento formale al secondo comma tendente a sostituire le parole « portate dalla » con le altre « contenute nella ».

Lo metto ai voti.

(È approvato).

I senatori Sema ed altri hanno presentato un emendamento tendente ad aggiungere, dopo il secondo comma, il seguente: « Il Ministro della marina mercantile sottopone all'approvazione del Parlamento i termini delle convenzioni stesse ».

S E M A . Insisto su questo emendamento.

S A M M A R T I N O , *relatore alla Commissione*. Sono contrario.

G I O I A , *ministro della marina mercantile*. Anch'io sono contrario.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti lo emendamento aggiuntivo proposto dai senatori Sema ed altri.

(Non è approvato).

Metto ai voti l'articolo 2, quale risulta dagli emendamenti testè approvati.

(E approvato).

Art. 3.

I servizi di prevalente interesse turistico indicati all'articolo 1, lettera *a*), sono esercitati, con carattere sperimentale per un periodo massimo di anni cinque.

Il Ministro della marina mercantile è autorizzato a concedere, a mezzo di apposita convenzione annuale, da stipularsi di concerto con i Ministeri del tesoro e delle partecipazioni statali, un contributo di avviamento che assicuri per tutto il periodo di svolgimento dei servizi la gestione degli stessi in condizioni di equilibrio economico; in via preventiva, tale contributo è determinato sulla base degli introiti netti, dell'ammortamento degli investimenti e delle spese di esercizio, ivi inclusi i costi di organizzazione e gli oneri finanziari.

Il Governo ha presentato un emendamento, tendente a sopprimere l'intero articolo.

I senatori Cavalli, Sema, Maderchi, Urbani, Mingozzi, Piscitello, Sgherri e Cebrelli hanno presentato i seguenti tre emendamenti:

Sostituire il primo comma con il seguente:

« I servizi di prevalente interesse turistico indicati all'articolo 1 lettera *a*), sono esercitati a tempo indefinito con carattere sperimentale; inoltre, con carattere sperimentale continueranno alcuni servizi di collegamento fra l'Italia e quei Paesi dove esistono porti e numerose comunità italiane ».

In via subordinata, al primo comma, sopprimere le parole: « per un periodo massimo di cinque anni ».

Dopo il secondo comma inserire il seguente:

« I servizi di cui al primo comma sono esercitati con navi sociali già operanti ed adeguatamente trasformate e da navi di nuova costruzione rispondenti alle più moder-

ne esigenze di velocità, di economicità, di *comfort*, e per l'esercizio di un turismo di massa, italiano e straniero, anche allo scopo di stimolare nuove correnti di turismo verso il nostro Paese ».

Poichè nessuno chiede di parlare, metto ai voti l'emendamento soppressivo dell'intero articolo, presentato dal Governo.

(È approvato).

Sono di conseguenza preclusi i tre emendamenti, dei quali ho dato lettura, presentati dai senatori Cavalli ed altri.

Art. 4.

Le linee per il trasporto delle merci previste nell'articolo 1, lettera *b*), vengono gestite in regime di libera attività imprenditoriale.

Tuttavia, 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, il Ministero della marina mercantile è autorizzato a corrispondere, mediante apposite convenzioni da stipulare di concerto con i Ministeri del tesoro e delle partecipazioni statali, rispettivamente:

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

b) una sovvenzione determinata sulla base degli introiti netti, dell'ammortamento degli investimenti, delle spese d'esercizio e dei costi di organizzazione e degli oneri finanziari.

Le convenzioni relative alle sovvenzioni indicate nella lettera *b*) del comma precedente hanno durata annuale.

Il senatore Mazzei ha presentato un emendamento, soppressivo dell'intero articolo.

SAMMARTINO, *relatore alla Commissione*. Per le ragioni già dette in sede di esame dell'articolo 1, mi dichiaro contrario

all'emendamento soppressivo presentato dal senatore Mazzei.

GIOIA, *ministro della marina mercantile*. Anche il Governo si dichiara contrario all'emendamento soppressivo.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'emendamento soppressivo dell'articolo 4, presentato dal senatore Mazzei, al quale si sono dichiarati contrari il relatore e il Governo.

(Non è approvato).

Il Governo ha presentato un emendamento, sostitutivo dell'intero articolo col seguente:

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 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 netti, 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'ulteriore eventuale intervento finanziario dello Stato è stabilito con apposita legge che indicherà anche i mezzi di copertura.

8^a COMMISSIONE

65° RESOCONTO STEN. (12 dicembre 1974)

All'emendamento sostitutivo presentato dal Governo sono stati presentati i seguenti sub-emendamenti:

I senatori Avezzano Comes, Grossi e Arnone propongono di inserire, al primo comma, dopo le parole: « con i Ministri » le altre: « del bilancio e della programmazione economica ».

Il senatore Sema propone di sopprimere, al primo comma, la parola: « specifiche ».

Il senatore Sema propone di sostituire, al primo comma, la parola « indispensabile » con l'altra « necessario ».

I senatori Avezzano Comes, Grossi e Arnone propongono di sostituire, al penultimo comma, la frase dalla parola « annuale » sino alla fine con le seguenti parole: « quinquennale con possibilità di revisione annuale, secondo i criteri di cui al successivo articolo 9 ».

Passiamo all'esame del sub-emendamento presentato dai senatori Avezzano Comes, Grossi e Arnone al primo comma.

SAMMARTINO, *relatore alla Commissione*. Mi dichiaro favorevole.

GIOIA, *ministro della marina mercantile*. Anche il Governo si dichiara favorevole a questo emendamento.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro chiede di parlare, metto ai voti l'emendamento al primo comma, presentato dai senatori Avezzano Comes, Grossi e Arnone.

(E approvato).

Passiamo al primo dei sub-emendamenti presentati dal senatore Sema.

SEMA. Lo ritiro.

PRESIDENTE. Passiamo al secondo sub-emendamento presentato dal senatore Sema al primo comma.

SEMA. Ho presentato questo sub-emendamento, perchè lasciando la parola « indispensabile » si farebbe riferimento ad un concetto troppo ristretto.

GIOIA, *ministro della marina mercantile*. La parola « indispensabile » va pure collegata con la seconda parte del periodo: « ovvero il mantenimento di determinate linee per le quali venga riconosciuta la momentanea impossibilità di conseguire l'equilibrio economico della gestione ». Proprio quindi in ossequio ai principi che abbiamo unanimemente riconosciuti validi, occorre riferirsi al concetto di indispensabilità, non di necessità.

SEMA. Ritiro l'emendamento.

PRESIDENTE. Passiamo ora al sub-emendamento, presentato dai senatori Avezzano Comes, Grossi e Arnone al penultimo comma.

AVEZZANO COMES. La modifica che suggeriamo si riferisce a un aspetto tecnico. Riteniamo infatti impossibile rinnovare annualmente le convenzioni per le sovvenzioni e proponiamo pertanto che esse abbiano durata quinquennale con possibilità di revisione annuale.

CROLLALANZA. A mio avviso il sub-emendamento presentato dai senatori Avezzano Comes ed altri risponde ad una esigenza logica. Occorre infatti considerare, innanzitutto, che una linea deve avere un certo margine di sperimentazione.

Il Governo non avrebbe diversamente la possibilità di poter approfondire l'esame sulle conseguenze positive o negative di determinati servizi. Il prevedere un lasso di tempo maggiore e la possibilità che il Governo possa operare delle correzioni ogni anno, costituiscono giuste impostazioni.

MAZZEI. Io sono nettamente contrario per i motivi cui ho accennato poco fa; per altro devo osservare che la motivazione che viene portata è contraddittoria nel senso che se una convenzione è revisionabile il Ministero e gli altri organi competenti hanno l'obbligo di effettuare la revisione. Per queste ragioni mi sembra che la formulazione attuale sia quanto meno più rigorosa.

8ª COMMISSIONE

65° RESOCONTO STEN. (12 dicembre 1974)

S A M M A R T I N O , *relatore alla Commissione*. Vorrei pregare il collega Avezzano Comes di accettare il testo proposto dal Governo.

G I O I A , *ministro della marina mercantile*. Non è possibile fare una convenzione quinquennale; cinque anni sono il periodo massimo ma le convenzioni devono essere annuali perchè ogni anno vanno calcolati gli oneri finanziari e la relativa spesa va iscritta nel bilancio. La formulazione attuale si basa sulla speranza che, dopo due o tre anni, la gestione possa diventare economica e che non ci sia più bisogno di rinnovare la convenzione. « L'ulteriore eventuale intervento finanziario dello Stato » — si dice ancora nell'articolo — « è stabilito con apposita legge ». Ecco perchè le convenzioni devono essere annuali.

A V E Z Z A N O C O M E S . Non insisto sul mio emendamento.

S A M M A R T I N O , *relatore alla Commissione*. Nell'ultimo comma dell'emendamento governativo sostitutivo dell'articolo si dice che « l'ulteriore eventuale intervento finanziario dello Stato è stabilito con apposita legge che indicherà anche i mezzi di copertura ». Mi sembra che sarebbe preferibile la dizione « l'eventuale ulteriore... »; inoltre si potrebbe anche procedere con decreto ministeriale.

G I O I A , *ministro della marina mercantile*. D'accordo senz'altro per la prima correzione proposta dal senatore Sammartino; la seconda non è invece accettabile perchè se si procede con una apposita legge questa indicherà anche la copertura a norma dell'articolo 81 della Costituzione; semmai è pleonastica la ripetizione che « indicherà anche i mezzi di copertura ».

S A M M A R T I N O , *relatore alla Commissione*. Allora propongo di sopprimere le parole « che indicherà anche i mezzi di copertura ».

P R E S I D E N T E . Pongo in votazione l'ultimo comma modificato come segue: « L'eventuale ulteriore intervento finanziario dello Stato è stabilito con apposita legge ».

(È approvato).

Il senatore Sema ha proposto il seguente emendamento:

Dopo l'ultimo comma aggiungere il seguente:

« Con particolare impegno devono essere studiate le possibilità di attuare efficienti linee di servizio merci di ogni tipo verso i paesi del terzo mondo, e la Repubblica popolare cinese (in vista della riapertura del canale di Suez) allo scopo di attrarre nel bacino del Mediterraneo e verso il sistema portuale italiano le grandi prospettive di traffico marittimo con quei paesi ».

G I O I A , *ministro della marina mercantile*. Prego il senatore Sema di voler trasformare il suo emendamento aggiuntivo in un ordine del giorno.

S E M A . Accolgo senz'altro l'invito dell'onorevole Ministro.

P R E S I D E N T E . Pongo ora ai voti il testo sostitutivo dell'articolo 4 proposto dal Governo quale risulta con i sub-emendamenti testè approvati.

(È approvato).

Art. 5.

Entro il mese di febbraio di ciascun anno, i programmi relativi ai servizi di prevalente interesse turistico e di quelli per il trasporto di merci di linea, da svolgere nell'anno successivo, vengono sottoposti al Ministero della marina mercantile.

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

8^a COMMISSIONE

65° RESOCONTO STEN. (12 dicembre 1974)

Il senatore Mazzei ha presentato un emendamento soppressivo dell'intero articolo.

M A Z Z E I . L'emendamento non ha bisogno di particolari spiegazioni; la soppressione richiesta è conseguenziale alle proposte precedentemente avanzate.

S A M M A R T I N O , *relatore alla Commissione*. Sono contrario all'accoglimento dell'emendamento proposto dal collega Mazzei.

G I O I A , *ministro della marina mercantile*. Il Governo è contrario all'emendamento Mazzei.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti l'emendamento presentato dal senatore Mazzei.

(*Non è approvato*).

Il Governo ha presentato il seguente emendamento:

Al primo comma, sopprimere le parole:
« prevalente interesse turistico e di quelli per il ».

(*È approvato*).

I senatori Sema ed altri hanno presentato il seguente emendamento:

Dopo il secondo comma, aggiungere il seguente:

« Il Ministero della marina mercantile espone i programmi alle regioni interessate per sentirne il parere, li sottopone all'approvazione del Parlamento, ne predispone l'attuazione d'intesa con le organizzazioni sindacali ».

S E M A . Su questo emendamento il Governo e altri membri di questa Commissione hanno già espresso avviso contrario nel corso dell'esame dell'articolo precedente; per queste ragioni lo ritiriamo.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti l'articolo 5 quale risulta con l'emendamento prima approvato.

(*È approvato*).

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 gradualmente ridotti fino alla loro totale eliminazione, che deve avvenire entro cinque anni dall'entrata in vigore della presente legge.

I senatori Sema, Cavalli ed altri hanno presentato il seguente emendamento sostitutivo dell'intero articolo:

« I servizi passeggeri di linea attualmente esercitati dalle società « Italia » di navigazione p. a Lloyd Triestino di navigazione p. a. « Adriatica » di navigazione p. a. vengono gradualmente ridotti in relazione allo sviluppo delle altre attività indicate all'articolo 1 ed alla ristrutturazione delle linee e dei servizi.

Tale ristrutturazione dovrà comunque garantire il mantenimento dei livelli occupazionali esistenti al 13 marzo 1973, per quanto riguarda il personale di servizio a bordo e di rinalzo a terra, nonché quello amministrativo.

Per lo sviluppo dell'attività indicata alle lettere a) b) c) e d) dell'articolo 1, le Società provvederanno all'acquisizione di nuovo naviglio per 600 mila tonnellate. Alle società dovranno essere assicurati i necessari mezzi finanziari anche attraverso l'utilizzazione del credito navale.

Il programma dovrà essere realizzato, di massima, entro un periodo di cinque anni.

S E M A . L'articolo 6, pur rappresentando uno scoglio, è, come l'articolo 1, un punto che conferisce contenuto positivo a tutto il disegno di legge. Noi riteniamo infatti che una riduzione totale e rapida dei servizi di linea per passeggeri non sia conforme agli inte-

ressi generali, all'obiettivo del mantenimento del livello di occupazione, nè all'esigenza di una razionale utilizzazione delle navi tuttora disponibili; di cui alcune sono già state ammortizzate, mentre per altre l'ammortamento non è ancora completato.

La riduzione drastica del movimento passeggeri via mare è un dato incontrovertibile, tuttavia questo fenomeno presenta due eccezioni. La riduzione infatti ha interessato il bacino del nord Atlantico, Canada e Stati Uniti in modo particolare, ma non ha toccato l'atlantico meridionale, la costa sud orientale latino americana, la costa occidentale del Pacifico; in queste zone si è potuto constatare non solo una certa stabilizzazione ma addirittura un aumento di circa il 10-12 per cento. La stessa cosa si può dire per l'Australia. In queste zone vi sono moltissimi connazionali che hanno conservato una predilezione per il viaggio via mare. Per queste ragioni abbiamo chiesto una riduzione graduale che garantisca il mantenimento dei livelli occupazionali accompagnata dalla acquisizione di nuovo naviglio per 600 mila tonnellate. Questi i motivi del nostro emendamento.

F O S S A . Già in sede di discussione generale noi avevamo manifestato preoccupazioni per quanto riguarda soprattutto i livelli di occupazione che certamente in sede di ristrutturazione saranno fortemente ridimensionati. E soffermandoci proprio su questo articolo proponevamo di introdurre una disposizione che, quanto meno sotto questo aspetto, offrisse una garanzia. Avevamo sempre parlato di contestualità della soppressione delle linee passeggeri e dell'acquisizione di nuove navi nel settore del trasporto di carichi secchi e liquidi. Questa contestualità forse è nello spirito del disegno di legge ma non è precisata come viceversa lo è nella delibera del CIPE del 1971.

Era nostra intenzione, come avevamo già sottolineato nella discussione generale, che la ristrutturazione della Flotta PIN si dovesse attuare entro 5 anni; accettiamo comunque la riduzione a tre anni purchè nel testo della legge si tenga conto dei problemi relativi all'occupazione del personale attualmente alle dipendenze della società Finmare.

Proponiamo, dunque, un sub-emendamento all'emendamento del Governo e cioè di aggiungere dopo le parole « entro tre anni dalla entrata in vigore della presente legge », le altre « tenuto conto del problema riguardante la occupazione ».

P R E S I D E N T E . Il Governo propone, a sua volta, il seguente emendamento, interamente sostitutivo dell'articolo 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 dall'entrata in vigore della presente legge.

La Società Finanziaria Marittima (FINMARE), sentite le organizzazioni sindacali, predispone il programma di trasformazione delle attività delle società dal settore passeggeri agli altri settori elencati all'articolo 1 della presente legge, con riferimento ai problemi del naviglio e del personale. Tale programma è approvato dal Ministero della marina mercantile anche agli effetti dei successivi articoli 7 e 17 ».

Il senatore Mazzei ha presentato il seguente sub-emendamento all'emendamento del Governo: sostituire, al primo comma, le parole da « vengono annualmente ridotti » sino alla fine, le altre « vengono eliminati con la entrata in vigore della presente legge ».

M A Z Z E I . Giustamente il senatore Sema ha definito quello del livello occupazionale uno dei grandi nodi, uno dei problemi centrali che hanno animato la discussione del disegno di legge in questi tre anni. Mi pare, d'altra parte, di interpretare l'emendamento presentato dal Governo come un accoglimento del principio della contestualità proprio per il richiamo che, al secondo comma, viene fatto agli articoli 7 e 17, laddove, in particolare, l'articolo 17 prevede le convenzioni per le perdite patrimoniali e per i relativi oneri finanziari derivanti dalla sistemazione del personale, dall'esodo anticipato, eccetera. Ricordo che ho sempre dato atto dell'esistenza del problema della salvaguardia dei livelli oc-

cupazionali, dichiarandomi disponibile per trovare soluzioni adeguate; non posso, però, accettare che in nome di questa esigenza si vogliano mantenere in servizio le navi passeggeri che costituiscono il più grave esempio di sperpero sopportato dalla comunità. Credo che non vi sia un esempio di eguale portata nel nostro Paese che purtroppo, sotto questo aspetto, di esempi ne ha tanti. Occorre fermare subito queste navi che, in fondo, a spese della comunità portano a spasso per i mari soltanto un determinato tipo di persone, mentre, per di più, abbiamo ragione di temere l'estendersi della crisi del carburante e dell'olio combustibile, crisi di cui dovremmo seriamente preoccuparci.

La soluzione del problema occupazionale proposta nel disegno di legge mi sembra accettabile e mi sembra che abbia trovato il consenso di tutte le parti politiche anche presso la Commissione bilancio, ma, ripeto, sono disponibile anche per altre possibilità.

P R E S I D E N T E . Il senatore Sema ha presentato un altro emendamento all'articolo 6, in via subordinata, tendente a sopprimere le parole « fino alla loro totale eliminazione, che deve avvenire entro cinque anni dall'entrata in vigore della presente legge ».

Inoltre, i senatori Sema, Cavalli, Chinello, Maderchi, Piscitello e Canetti hanno presentato un sub-emendamento all'emendamento del Governo tendente a sopprimere al primo comma le parole « di linea ».

Un terzo sub-emendamento, sempre al testo del Governo, presentato dai senatori Sema, Maderchi e Cavalli, propone di invertire l'ordine dei commi.

S E M A . In risposta anche a quanto detto dal senatore Mazzei, dichiaro che siamo d'accordo per una graduale riduzione, fino alla liquidazione, di determinati servizi, siamo anche d'accordo sul fatto che la comunità non può accollarsi oneri che non siano strettamente necessari, ma non siamo d'accordo nell'assumere come bandiera di salvataggio delle passività nazionali la smobilitazione immediata della flotta passeggeri, adducendo argomenti solo parzialmente veri e che non costituiscono certamente un contributo alla chia-

rezza del problema. Non possiamo, troppo alla leggera, ignorare che questo settore dell'attività nazionale coinvolge a sua volta interessi e attività collaterali. Non dobbiamo criticare chi viaggia sulle navi passeggeri, perchè tutti quelli che vogliono e possono hanno diritto di viaggiare; dobbiamo piuttosto chiedere che a renderci conto del perchè queste navi viaggiano a spese della comunità siano coloro che hanno diretto la Finmare, siano le Partecipazioni statali, siano coloro che hanno diretto la Fincantieri, siano il Governo e i Ministeri competenti. E tanto meno le colpe devono ricadere sui marittimi chiamandoli a pagare le spese di quello che è stato uno scialo, un furto. Domandiamoci chi ha deciso di aumentare fino a 40 mila il tonnellaggio della « Leonardo da Vinci » e della « Michelangelo » e di raddoppiare la spesa da 25 a 50 miliardi ed oltre. La risposta a questa domanda ci dirà chi ha guadagnato nell'affare.

Dirò di più: quello che avviene per il Lloyd e per la Società Italia non avviene per le società D'Amico, Lauro, Costa e Fasio. In soli otto anni il numero dei croceristi partenti dal porto di Genova è più che quintuplicato. Perchè questi croceristi non utilizzano le navi italiane della Finmare e utilizzano solo in parte quelle private? Le società europee che operano nei nostri porti hanno interesse a gestire le crociere; perchè, dunque, soltanto il nostro Paese non ha questo interesse?

A queste domande, senatore Mazzei, deve dare una risposta altrimenti i suoi argomenti sono soltanto una offensiva polemica nei confronti di quei lavoratori italiani che si accollano l'onere, il sacrificio e il rischio di questo lavoro. Non basta ancora: si potrebbe obiettare che le crociere in partenza da Genova, cioè da un porto del Mediterraneo non sono convenienti come quelle che ad esempio avvengono nelle Indie Occidentali o nel Mare dei Caraibi dove si può navigare 12 mesi all'anno, con viaggi alla portata di tutti. Ma non è così: la passività nella gestione delle crociere è fittizia come dimostra il recente episodio della « Leonardo da Vinci » che ha compiuto una crociera pressochè a vuoto mentre nelle agenzie ri-

sultavano effettuate migliaia di prenotazioni. Perché la Finmare e la Società Italia si sono rifiutate di svolgere un'inchiesta sul fatto e, comunque, perché dopo che il Consiglio di azienda ha protestato le navi si sono nuovamente riempite?

E che cosa si può dire dei 5.000 posti passeggeri pagati, previsti per navi della Lloyd l'estate di due anni fa? Ordini di scuderia hanno improvvisamente voluto che si respingessero quei crocieristi e si perdessero i 5.000 posti già pagati più le penali. Lei mi deve denunciare il Ministro, il direttore del consiglio di amministrazione, il consigliere delegato, per farli rispondere di quello che hanno sottratto al Paese. E la stessa cosa deve fare con i Ministri che non sono stati capaci di realizzare questa legge; perché se è vero che si perdono 100 miliardi l'anno, ecco che, con un'attesa di tre anni, si tratta di 300 miliardi che sono stati rubati al popolo italiano. Si dice che questo è avvenuto per incompetenza; ma qui l'incompetenza non significa soltanto mancanza di esperienza, e nemmeno cattiva volontà, bensì servilismo all'interesse degli armatori privati che si sono arricchiti con i viaggi passeggeri, subentrando alle linee merci della Finmare.

Questa è la verità e, se non abbiamo il coraggio di denunciarla, questa sarà una pessima legge, che non cambierà la situazione dell'Italia, né delle società di navigazione né della Finmare nel suo complesso.

E veniamo ai passeggeri. Dei 56 milioni d'italiani sono certo che 50 milioni non hanno visto il colore del mare, non hanno mai visto la Sicilia, mentre milioni di siciliani hanno visto Torino e le nebbie del Reno e dell'Inghilterra.

In Italia vi sono venti o trenta milioni di studenti e operai che non hanno mai visto una conchiglia e un'alga. Ebbene, noi vogliamo che le vedano e con le navi italiane! E se questo costa, è dovere dello Stato pagare; perché la bella e nobile frase « non bisogna pagare » non è esatta. Noi paghiamo, non solo i viaggi delle « zitelle americane », ma il fatto che non abbiamo saputo costruire una flotta di Stato che trasporti le merci necessarie al nostro Paese.

Solo una modesta percentuale delle merci è trasportata da navi italiane; e questo costa migliaia di miliardi, oltre a determinare incertezza, insicurezza, rinuncia all'autonomia. In questi termini, se vogliamo parlare di una nuova politica marinara, dobbiamo porre il problema delle linee per passeggeri. Si dice: liquidiamo tutto! D'accordo, ma che cosa sostituiamo? Lei, senatore Mazzei, si oppose alla nostra proposta allorché chiedemmo il denaro necessario per rafforzare i cantieri italiani e fornire le navi. Oggi, se vogliamo le navi per realizzare questa legge, non abbiamo i cantieri necessari e neppure gli operai!

E i miliardi che noi buttiamo per i viaggi delle « zitelle americane », io le dico che rappresentano una piccola cosa rispetto alla falcidia del reddito nazionale che noi permettiamo, anzi che imponiamo con la serie di leggi sbagliate e con la politica inadeguata che abbiamo realizzato. Per queste considerazioni noi non possiamo accettare il provvedimento così com'è. Ci siamo battuti per sostenere le nostre argomentazioni, confortati dall'appoggio dei lavoratori e dalla posizione unitaria di intere regioni.

Saremmo oggi dei cattivi comunisti se non risponderemo a quanto hanno fatto i lavoratori.

In venti, trent'anni la presenza della flotta nazionale è scesa dal 47 per cento a meno del 10 per cento. E mentre le altre Nazioni hanno orientato le proprie flotte prevalentemente verso il trasporto merci, il settore merci all'interno della Finmare è andato polverizzandosi fino a sparire. Quanto è costato tutto questo nel giro di 30 anni, caro collega Mazzei? Per quale motivo debbono pagare i lavoratori gli errori della politica sin qui svolta?

L'onorevole La Malfa ci invia dei telegrammi e ci invita ad accettare la legge così come l'ha presentata il Governo, il quale ora cancella un articolo, ora un'altro. Ma non c'è stato mai nessuno che ci abbia detto: presentiamo una legge per dare all'Italia 3 milioni di tonnellate di flotta adeguata, che funzioni per le merci, per le nostre industrie di base, per sviluppare l'agricoltura del nostro Paese, per toglieroci dall'asfissia econo-

mica e dal pericolo che ci sovrasta ogni giorno. Il nostro è l'unico paese che non stia pensando a fare questo. Altri paesi, quelli che si trovano sul mare o cento miglia lontani dal mare, investono per le loro navi. La Svizzera, l'Austria, la Cecoslovacchia costruiscono navi merci e anche navi per passeggeri, perchè l'esigenza del movimento passeggeri via mare non è scomparsa; diciamo che sono mutate le caratteristiche di alcune zone, di alcune aree e di alcuni bacini nell'Europa e negli altri continenti. Sono cambiate le esigenze dei cittadini, nel senso che ad un viaggio Genova-New York via mare per ragioni di affari si preferisce l'aereo, ma nessuno rinuncia al viaggio al Capo Nord, ai Caraibi, nel Mediterraneo oppure lungo le coste italiane.

Ed io vi invito, onorevoli colleghi, a ricordare che lo Stato ha il dovere, anche se gli costa, di far vedere il colore del mare a milioni di operai che muoiono con i polmoni lacerati dallo smog delle città, a milioni di studenti e a coloro che vivono in questo bel giardino della natura con migliaia di chilometri di mare, del cui pesce non hanno mai gustato il sapore e del cui colore non hanno mai potuto godere. Ecco che cosa vuol dire per noi un turismo di massa, un turismo sociale. E non è da ritenere che questo turismo venga poi a costare troppo, perchè anche la salute e la cultura sono dei valori al cui soddisfacimento lo Stato deve corrispondere.

Credo che il problema delle linee passeggeri, soprattutto del turismo debba essere visto in questi termini e debba trovare posto in questo provvedimento.

Di fronte agli sprechi, noi abbiamo una posizione chiara, netta, ma soprattutto una coscienza assolutamente pulita.

M A Z Z E I . Mi pare innanzitutto, da un punto di vista logico, di trovare una contraddizione di fondo tra certe esigenze — che indubbiamente possono essere condivise e lo saranno la gran parte dei colleghi — con quella che è la situazione. Noi dobbiamo sapere cosa vogliamo e di conseguenza operare coerentemente per raggiungere certi obiettivi. Naturalmente io, mi sento assai po-

co appagato se milioni di miei concittadini riescono a vedere il colore del mare, delle alghe, quando tanti miei cittadini hanno visto e continuano a veder il paesaggio italiano dai finestrini dei treni che li portano a lavorare al Nord. L'emigrazione non è avvenuta e non avviene a caso, ma perchè certi mezzi sono serviti a mantenere posizioni — che io non ho nessuna preoccupazione a definire parassitarie — e non a creare nuovi posti di lavoro nel Mezzogiorno. Sia chiaro: tutto quello che continueremo a sprecare, giustificandolo con l'esigenza di far vedere il colore del mare e delle alghe, farà senz'altro ritardare la creazione di nuovi posti di lavoro nel Mezzogiorno.

Io vorrei ricordare al senatore Sema che la proposta di fermare le navi per devolvere il risparmio che ne deriva ad integrazione dei fondi del cosiddetto Piano azzurro, cioè di quel piano per il potenziamento del nostro sistema portuale, di cui lo stesso senatore Sema ha dichiarato l'importanza, è stata dell'onorevole La Malfa; non ho inteso fare una proposta del genere dalla sua parte politica. Devo anche dire che ieri, presso la Commissione bilancio, anche se mi sono opposto a tutta la parte che riguardava la continuità di una certa gestione, ho espresso parere favorevole all'aumento del credito navale che consente, appunto, l'acceleramento dei programmi di potenziamento della flotta pubblica e privata.

Per quanto riguarda, poi, le esigenze del servizio passeggeri non ho nessun motivo di mettere in dubbio i dati forniti dal senatore Sema; mi pare che tali esigenze possano essere risolte secondo il criterio espresso nell'ultimo comma dell'articolo 1, approvato poco fa, nel quale si legge: « 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 ». Esprimo, dunque, il mio voto affinché tali attività siano svolte dalla Finmare. I servizi che vogliamo fermare sono quelli che hanno procurato e continueranno a procurare un passivo che per l'anno prossimo si prevede addirittura sui 200 miliardi; e a questo propo-

8ª COMMISSIONE

65° RESOCONTO STEN. (12 dicembre 1974)

sito mi sentirei di essere il primo firmatario di un ordine del giorno — se il collega Sema lo volesse presentare — che proponesse un'indagine su queste disfunzioni tanto evidenti.

M A D E R C H I . Per farla finire come quella sulla autostrade?

M A Z Z E I . Per quanto riguarda l'indagine sulle autostrade, io sono stato tra i primi a chiederla.

M A D E R C H I . Sì, ma poi come membri della maggioranza vi siete adoperati per concluderla rapidamente!

M A Z Z E I . Non tutti. Comunque, ora non parlo di un'indagine parlamentare, ma di un'inchiesta amministrativa. Potremmo approfittare della presenza del Ministro per presentare la richiesta per iscritto e, nel caso, io chiederei l'onore di esserne il primo firmatario.

Desidero aggiungere che mi sembra di cogliere una contraddizione a proposito del criterio della gradualità. Se si è d'accordo sulla necessità della smobilitazione significa che esiste un fatto negativo a cui bisogna ovviare e mi sembra, allora, che sia più coerente, almeno da un punto di vista logico e quindi politico, farlo immediatamente. Non credo neanche che la gradualità eviti il disagio ai lavoratori, i quali finiscono sempre con il pagare le conseguenze di certe situazioni così come pagano e continueranno a pagare le conseguenze del perpetuarsi di tutta una serie di posizioni parassitarie. Io stesso, senatore Sema, avrei piacere che le condizioni del nostro Paese fossero tali da consentire un turismo di massa sul mare, sarebbe una cosa bellissima per la salute e la cultura del nostro popolo, ma dobbiamo avere il coraggio di riconoscere che tutto questo non è coerente con la situazione attuale perchè se non avremo questo coraggio e continueremo così, come da venti anni a questa parte, andremo sempre peggiorando e sempre più abbassando il livello generale di vita del Paese.

C R O L L A L A N Z A . Mi dichiaro decisamente contrario alla proposta disinvolta e drastica del senatore Mazzei di sopprimere dall'oggi al domani i servizi passeggeri della Finmare.

Rilevo invece con favore i due concetti espressi sia dall'emendamento proposto dai senatori Cavalli, Sema ed altri, sia da quello presentato dal Governo: il concetto cioè della gradualità nella riduzione dei servizi passeggeri di linea, in modo da non privare immediatamente della loro attuale fonte di reddito masse notevoli di lavoratori, e il concetto che a tale graduale smobilitazione debba corrispondere, parallelamente, con le finalità previste dall'articolo 1, la ricostituzione quantitativa e qualitativa della flotta. Forse l'emendamento presentato dal Gruppo comunista pecca di eccessiva precisione, ma ritengo che non dovrebbe essere difficile conciliare i due testi dell'articolo 6 che ci vengono proposti, inserendo in quello presentato dal Governo alcuni concetti dell'emendamento comunista.

Sarebbe però veramente pazzesco — mi perdoni il senatore Mazzei l'espressione, che non vuole essere men che riguardosa verso di lui — sopprimere dall'oggi al domani la flotta passeggeri e varare un provvedimento che non tenga conto di tutte le esigenze fondamentali di ordine tecnico e sociale che devono essere salvaguardate. È questione di misura, di gradualismo, di buon senso cercare di conciliare le esigenze di ordine finanziario dello Stato con quelle non meno assillanti di carattere sociale, tanto più in un momento come l'attuale, nel quale sarebbe veramente irresponsabile provocare il licenziamento di una massa notevole di lavoratori, abolendo dei servizi che, tra l'altro — e in questo concordo con quanto ha ora affermato il senatore Sema — hanno ancora notevoli possibilità di sviluppo, pur con una gestione economica. Si fanno pesare le passività della Finmare, ma si mostra di ignorare — lo ripeto ancora una volta — quanto dei notevoli oneri di esercizio siano imputabili al Governo, che ha sempre pagato le sovvenzioni con vari anni di ritardo, costringendo le società di navigazione a ricorrere ad one-

rose anticipazioni. È poi colpa del Governo se non ha provveduto tempestivamente a modificare la politica dei servizi marittimi specie a seguito degli errori compiuti con la costruzione della Michelangelo e della Raffaello. Il senatore Mazzei si preoccupa del passivo della Finmare, ma non si mostra altrettanto preoccupato dei crescenti oneri delle ferrovie dello Stato e delle ferrovie in concessione, nonchè dei servizi delle municipalizzate!

SANTALCO. A nome del Gruppo della Democrazia cristiana mi dichiaro contrario all'emendamento proposto dal senatore Mazzei, pur apprezzandone il motivo ispiratore. Bloccare con effetto immediato tutti i servizi passeggeri significherebbe provocare gravissime conseguenze, che dobbiamo invece assolutamente evitare.

MAZZEI. Ci si può dichiarare contrari all'emendamento da me proposto in base ad un criterio di opportunità, che comprendo benissimo, ma debbo respingere fermamente l'accusa di voler provocare il licenziamento di masse ingenti di lavoratori. Nel mio precedente intervento ho infatti chiaramente dichiarato che il costo dell'operazione non doveva ricadere sulle spalle dei lavoratori e che ero disponibile per qualsiasi soluzione fosse stata proposta dai colleghi della Commissione a tal fine.

SAMMARTINO, *relatore alla Commissione*. In ordine all'articolo 6, mi sembra che la proposta formulata dal Governo, che mira a smobilitare gradualmente i servizi passeggeri nell'arco di tre anni, rappresenti una opportuna mediazione tra le due ipotesi estreme proposte rispettivamente dai colleghi Sema e Mazzei. Per questa ragione prego i colleghi di non voler insistere sui loro emendamenti e di accettare invece la soluzione proposta dal Governo.

GIOIA, *ministro della marina mercantile*. A mio giudizio la soluzione proposta è equilibrata. Se il paese fosse in una fase

di espansione, senatore Mazzei, si potrebbe anche considerare la possibilità di una soppressione immediata dei servizi passeggeri nella quasi certezza di ottenere subito un impiego di questo personale in altri settori. Purtroppo la situazione economica è un'altra. Siamo in una fase di quasi recessione. È vero che si prevede di spendere 200-220 miliardi per il prossimo anno ma se noi agissimo con una certa rapidità potremmo avere sin dagli inizi del 1975 un graduale inserimento di nuove navi per il trasporto merci e questo naturalmente andrebbe ad attenuare la spesa prevista per il 1975. Bisogna inoltre considerare che questi lavoratori oggi creano e producono ricchezza sulla quale lo Stato prende la sua parte; e non si tratta soltanto di lavoratori direttamente impiegati in questi servizi ma di tutti i portuali. Basta pensare alla depressione che verrebbe a determinarsi in tutti i porti, anche nel Meridione, nel caso di una soppressione immediata del servizio passeggeri. In una fase di recessione è sempre il Mezzogiorno che paga il prezzo più alto, e noi sappiamo che la maggior parte di questi lavoratori sono meridionali. Ecco perchè mi sembra che la proposta del Governo sia equilibrata; essa consente infatti di ridurre gradualmente il disavanzo — quello che è stato definito come spreco — senza eliminare una fonte di reddito sulla quale lo Stato — ripeto — prende la sua parte. Non si tratta quindi di una operazione in pura perdita; a fronte di questa spesa ci sono delle entrate invisibili e se noi potessimo fare un conto non so se risulterebbero di molto lontane dai duecento miliardi che andiamo a spendere.

Noi cerchiamo di fare una legge che sia la migliore possibile; spetterà poi ad altre persone attuarla senza ritardi. Se queste persone non si impegnano, ritardano e con questo producono una perdita per l'erario, questo è un altro discorso; ma che il sistema individuato non sia corrispondente alle esigenze attuali e reali del paese, questo io lo nego. Per queste ragioni prego il collega Mazzei di riconsiderare il suo atteggiamento.

Devo aggiungere che sono d'accordo sul fatto che il sistema delle sovvenzioni è completamente sbagliato perchè se dobbiamo fare il turismo di massa, come lo dobbiamo fare in attuazione della delibera del CIPE, non possiamo e non dobbiamo pensare di dare sovvenzioni alla Finmare, perchè in questo modo incoraggiamo la cattiva organizzazione e la pessima amministrazione.

P R E S I D E N T E . Pongo ora in votazione l'emendamento sostitutivo dell'articolo 6, proposto dai senatori Sema ed altri.

(Non è approvato).

S E M A . Ritiro gli emendamenti subordinati.

P R E S I D E N T E . Il senatore Mazzei insiste nel suo emendamento?

M A Z Z E I . Dato che l'emendamento presentato da parte comunista non è stato ritirato, non mi sento di ritirare il mio. Non si tratta di cattiva volontà, signor Ministro; se dipendesse soltanto da me, anzi, mi sentirei spinto ad accogliere la sua tesi, ma c'è anche una posizione politica che debbo mantenere.

P R E S I D E N T E . Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti l'emendamento proposto dal senatore Mazzei, di cui ho dato in precedenza lettura.

(Non è approvato).

I senatori Sema ed altri hanno presentato un emendamento tendente ad aggiungere, alla fine del primo comma del nuovo testo proposto dal Governo, il seguente periodo: « Il Ministro della marina mercantile, considerate eventuali esigenze di carattere nazionale e di collegamento con comunità italiane residenti all'estero, può concedere deroghe a conclusione del periodo previsto per la eliminazione di questi servizi ».

S E M A . Mi sembra che questo emendamento possa essere accolto, perchè si tratta anche di una scappatoia che noi concediamo al Ministro.

G I O I A , *ministro della marina mercantile*. Questo emendamento comporta la previsione di una maggiore spesa, perchè se io concedo una deroga debbo continuare a sovvenzionare.

Siccome sarà presentato un ordine del giorno, mi sembra più opportuno prevedere in quella sede che la Finmare possa continuare a svolgere i suoi servizi, ma con criteri di economicità; non deve chiedere sovvenzioni, perchè non siamo in grado di darle.

S E M A . In questo caso mantengo l'emendamento.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti l'emendamento aggiuntivo proposto dai senatori Sema ed altri.

(Non è approvato).

I senatori Sema ed altri hanno presentato un altro emendamento al nuovo testo dell'articolo 6 proposto dal Governo, tendente ad invertire l'ordine dei commi.

S E M A . Lo ritiro, perchè a quanto mi si dice il Governo presenterà un sub emendamento al nuovo testo dell'articolo 6 che potrebbe facilitare le cose.

P R E S I D E N T E . Un ulteriore emendamento presentato dal senatore Mazzei è da ritenersi precluso. C'è poi un emendamento presentato dal senatore Fossa, tendente ad aggiungere alla fine del primo comma del nuovo testo dell'articolo 6 le seguenti parole: « tenuto conto dei problemi riguardanti l'occupazione ».

S A M M A R T I N O , *relatore alla Commissione*. Mi sembra che questo emendamento sia limitativo.

G I O I A , *ministro della marina mercantile*. Non pensavo che sarebbe stato presentato questo emendamento e mi ripromettevo di affrontare il problema in sede di esame degli ordini del giorno.

Qui si chiede, in sostanza, un impegno del Governo a sostenere tutte le soluzioni idonee al mantenimento dei livelli di occupazione; ma è chiaro che non posso accetta-

8ª COMMISSIONE

65° RESOCONTO STEN. (12 dicembre 1974)

re un impegno del genere se inserito nel contesto della legge. Se trasferiamo il principio in un ordine del giorno, invece, m'impegno a svolgere questa azione.

S A M M A R T I N O , *relatore alla Commissione*. Nel secondo comma dell'articolo 6, si dice « con riferimento ai problemi del naviglio e del personale ».

M A Z Z E I . Ma il secondo comma fa riferimento all'articolo 17, il quale prevede, se non erro, proprio l'esodo agevolato del personale.

F O S S A . Ritiro l'emendamento e accetto che il problema venga affrontato in un ordine del giorno.

G I O I A , *ministro della marina mercantile*. A questo punto ritengo opportuno riformulare l'emendamento sostitutivo dell'articolo 6, proponendo il seguente testo:

« 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 elencati all'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 consultivo nominato dallo stesso Ministro della marina mercantile, composto da rappresentanti dei Ministeri del bilancio e della programmazione economica, del tesoro, dei trasporti e delle partecipazioni statali nonché delle organizzazioni sindacali interessate ».

M A D E R C H I . Manca il riferimento ai problemi del naviglio e del personale.

G I O I A , *ministro della marina mercantile*. Tale problema sarà considerato con l'ordine del giorno; un riferimento in questo articolo sarebbe limitativo.

S A M M A R T I N O , *relatore alla Commissione*. Sono favorevole alla nuova formulazione dell'articolo 6, ora proposta dal Governo.

P R E S I D E N T E . Ricordo alla Commissione che il senatore Mazzei ha presentato un sub-emendamento all'emendamento sostitutivo del Governo tendente, a sua volta, a sostituire le parole « dei successivi articoli 7 e 17 » con le altre « del successivo articolo 17 ». Poichè la votazione di questo sub-emendamento è subordinata alla votazione di un emendamento soppressivo dell'articolo 7, presentato dallo stesso senatore Mazzei, sospendiamo la votazione del nuovo testo dell'articolo 6 e passiamo all'esame dell'articolo 7.

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 quinquennio 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.

Il senatore Mazzei ha presentato un emendamento tendente a sopprimere l'articolo.

S A M M A R T I N O , *relatore alla Commissione*. Sono contrario.

8ª COMMISSIONE

65° RESOCONTO STEN. (12 dicembre 1974)

G I O I A , *ministro della marina mercantile*. Anche il Governo è contrario.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti l'emendamento soppressivo dell'articolo 7, presentato dal senatore Mazzei, a cui si sono dichiarati contrari il Governo e il relatore.

(*Non è approvato*).

Il Governo ha presentato un emendamento tendente a sostituire, al secondo comma, alla parola «quinquennio», l'altra «triennio».

Lo metto ai voti.

(*È approvato*).

Il Governo ha, inoltre, presentato un emendamento tendente ad aggiungere, in fine, il seguente comma: « 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.

S A M M A R T I N O , *relatore alla Commissione*. La Commissione bilancio si è pronunciata a favore di questo comma aggiuntivo. Dichiaro di essere anche io favorevole alla sua approvazione.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti l'emendamento aggiuntivo, presentato dal Governo, di cui ho testè dato lettura.

(*È approvato*).

Metto ai voti l'articolo 7 quale risulta con gli emendamenti testè approvati.

(*È approvato*).

Torniamo all'articolo 6.

Faccio presente che l'emendamento presentato dal senatore Mazzei tendente a sostituire, al secondo comma dell'emendamento presentato dal Governo, le parole « dei successivi articoli 7 e 17 » con le parole « del successivo articolo 17 », è precluso dalla reiezione dell'emendamento soppressivo dell'articolo 7.

Metto, dunque, ai voti il testo sostitutivo dell'articolo 6, presentato dal Governo, di cui do nuovamente lettura:

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 dei Ministeri del bilancio e della programmazione economica, del tesoro, dei trasporti e delle partecipazioni statali nonché delle organizzazioni sindacali interessate.

(*È approvato*).

Art. 8.

Il Ministero della marina mercantile d'intesa con i Ministeri del tesoro e delle partecipazioni statali, è autorizzato a regolare con apposite convenzioni le situazioni economico-patrimoniali che si determinano in relazione alle eliminazioni di naviglio indicato nell'articolo 6.

Il Governo ha presentato un emendamento soppressivo dell'articolo.

I senatori Sema ed altri hanno presentato un emendamento tendente ad aggiungere dopo le parole « nell'articolo 6 », le altre « e

8ª COMMISSIONE

65° RESOCONTO STEN. (12 dicembre 1974)

alla relativa costruzione e trasformazione di naviglio di tonnellaggio pari a quello eliminato ».

S A M M A R T I N O , *relatore alla Commissione*. È una conseguenza del fatto che precedentemente è detto che tutto sarà autorizzato con regolari, apposite convenzioni.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare metto ai voti l'emendamento presentato dal Governo, tendente a sopprimere l'intero articolo 8.

(È approvato).

In seguito a tale approvazione è pertanto precluso l'emendamento presentato dai senatori Sema ed altri.

Art. 9.

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

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

È stato presentato dai senatori Sema ed altri un emendamento tendente a sostituire, sempre al primo comma, le parole: « ed economicamente » con le altre: « economicamente e socialmente ».

S A M M A R T I N O , *relatore alla Commissione*. Gli avverbi mi sembrano troppi. Sono quindi contrario a tale emendamento.

S E M A . Allora lo ritiro.

P R E S I D E N T E . Il senatore Avezzano Comes ha presentato due emendamenti,

entrambi al primo comma, tendenti il primo a sostituire la parola: « necessari » con le altre: « validi per altri porti italiani ed esteri » ed il secondo ad aggiungere, in fine, le seguenti parole: « ed in particolare del Mezzogiorno ».

Si tratta di emendamenti che non comportano alcun inconveniente e che sono anzi particolarmente importanti, sotto il profilo economico, per il Mezzogiorno.

G I O I A , *ministro della marina mercantile*. Gli emendamenti rispondono indubbiamente ad un'esigenza fondata. Dobbiamo però trovare il modo di evitare di dover rinviare il provvedimento all'esame della Commissione bilancio per l'ulteriore parere, in quanto è evidente che l'eventuale accoglimento dei predetti emendamenti comporta maggiori oneri. Desidero peraltro far presente all'onorevole presentatore che, ove mi si proponesse, nella mia qualità di Ministro, di istituire un collegamento, ad esempio, tra Catania e Biserta, che risultasse economicamente valido e comunque utile ai fini dello sviluppo economico e sociale, io lo accetterei ugualmente senza bisogno che sia previsto espressamente nel testo dell'articolo.

Vorrei quindi pregare il senatore Avezzano Comes di ritirare il primo emendamento e di trasferirne il contenuto in un ordine del giorno. Dichiaro invece di accettare il secondo emendamento tendente ad aggiungere alla fine del primo comma le parole: « ed in particolare del Mezzogiorno ».

P R E S I D E N T E . Indubbiamente il primo dei due emendamenti presentati dal senatore Avezzano Comes potrebbe far sorgere un problema di stanziamenti, il che ci costringerebbe a chiedere un ulteriore parere alla Commissione bilancio con conseguente ritardo nell'approvazione del disegno di legge: e non vorrei assumermi questa responsabilità. Il secondo invece non comporta alcun problema.

A V E Z Z A N O C O M E S . Dichiaro allora di ritirare il primo dei due emendamenti presentati.

8ª COMMISSIONE

65° RESOCONTO STEN. (12 dicembre 1974)

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'emendamento aggiuntivo presentato al primo comma dal senatore Avezzano Comes.

(È approvato).

Sempre all'articolo 9 è stato presentato dai senatori Sema ed altri un emendamento tendente ad aggiungere al secondo comma, in fine, dopo le parole: « per la durata di venti anni » le altre: « d'intesa con le regioni interessate ».

G I O I A , *ministro della marina mercantile*. Questo emendamento, senatore Sema, rientra nel discorso che ho fatto in precedenza. Le Regioni interessate, che sono cinque o sei, verranno da me, esporranno i loro problemi ed io sarò a loro disposizione senza bisogno di prevederlo espressamente in un testo di legge. Ho già avuto modo di ricevere, ad esempio, per questo problema il Presidente della Regione toscana, che aveva chiesto di espormi il punto di vista della Regione in materia.

S E M A . Nel dichiararmi soddisfatto dell'impegno dell'onorevole Ministro, ritiro l'emendamento in questione.

P R E S I D E N T E . Ritengo sia opportuno sospendere la votazione dell'articolo nel suo complesso, in attesa di prendere di nuovo in considerazione l'articolo 1 al quale l'articolo 9 fa riferimento. Potrebbero infatti esserci problemi di coordinamento.

Art. 10.

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 corrispondere 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.

(È approvato).

Art. 11.

Per motivi di traffico, ovvero per le esigenze indicate nel primo comma dell'articolo 9, il Ministero 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 9.

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, nonchè 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.

Metto ai voti l'articolo 11 con l'intesa che in seguito agli emendamenti precedentemente approvati, le parole: « articolo 9 » devono essere sostituite con le altre: « articolo 8 ».

(È approvato).

È stato presentato dai senatori Sema ed altri un articolo aggiuntivo 11-*bis* del seguente tenore: « Nessuna sovvenzione è dovuta dallo Stato per l'esercizio del trasporto di merci di massa secche o liquide di cui alla lettera f) dell'articolo 1. Presso l'Istituto per

8^a COMMISSIONE

65° RESOCONTO STEN. (12 dicembre 1974)

la ricostruzione industriale è costituito un apposito "Fondo di dotazione" dell'ammontare di duecento miliardi di lire per la costruzione o per l'acquisto delle navi all'uopo necessarie ».

SAMMARTINO, *relatore alla Commissione*. Sono contrario a tale emendamento.

GIOIA, *ministro della marina mercantile*. Anche io mi dichiaro contrario a quest'emendamento aggiuntivo.

SEMA. Ma si tratta di un fondo particolare dell'IRI e non di un fondo che deve essere creato *ex novo*.

GIOIA, *ministro della marina mercantile*. Ma è sempre lo Stato che lo deve concedere.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'articolo aggiuntivo 11-bis presentato dai senatori Sema ed altri, al quale si sono dichiarati contrari sia il relatore che il rappresentante del Governo.

(Non è approvato).

A questo punto, è necessario tornare all'articolo 1, lasciato in sospeso.

L'emendamento all'ultimo comma presentato dai senatori Sema ed altri tendente a sostituire le parole: « in regime di libera attività imprenditoriale » con le altre: « ai sensi del successivo all'articolo 11-bis » è precluso dalla reiezione dell'articolo 11-bis. Metto ora ai voti l'ultimo comma dell'articolo 1, di cui do nuovamente lettura: « 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 ».

(È approvato).

Metto quindi ai voti l'emendamento presentato sempre dai senatori Sema ed altri tendente ad aggiungere, dopo le parole: « e di specializzazione », le altre: « tenendo con-

to degli interessi preminenti dell'economia nazionale nel suo complesso, fatti salvi tutti i diritti acquisiti dai lavoratori; le organizzazioni sindacali sono chiamate ogni sei mesi a controllare ed a formulare proposte per la più efficace applicazione della presente legge ».

(Non è approvato).

Metto ai voti l'intero articolo 1, nel nuovo testo proposto dal Governo con un emendamento a tale testo precedentemente approvato.

(È approvato).

Approvato l'articolo 1 è necessario tornare all'articolo 9 e modificare, per coordinamento, il primo comma, sostituendo la lettera d) con l'altra e).

Pongo ai voti l'emendamento.

(È approvato).

Pongo ai voti l'intero articolo 9 quale risulta con gli emendamenti testè approvati.

(È approvato).

Art. 12.

La gestione di navi-scuola, di ricerca, di sperimentazione, viene regolata a mezzo di apposite convenzioni stipulate tra Amministrazioni o enti interessati e società indicate nel precedente articolo 1. Tali convenzioni sono approvate dal Ministero della marina mercantile, di concerto con i Ministeri del tesoro e delle partecipazioni statali.

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

I senatori Cavali, Sema ed altri hanno proposto il seguente emendamento sostitutivo dell'intero articolo: « Nel bilancio del Ministero della marina mercantile sono istituiti appositi capitoli di spesa per lo svolgimento di attività di qualificazione del personale marittimo, di ricerca e di sperimentazione da effettuare a mezzo delle navi indicate al precedente articolo 1.

La gestione delle navi viene regolata a mezzo di apposite convenzioni stipulate tra il Ministero della marina mercantile e le Società indicate nel precedente articolo 1.

I programmi di utilizzazioni di tali navi sono concordati, di volta in volta, con le Amministrazioni e gli Enti interessati.

La gestione delle navi viene regolata a mezzo di singole convenzioni stipulate dal Ministero della marina mercantile per conto delle Amministrazioni e degli Enti utilizzatori ».

S E M A . L'emendamento tende ad integrare i concetti espressi nell'articolo, soprattutto per quanto si riferisce allo svolgimento dell'attività di ricerca e di sperimentazione. Non credo sia necessario sottolineare l'importanza dell'attività di ricerca e di sperimentazione da collegare alla gestione di navi-scuola. Abbiamo allo stato una sola nave per la ricerca nel campo della pesca, mentre vi è una estrema necessità di rinnovare i nostri metodi, soprattutto di ricercare nuovi banchi e di studiare le mutazioni biologiche avvenute nei nostri bacini, nel Mediterraneo, e anche nelle isole atlantiche, Capo Verde e le Canarie, dove molti nostri pescherecci si recano per svolgere la loro attività. La ricerca appare anche di notevole importanza in relazione al tipo di navi da utilizzare per i traffici che intendiamo svolgere. Per esempio, in rapporto alla prossima riapertura del Canale di Suez, molte commesse di grandi navi cisterna sono state bloccate, compresa la costruzione dei relativi apparati motori, perchè le navi di grandissimo tonnellaggio saranno meno remunerative. Con la riapertura del Canale di Suez diverrà più vantaggioso utilizzare navi di stazza minore. I nostri cantieri che producono apparati motori devono quindi rivedere i loro piani di costruzioni dai Diesel ai motori a turbina. Ma noi siamo impreparati a questo specifico settore, e in genere per la progettazione e la ricerca di nuovi tipi di navi, settori nei quali ci sopravanzano non soltanto nazioni come il Giappone, ma anche come la Jugoslavia e la Spagna, che hanno già deciso notevoli investimenti per i settori della ricerca e della sperimentazione.

S A M M A R T I N O , *relatore alla Commissione*. Mi dichiaro contrario all'emendamento ora illustrato dal senatore Sema, in quanto il fatto di non farne esplicita menzione non impedisce certo al Ministro della marina mercantile di stipulare convenzioni anche per navi adibite alla ricerca e alla sperimentazione.

G I O I A , *ministro della marina mercantile*. Il problema più impellente, al momento, e certamente quello delle navi scuola per la riqualificazione del personale marittimo che dovesse essere trasferito ad altri settori. Il problema della ricerca e della sperimentazione potrà essere affrontato nel quadro delle provvidenze, che necessariamente dovremo al più presto assumere, per la pesca, perchè anche in questo settore, come per i noli, la bilancia dei pagamenti presenta un grave passivo. Quando esamineremo queste provvidenze, discuteremo anche dell'esigenza ora prospettata dal senatore Sema, ma non mi sembra opportuno farlo ora in ordine ad una norma che vuole soprattutto tendere alla riqualificazione del personale.

S E M A . Stante le assicurazioni ora fornite dall'onorevole ministro, ritiro l'emendamento.

P R E S I D E N T E . Il Governo ha presentato un emendamento, tendente a sostituire le parole: « La gestione di navi-scuola, di ricerca, di sperimentazione » con le altre: « La gestione della nave-scuola di cui alla lettera e) dell'articolo 1, come servizio di qualificazione professionale dei marittimi ».

Poichè nessuno chiede di parlare, lo metto ai voti.

(È approvato).

I senatori Sema, Cavalli, Maderchi, Abenante e Piscitello hanno presentato un emendamento, tendente ad aggiungere, alla fine del primo comma, il seguente periodo: « Altre convenzioni possono essere stipulate per la gestione di navi da ricerca e da sperimentazione ».

S E M A . Lo ritiro.

8^a COMMISSIONE

65° RESOCONTO STEN. (12 dicembre 1974)

P R E S I D E N T E . Metto ai voti l'articolo 12, quale risulta con l'emendamento testè approvato.

(È approvato).

Art. 13.

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.

I senatori Sema ed altri hanno presentato un emendamento, tendente a sopprimere il terzo comma.

S E M A . Ritiro questo emendamento.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'articolo 13.

(È approvato).

Art. 14.

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, nonchè 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 comma 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.

(È approvato).

Art. 15.

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) tutte le convenzioni stipulate in applicazione della presente legge;

b) gli atti posti in essere dalle società indicate nell'articolo 1, 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.

Per esigenze di coordinamento, occorre sostituire alla lettera b) le parole: « nell'articolo 1 » con le altre: « negli articoli 1 e 2 ». Metto ai voti l'emendamento.

(È approvato).

Metto ai voti l'articolo 15 quale risulta con l'emendamento testè approvato.

(È approvato).

Art. 16.

Per la stipulazione degli atti previsti e dipendenti dalla applicazione della presente legge, gli onorari notarili sono liquidati nel-

8ª COMMISSIONE

65° RESOCONTO STEN. (12 dicembre 1974)

la misura prevista dalla tariffa notarile ridotta di un quarto.

(È approvato).

I senatori Sema, Maderchi, Mingozzi, Cebrelli, Cavalli e Sgherri hanno presentato il seguente articolo 16-bis:

« Il Ministero della marina mercantile integra i maggiori oneri sopportati dalle società della Finmare durante gli anni 1973 e 1974 in seguito all'aumento del costo dei combustibili ».

Su quest'emendamento la Commissione bilancio ha espresso parere contrario.

Esso viene pertanto ritirato dai presentatori, anche in considerazione dell'emendamento aggiuntivo all'articolo 7, che parzialmente lo assorbe.

Art. 17.

Il Ministero della marina mercantile, di concerto con i Ministri del tesoro e delle partecipazioni statali, è autorizzato a regolare con apposite convenzioni le perdite patrimoniali ed i relativi oneri finanziari derivanti alle società indicate nell'articolo 1 dai provvedimenti di radiazione del naviglio attuati a partire dal 1° gennaio 1973.

Il Governo ha presentato il seguente emendamento:

Sostituire le parole: « perdite patrimoniali » *con le altre:* « situazioni economico-patrimoniali ».

Lo metto ai voti

(È approvato).

Il Governo ha presentato inoltre il seguente emendamento:

Sostituire le parole: « dal primo gennaio 1973 » *con le altre:* « dalla data di entrata in vigore della presente legge ».

Lo metto ai voti.

(È approvato).

Il senatore Santalco ha presentato il seguente emendamento:

Aggiungere, in fine, le seguenti parole: « nonchè a regolare, nelle convenzioni indicate al secondo comma dell'articolo 3 della presente legge, le sovvenzioni spettanti per l'anno 1974, determinate sulla base degli introiti netti, per l'ammortamento degli oneri finanziari delle spese di esercizio e dei costi di organizzazione ».

SANTALCO. Ritiro l'emendamento da me presentato.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 17 quale risulta con gli emendamenti teste approvati.

(È approvato).

Art. 18.

Il Ministro della marina mercantile, di concerto con i Ministri del tesoro e delle partecipazioni statali, è autorizzato a regolare con apposite convenzioni gli oneri derivanti alle società indicate nell'articolo 1 dai provvedimenti diretti alla riqualificazione ed all'esodo agevolato del personale, attuati a partire dal 1° gennaio 1973.

Il Governo ha presentato il seguente emendamento:

Sostituire le parole: « diretti alla riqualificazione ed all'esodo agevolato del personale, attuati a partire dal 1° gennaio 1973 » *con le seguenti:* « ...di attuazione del programma di cui all'articolo 6, relativi al personale, adottati dalla data di entrata in vigore della presente legge ».

Lo metto ai voti.

(È approvato).

I senatori Cavalli ed altri hanno presentato il seguente emendamento:

Sostituire le parole: « diretti alla riqualificazione ed all'esodo agevolato » *con le altre:* « inerenti alla sistemazione ».

8^a COMMISSIONE

65° RESOCONTO STEN. (12 dicembre 1974)

L'emendamento s'intende assorbito dall'approvazione di quello precedente.

Metto ai voti l'articolo 18 quale risulta con l'emendamento testè approvato.

(È approvato).

Art. 19.

All'onere derivante dall'applicazione della presente legge, valutato in lire 104 miliardi per l'esercizio 1973, si provvede con le somme già iscritte al capitolo 1174 dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per detto esercizio e dei corrispondenti capitoli dei successivi esercizi finanziari.

Il Governo ha presentato il seguente emendamento:

Sostituire l'articolo con il seguente:

« 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 ».

Lo metto ai voti.

(È approvato).

Art. 20.

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 nell'articolo che precede.

Lo metto ai voti, con la precisazione, che, in sede di coordinamento, si provvederà ad indicare il numero dell'articolo cui si fa riferimento

(È approvato).

Il Governo ha presentato il seguente articolo aggiuntivo:

Art. 20-bis.

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.

Ad esso sono stati presentati i seguenti emendamenti:

All'articolo 20-bis, proposto dal Governo, aggiungere, in fine, le seguenti parole: « da destinare al finanziamento per l'acquisizione del naviglio, previsto nel programma indicato all'articolo 6 ».

AVEZZANO COMES, GROSSI, ARNONE

All'articolo 20-bis, proposto dal Governo, aggiungere, in fine, le seguenti parole: « al fine di acquisire o costruire navi per almeno 2 milioni 600 mila tonnellate di stazza lorda ».

SEMA, CAVALLI, MADERCHI, CHINELLO, PISCITELLO, URBANI, POERIO, ADAMOLI, GIOVANNETTI, BERTONE, SGHERRI, MINGOZZI, CANETTI, BIANCHI

G I O I A , ministro della marina mercantile. Il Governo non può accettare gli emendamenti proposti e questo perchè, se-

8ª COMMISSIONE

65° RESOCONTO STEN. (12 dicembre 1974)

condo una stima ottimistica, noi potremo arrivare ad acquisire costruzioni per due milioni e 200 mila tonnellate; ma non è opportuno indicare nella legge, in modo tassativo, l'entità del tonnellaggio da costruire perchè se lo facessimo e si verificasse un rallentamento del programma della Finmare e questa dovesse acquisire un milione e mezzo invece dei due milioni previsti, si bloccherebbero i fondi del credito navale e quindi anche l'attività dei cantieri. Tanto più che in base alla proposta del Governo si ha una disponibilità di 38 miliardi più altri 16 della legge del 1974; e quindi in totale 54 miliardi. Con questa cifra si potrà largamente realizzare il programma massimo della Finmare.

Inoltre il Governo ritiene che potrebbe essere sufficiente un suo impegno a far esaminare dal CIPE una direttiva che recepisca le esigenze espresse nei due emendamenti ed attribuisca carattere prioritario alle costruzioni di naviglio per la flotta pubblica.

La costruzione di 2 milioni 200 mila tonnellate di naviglio per la Finmare comporta una previsione di spesa di 33 miliardi di lire di contributi: ho ottenuti dal Tesoro 38 miliardi, quindi 5 miliardi in più, anche se poi in effetti probabilmente saranno assorbiti perchè la determinazione annuale dei tassi d'interesse, regolati da apposite leggi, potrà comportare un aumento della spesa prevista. Vengono assorbiti dalle esigenze della Finmare e può darsi che rimanga una certa disponibilità per l'armamento privato; è quindi sufficiente vincolare il Ministro *pro tempore* a dare priorità assoluta alla flotta Finmare, con una determinazione del CIPE che il Ministro è obbligato ad eseguire.

A V E Z Z A N O C O M E S . Questa nuova formulazione dell'articolo 20-bis proposto dal Governo cede parecchio alla iniziativa privata; con il mio emendamento viene proposto di aggiungere: « da destinare al finanziamento per l'acquisizione del naviglio, previsto nel programma indicato all'articolo 6 ».

G I O I A , *ministro della marina mercantile*. Faccio osservare che l'Italcantieri

ha già disponibili sei navi per il trasporto merci, che dal 1° gennaio 1975 potranno passare alla Finmare.

Assumo l'impegno di far trasferire un eventuale ordine del giorno nelle direttive del CIPE per il 1975, direttive che hanno validità anche per il mio successore.

A V E Z Z A N O C O M E S . Proponerei di riformulare l'emendamento con l'aggiunta delle parole: « da destinare prioritariamente al finanziamento per l'acquisizione del naviglio, previsto nel programma indicato all'articolo 6 ».

G I O I A , *ministro della marina mercantile*. Va bene, dichiaro di accettare questa formulazione con l'aggiunta della parola « prioritariamente ».

S E M A . Sono dell'avviso che i mezzi finanziari dello Stato debbano essere dati ai cantieri italiani per la costruzione di nuove navi.

C R O L L A L A N Z A . Dicendo « prioritariamente alla Finmare », significa che debbono essere destinati innanzitutto alla Finmare.

A V E Z Z A N O C O M E S . Allora diciamo: « da destinare in via prioritaria al potenziamento della flotta nazionale di cui all'articolo 6 della presente legge ».

S E M A . I 38 miliardi sono destinati alla Finmare oppure no? Se sono destinati alla Finmare perchè dobbiamo dire « prioritariamente »? La norma così formulata potrebbe significare che solo una parte dei 38 miliardi andrà alla Finmare. Meglio sarebbe, allora, formulare due articoli prevedendo, nel primo, che 19 miliardi andranno alla Finmare e, nel secondo, che gli altri 19 miliardi saranno destinati prioritariamente alla Finmare. Altrimenti c'è il rischio che anche la parte che credevamo fosse destinata alla Finmare venga intaccata dagli armatori privati. E questo noi non lo accettiamo.

Il mio parere è che l'intera somma di 38 miliardi debba essere destinata alla Finmare, quindi è più opportuno lasciare l'articolo così com'è. Se diciamo « prioritariamente » diamo già per scontato che una parte della somma avrà altra destinazione.

G I O I A , *ministro della marina mercantile*. Le esigenze effettive erano state individuate con la proposta del ministro Copo nella somma di 19 miliardi. Nel frattempo sono cambiati i tassi d'interesse, quindi la cifra preventivata si è rivelata insufficiente. Si presume che occorreranno 24-25 miliardi, ma non 38. I 38 miliardi sono frutto di un accordo raggiunto fra il Ministro del tesoro e il sottoscritto, che si proietta sino al 1980.

Se il senatore Avezzano Comes insiste, lasciamo pure la parola « prioritariamente », ma non posso affermare che l'intera somma di 38 miliardi andrà alla Finmare, perchè può darsi che questa faccia fronte alle sue esigenze anche con 25 miliardi.

A V E Z Z A N O C O M E S . In rapporto alla precedente formulazione il mio emendamento era senz'altro pertinente.

G I O I A , *ministro della marina mercantile*. Ma prima si trattava di 19 miliardi, adesso, invece, di 38 miliardi.

S E M A . Vorrei che almeno i 19 miliardi andassero alla Finmare; invece ho paura che con la nuova formulazione neppure questa cifra abbia la destinazione da noi prevista. È un rischio che corriamo e non è la prima volta che ci troviamo di fronte a equivoci del genere.

G I O I A , *ministro della marina mercantile*. Allora occorre un ordine del giorno nel quale si chieda un impegno del CIPE a dare priorità alla flotta di Stato.

A V E Z Z A N O C O M E S . Se dobbiamo affidarci ad un ordine del giorno perchè il CIPE dia priorità alla flotta di Stato, tanto vale lasciare il testo così com'è.

G I O I A , *ministro della marina mercantile*. D'accordo.

A V E Z Z A N O C O M E S . Si tratta di dare il massimo possibile alla Finmare.

P R E S I D E N T E . I due emendamenti presentanti dai senatori Sema ed altri e dai senatori Avezzano Comes ed altri sono stati quindi ritirati.

Poichè nessun altro chiede di parlare, metto ai voti l'articolo aggiuntivo 20-bis.

(È approvato).

Art. 21

Le norme per l'attuazione della presente legge sono emanate entro un anno dalla 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.

I senatori Sema ed altri hanno presentato un emendamento tendente a sostituire l'articolo con il seguente:

« Entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge il Parlamento emanerà le norme relative alla sua applicazione ».

S E M A . Questo emendamento è ispirato dal fatto che gli articoli sin qui esaminati non ci danno modo di conoscere quando e come avverrà l'applicazione della presente legge, in particolare per quanto concerne la costruzione di navi, la stipula delle convenzioni, la riqualificazione del personale, eccetera. Lo potremmo ritirare solo nel caso che il signor Ministro ci desse un'assicurazione in proposito.

G I O I A , *ministro della marina mercantile*. Debbo far presente che, nel secondo comma dell'articolo 6, è previsto l'obbligo per la Finmare di presentare, entro 15 giorni dalla data di entrata in vigore della pre-

8ª COMMISSIONE

65° RESOCONTO STEN. (12 dicembre 1974)

sente legge, il programma, che il Ministro è tenuto ad approvare sentito il parere del comitato consultivo di cui si è detto.

Questo per quanto riguarda il programma che dev'essere attuato anno per anno.

Se presenterete l'ordine del giorno preannunciato, assumerò l'impegno che i fondi disponibili saranno utilizzati intanto per sopperire a tutte le richieste che verranno avanzate dalla Finmare.

S E M A. Nel prendere atto di queste dichiarazioni del Ministro, dichiaro di ritirare l'emendamento.

P R E S I D E N T E. A questo articolo è stato presentato quest'altro emendamento, da parte dei senatori Sema ed altri: *dopo le parole*: « Consiglio dei ministri », *aggiungere le altre*: « sentiti il Parlamento, le regioni interessate e le organizzazioni sindacali ».

Al riguardo faccio presente che appare sufficiente la dizione contenuta nell'articolo 21 che recita: « ... previa deliberazione del Consiglio dei ministri ».

S E M A. Dichiaro di ritirare questo emendamento.

P R E S I D E N T E. Significo ora alla Commissione che il ministro Gioia, in merito al testo dell'articolo 21 che riguarda: « Le norme per l'attuazione della presente legge », rivolge preghiera al collega Sammartino, che è stato attento e ben preparato relatore sul provvedimento, per conoscere di quali norme precisamente si tratta.

S A M M A R T I N O, *relatore alla Commissione*. Tali norme si riferiscono alla riqualificazione del personale ed all'esodo agevolato dei marittimi.

G I O I A, *ministro della marina mercantile*. No, questa parte rientra nel programma previsto dal provvedimento. Sarei comunque del parere di modificare il testo del-

l'articolo 21, dicendo: « Le eventuali norme ». Vorrei evitare cioè che, per stabilire come deve avvenire la riqualificazione del personale, si debba attendere un anno.

Al riguardo pregherei il senatore Sammartino di esprimere la sua opinione su questa mia proposta.

S A M M A R T I N O, *relatore alla Commissione*. Anch'io suggerirei di inserire la dizione: « Le eventuali norme di attuazione ».

G I O I A, *ministro della marina mercantile*. È ovvio che, se il Ministro ravvisa la necessità di norme di attuazione, è lui stesso che per primo provvederà a presentarle. Il problema ora è di stabilire se esiste realmente questa esigenza, ed in questo caso nella legge devono essere citati gli articoli che devono essere regolamentati.

Comunque, il Governo non può fermare l'attuazione di una legge perchè non c'è il regolamento. Perciò io affermo: se sono necessarie eventuali norme per l'attuazione di alcuni articoli le presento e attendo il relativo regolamento per procedere, mentre posso andare avanti nell'attuazione degli articoli per i quali non occorrono norme regolamentari.

Per concludere, proporrei di inserire all'inizio dell'articolo 21, le parole: « Le eventuali norme di attuazione... ».

S A M M A R T I N O, *relatore alla Commissione*. Potremmo sopprimere l'articolo 21.

G I O I A, *ministro della marina mercantile*. Ma dobbiamo prevedere l'eventualità che serva il regolamento di qualche materia. Potremmo, piuttosto, prevedere le norme di attuazione solo nel caso che siano necessarie e negli altri casi procedere senza regolamento. Forse è meglio aggiungere dopo la parola « norme », la parola « necessarie ».

S A M M A R T I N O, *relatore alla Commissione*. Sono d'accordo.

8ª COMMISSIONE

65° RESOCONTO STEN. (12 dicembre 1974)

P R E S I D E N T E . Metto ai voti lo emendamento presentato dal Governo tendente ad aggiungere dopo le parole: « Le norme », l'altra « necessarie ».

(È approvato).

Metto ai voti l'articolo 21 quale risulta con l'emendamento testè approvato.

(È approvato).

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, nonchè ogni altra disposizione contraria ed incompatibile.

(È approvato).

Passiamo all'esame degli ordini del giorno.

È stato presentato il seguente ordine del giorno, sottoscritto dai rappresentanti di tutti i Gruppi:

L'8ª Commissione del Senato,

premessò che le attività indicate dall'articolo 1 non sono preclusive di ogni altra attività che le società riterranno di 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 moli, 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 delibera del CIPE dell'8 luglio 1971;

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

G I O I A , *ministro della marina mercantile*. Dichiaro di accogliere l'ordine del giorno. Propongo, però di sostituire la parola « premesso » con la parola « ritenuto » e la parola « riterranno » con la parola « intenderranno ». A mio avviso, sarebbe anche bene aggiungere il seguente punto: « 3) assumere ogni opportuna iniziativa tendente a salvaguardare i livelli di occupazione ».

P R E S I D E N T E . Metto ai voti l'ordine del giorno quale risulta con le modifiche proposte dal Governo.

(È approvato).

È stato presentato dai senatori Cavalli, Sema, Maderchi e Cebrelli il seguente ordine del giorno:

L'8ª Commissione del Senato,

tenuto conto che in tempi molto brevi sarà riaperto il Canale di Suez e che questo fatto apre nuove possibilità di traffico con i paesi a Sud e ad Est del canale stesso;

considerato il ristabilimento dei rapporti diplomatici con la Repubblica popolare cinese,

impegna il Governo a dedicare una particolare attenzione alla costruzione di navi ed alla realizzazione di linee che, collegando il nostro paese a tutta quell'area ed in particolare con la Cina popolare, favoriscano il traffico marittimo con quei paesi.

G I O I A , *ministro della marina mercantile*. Lo accolgo.

P R E S I D E N T E . È stato, infine, presentato dai senatori Sema, Maderchi, Cavalli e Cebrelli, il seguente ordine del giorno:

L'8ª Commissione del Senato,

ritenuto indispensabile il trasporto con naviglio nazionale di almeno il 50 per cento del movimento merci che fa capo ai porti italiani,

impegna il Governo ad assicurare l'acquisizione e la costruzione per le società Finmare, di almeno 2.600.000 tonnellate di stazza

8^a COMMISSIONE

65° RESOCONTO STEN. (12 dicembre 1974)

lorda di naviglio del tipo e delle caratteristiche tecnologiche necessarie.

GIOIA, *ministro della marina mercantile*. Sarei disposto ad accogliere l'ordine del giorno a condizione che non venga fissata la cifra del tonnellaggio, la quale, così come è indicata supera di almeno 400.000 tonnellate quella prevista come ottimale dalla società Finmare. Si potrebbe parlare soltanto di tonnellaggio necessario.

S E M A. Insistiamo per il testo così come è.

S A M M A R T I N O, *relatore alla Commissione*. Invito il Ministro a voler accettare l'ordine del giorno come raccomandazione.

GIOIA, *ministro della marina mercantile*. Avrei voluto fare di più, ma non posso impegnarmi per un tonnellaggio superiore a quello previsto come ottimale dalla stessa Finmare.

Non posso andare *ultra petita*; quindi lo accetto come raccomandazione.

P R E S I D E N T E. Faccio presente alla Commissione che, in sede di coordinamento, si dovrà sostituire la parola « ministero » con l'altra « ministro » in diversi articoli del provvedimento.

Poichè non si fanno osservazioni, così rimane stabilito.

S E M A. Anche il titolo dovrà essere cambiato, perchè non si può parlare di ristrutturazione delle sole linee di interesse nazionale, bisognerà dire anche « dei servizi ».

S A M M A R T I N O, *relatore alla Commissione*. Potremmo parlare di ristrutturazione della flotta di Stato di preminente interesse nazionale.

P R E S I D E N T E. Credo che la dizione « Ristrutturazione dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale » possa essere accolta.

Poichè non si fanno osservazioni, così rimane stabilito. Passiamo ora alla votazione del disegno di legge nel suo complesso.

S A N T A L C O. A nome del Gruppo della Democrazia cristiana dichiaro di votare a favore del disegno di legge; desidero altresì ringraziare il relatore, senatore Sammartino, per il fattivo apporto dato alla discussione del provvedimento.

S E M A. A nome del Gruppo comunista, dichiaro di votare contro il provvedimento, anche se non intendo illustrare ulteriormente le ragioni, ormai già note, del nostro atteggiamento. Comunque il motivo principale del voto contrario risiede nel fatto che questa legge è ancora un qualcosa di isolato che non corrisponde agli obiettivi che si propone, anche se riconosciamo che nel corso della discussione, sia per le lotte sindacali che per il contributo dato da alcune regioni particolarmente interessate, si è riusciti a migliorare il contenuto originario del disegno di legge.

C R O L L A L A N Z A. Pur avendo approvato alcuni emendamenti al testo della legge, in quanto intesi a dare maggiore chiarezza al testo originario, il mio voto è contrario, perchè non sono convinto dei motivi che hanno portato a quella che si definisce una ristrutturazione, ma in effetti vuole essere un eccessivo ridimensionamento dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale, e, comunque, senza nessuna concreta garanzia circa la possibilità di ulteriormente sviluppare eventuali nuovi servizi allo scopo di assicurare maggiore espansione all'economia della nazione; iniziative queste che ovviamente non si possono attendere dagli armatori privati, i quali, come è naturale, si orientano verso quei mercati dove sono sicuri di trovare il proprio profitto.

M A Z Z E I. Signor Presidente, signor Ministro, mi dispiace che questa sia una legge e non un ordine del giorno, perchè io vorrei votare contro una parte, mentre sono favorevole ad un'altra.

Sono contrario alla prima parte che ribadisce il principio della sovvenzione e prevede lo smantellamento graduale delle linee passeggeri che, insisto, sono la rappresentazione emblematica dello spreco nazionale; ma c'è anche un lato positivo, che sta a significare l'avvio di quella che abbiamo immaginato fosse la nuova era di questi servizi dello Stato: avere una flotta moderna, una flotta capace di servire gli interessi nazionali. In questo contrasto, che è nella stessa legge sottoposta alla nostra approvazione e anche per motivi di natura più squisitamente politica, perchè non vorrei che si desse al voto un significato che evidentemente esso non può avere, la mia non potrà che essere un'astensione con la motivazione che ho testè enunciato.

F O S S A . Desidero associarmi alle espressioni di apprezzamento rivolte al relatore, il quale ha dato veramente un contributo notevole all'esame del provvedimento.

A nome del Gruppo socialista esprimo il voto favorevole, ribadendo alcune riserve e preoccupazioni che abbiamo già manifestato nel corso del dibattito; preoccupazioni riguardanti in primo luogo il personale, in quanto migliaia di marittimi corrono il rischio di rimanere disoccupati a causa della soppressione delle linee transoceaniche; inoltre, come ha sottolineato l'onorevole Ministro, si tratta prevalentemente di lavoratori del meridione.

Se la ristrutturazione della flotta Finmare avverrà secondo l'*animus* espresso da tutti i Gruppi politici nel corso della discussione, cioè con una certa gradualità e contestualità in base ad una volontà di ri-

strutturazione della flotta stessa non solo dal punto di vista della economicità ma anche da quello delle modalità e dei criteri di gestione — che debbono essere radicalmente modificati e rinnovati e che, a mio giudizio, sono stati la causa primaria dei pesanti disavanzi — si potrà giungere ad una nuova gestione ispirata a criteri di funzionalità e di efficienza. E questo è il nostro auspicio, perchè coloro i quali hanno la responsabilità di amministrare denaro pubblico dovrebbero sentire in modo particolare tale esigenza: ci auguriamo pertanto che il nuovo Ministro ed il nuovo consiglio di amministrazione si impegnino in tal senso, perchè la flotta di Stato diventi più economica ed attiva.

Vorrei poi manifestare ancora una preoccupazione, cioè quella che, in attesa della emanazione del regolamento di esecuzione, si perda altro tempo. Mi auguro quindi che si trovi il modo di ovviare al vuoto regolamentare mediante il ricorso a norme che a mio giudizio già esistono, al fine di attuare con la necessaria rapidità i provvedimenti di ristrutturazione della flotta di Stato previsti dal presente disegno di legge.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare per dichiarazione di voto, metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

La seduta termina alle ore 15.