

SENATO DELLA REPUBBLICA

VI LEGISLATURA

8^a COMMISSIONE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

76° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MARTEDÌ 25 MARZO 1975

Presidenza del Presidente SAMMARTINO

INDICE

DISEGNI DI LEGGE

IN SEDE DELIBERANTE

Discussione congiunta:

« Riordinamento dei servizi marittimi sovvenzionati di carattere locale » (1367) (1);

« Riordinamento dei servizi marittimi convenzionati di carattere locale » (1766) (Di iniziativa dei senatori Fusi ed altri);

approvazione con modificazioni del disegno di legge n. 1367, con assorbimento del disegno di legge n. 1766:

PRESIDENTE . . .	Pag. 1200, 1203, 1207 e passim
ARNONE, relatore alla Commissione . . .	1200, 1207, 1208 e passim
BONINO	1204
CAVALLI	1206, 1208, 1209 e passim
GIOIA, ministro della marina mercantile . . .	1207, 1208, 1209 e passim
SANTALCO	1206, 1209, 1211
SICA	1208, 1209, 1210 e passim

Discussione e approvazione:

« Modifica all'articolo 8 della legge 9 luglio 1967, n. 589, concernente l'istituzione

dell'Ente autonomo del porto di Trieste » (1703) (D'iniziativa del senatore Montini):

PRESIDENTE, f.f. relatore alla Commissione Pag.	1214
GIOIA, ministro della marina mercantile .	1214
MONTINI	1214
SANTALCO	1214
SEMA	1214

(1) Il titolo del disegno di legge è stato così modificato: « Riordinamento dei servizi marittimi postali e commerciali di carattere locale ».

La seduta ha inizio alle ore 13,45.

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

IN SEDE DELIBERANTE

Discussione congiunta dei disegni di legge:

« Riordinamento dei servizi marittimi sovvenzionati di carattere locale » (1367);

« Riordinamento dei servizi marittimi convenzionati di carattere locale » (1766), di iniziativa dei senatori Fusi ed altri;

approvazione con modificazioni del disegno di legge n. 1367, con assorbimento del disegno di legge n. 1766

P R E S I D E N T E. L'ordine del giorno reca la discussione dei disegni di legge: « Riordinamento dei servizi marittimi sovvenzionati di carattere locale »; « Riordinamento dei servizi marittimi convenzionati di carattere locale », d'iniziativa dei senatori Fusi, Cavalli, Bertone, Maderchi, Bacicchi, Sema, Pellegrino, Fermariello e Galeta.

Data l'identità di materia dei due disegni di legge, propongo che la discussione avvenga congiuntamente.

Poichè non si fanno osservazioni, così rimane stabilito.

Prego il senatore Arnone di riferire alla Commissione sui disegni di legge.

A R N O N E, *relatore alla Commissione.* Il disegno di legge n. 1367, presentato dal Governo, ed il disegno di legge n. 1766, d'iniziativa parlamentare, hanno entrambi per oggetto il riordinamento dei servizi marittimi, postali e commerciali, di collegamento con le isole dell'arcipelago toscano, partenopeo, pontino, Eolie, Egadi, Pelagie, Ustica e Pantelleria. Si tratta, com'è facile rilevare, di servizi che rivestono notevole importanza giacchè non soltanto costituiscono il necessario tramite di comunicazione con le regioni continentali, assicurando il soddisfacimento di esigenze primarie — quali l'approvvigionamento e la mobilità delle popolazioni interessate — ma rappresentano altresì un indispensabile strumento per lo sviluppo di quelle isole, verso le quali convogliano flussi turistici sempre più consistenti. È proprio tenendo conto della loro particolare rilevanza economico-sociale che la legge n. 34 del 5 gennaio 1953 ha previsto un sistema di gestione dei predetti servizi affidato ad armatori privati e caratterizzato dalla erogazione di sovvenzioni da parte dello Stato.

In base alla citata legge, il Ministro della marina mercantile, mediante la stipula di

convenzioni ventennali, ha attribuito l'esercizio dei servizi marittimi a quattro società private: la « Navigazione toscana » per le Isole dell'arcipelago toscano, la « Partenopea » per le Isole partenopee e pontine, la « Navisarma » per le isole Eolie, la « SI.RE.NA. » per le isole Egadi, Pelagie, Ustica e di Pantelleria.

Nel corso del ventennio di applicazione delle convenzioni, i servizi in questione hanno avuto un graduale potenziamento, sia quantitativo che qualitativo, con la immissione in linea di naviglio moderno e l'aumentata frequenza dei traghetti; nel contempo, anche per l'applicazione del meccanismo di revisione triennale previsto dalla citata legge n. 34, è andata aumentando la spesa a carico dello Stato per la erogazione delle sovvenzioni, il cui ammontare annuo complessivo, al 31 dicembre 1973, è stato di cinque miliardi e 100 milioni circa. Va precisato al riguardo che le sovvenzioni sono state utilizzate, in larga misura, per le retribuzioni del personale navigante ed amministrativo; questa voce ha infatti assorbito il 61 per cento della sovvenzione per la società « SI.RE.NA. », il 91 per cento della sovvenzione per la società « Navigazione toscana », ed il 93 per cento per la « Partenopea ».

Le predette convenzioni — venute a scadere il 31 dicembre 1973 — sono state prorogate, in base alla facoltà concessa dalla legge 22 dicembre 1973, n. 826, da prima limitatamente al 1974 e poi, con decreti del Presidente della Repubblica in data 13 gennaio 1975, fino al 31 dicembre di quest'anno.

La precarietà del regime di proroga, tuttora vigente, per servizi che postulano invece un assetto giuridico-organizzativo stabile e duraturo, rende quanto mai urgente l'intervento del Parlamento, al fine di delineare la nuova disciplina legislativa dei servizi medesimi.

Le soluzioni da adottare non possono prescindere dalla considerazione di taluni elementi di novità, rispetto alla situazione che aveva condotto alla stipula delle convenzioni del 1953, nel frattempo intervenuti; ci si riferisce, ad esempio, all'accresciuta presenza dell'armamento libero nei settori di traffico in questione, nonché ai sensibili miglio-

ramenti registrati nel sistema dei collegamenti terrestri nelle Isole prima citate, i cui centri urbani sono ora, in larga parte, collegati da efficienti arterie stradali e da linee regolari di trasporto pubblico.

Entrambi questi fatti devono indurre a riconsiderare, in base a criteri di economicità, le scelte sinora effettuate.

Mi è sembrato opportuno accennare alla situazione attuale ed alle novità nel frattempo intervenute, affinché si possano meglio intendere le modifiche che vengono introdotte nel nuovo testo proposto dalla Sottocommissione, nominata nella seduta del 25 settembre dello scorso anno, testo notevolmente innovativo della vigente normativa, ed anche rispetto al disegno di legge governativo n. 1367, che in sostanza si limitava a « razionalizzare » il sistema delle gestioni private sovvenzionate in atto.

Nell'illustrare questo nuovo testo, mi sforzerò di darne una interpretazione sistematica, piuttosto che limitarmi ad una pedissequa ed analitica esegesi dell'articolato.

La pietra angolare del nuovo sistema proposto è contenuta nell'articolo 1, nel quale è sancito che, a partire dal 1° gennaio del prossimo anno, l'esercizio delle linee marittime sovvenzionate necessarie ad assicurare i collegamenti con le isole minori del mare Tirreno verrà affidato a società il cui pacchetto azionario di maggioranza sarà detenuto dalla società Tirrenia del gruppo FINMARE. Viene così recepita — sia pure con moduli organizzativi diversi — quell'esigenza di pubblicizzazione dei servizi che sta a base del disegno di legge n. 1766, d'iniziativa dei colleghi Fusì ed altri.

Perchè la Sottocommissione ha optato per questa soluzione? Nello stesso articolo 1 è fornita una prima risposta allorchè si precisa, al primo comma, che il sistema proposto dovrà assicurare il « graduale potenziamento » delle linee di navigazione in questione; risposta che si arricchisce dei contenuti precisati nell'articolo 3, seconda parte del primo comma, laddove si impone che il numero delle linee e la periodicità dei collegamenti debbono tendere a soddisfare le esigenze di mobilità dei cittadini e l'efficienza

dei servizi postali e commerciali, contribuendo in tal modo a promuovere « lo sviluppo economico di ciascuna isola ».

Il combinato disposto delle norme ora citate individua quindi lo scopo ultimo della legge — lo sviluppo economico di parti del territorio nazionale — ed il mezzo per conseguirlo, cioè il potenziamento, sia pure graduale, dei collegamenti tra l'Italia continentale e le isole minori tirreniche.

Quanto ora detto aiuta a comprendere il « perchè » della opzione a favore di società di navigazione controllate in pratica da una società a preminente interesse nazionale: si è ritenuto infatti — ed ecco una seconda risposta — che società a prevalente capitale pubblico avrebbe potuto essere più puntualmente « indirizzate » al conseguimento di scopi di utilità comune, meglio che non società private le quali, se pur sovvenzionate, privilegiano, come si sa, l'aspetto del profitto. Questo, è bene precisarlo, non vuol significare che l'economicità di gestione e una limitata produttività sono tassativamente escluse dai metodi di conduzione delle nuove aziende marittime, ma soltanto riconoscere che produttività ed economicità, caratteristiche preminenti dell'attività industriale o commerciale dei privati, possono — per fondate e dimostrate ragioni, nel quadro, desidero sottolinearlo, della difficile congiuntura economica che il Paese attraversa — cedere, nel senso che si dirà più avanti, alle esigenze di pubblica utilità. E val la pena di ricordare che, così operando, non ci si discosta da quella logica che ha determinato la razionalizzazione dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale voluta dal Parlamento, e da questa Commissione in particolare, con la legge 20 dicembre 1974, numero 684, e da attuarsi col piano di ristrutturazione della flotta FINMARE, di cui ha poc'anzi parlato l'onorevole ministro Gioia.

Soddisfacimento di scopi di comune interesse, quindi, attraverso una gestione oculata dei servizi. Nonostante le finalità possano a prima vista apparire inconciliabili, il vostro relatore non è pessimista al riguardo, sottolineando che per « gestione oculata » intende una gestione che tenga corret-

tamente conto dei costi e dei ricavi della conduzione aziendale, laddove peraltro i ricavi della conduzione aziendale, non vanno quantificati unicamente in termini monetari.

Ed a questo fine si fornisce una via per « razionalizzare » le gestioni e quindi conseguire quella duplicità di scopi cui ho appena accennato (ed è una terza risposta al quesito posto all'inizio della mia esposizione): le società di navigazione operano attraverso programmi quinquennali, predisposti dalla società « madre » ed approvati dal Ministero della marina mercantile, di concerto con gli altri ministri interessati, delle partecipazioni statali e delle poste; programmi che dovranno garantire — ecco il punto — « assieme alla mobilità del personale ed alla fungibilità dei mezzi navali, la migliore efficienza dei servizi ». In altri termini, si è ritenuto che l'unicità di direzione programmatica, attraverso il migliore utilizzo del personale e dei mezzi navali, costituirà un essenziale supporto per conseguire, nel contempo, il fine del potenziamento dei servizi di collegamento marittimi — e quindi, come si è detto, dello sviluppo economico delle isole minori — e quello di una gestione quanto più possibile « produttivistica » nei termini prima illustrati.

A questo punto la scelta della società Tirrenia, quale detentrica del pacchetto di maggioranza della costituenda società di navigazione, diveniva quasi automatica (ed è una quarta risposta al quesito con cui ho iniziato questa parte della mia esposizione), trattandosi, come è noto, di una società di preminente interesse nazionale che opera da un quarantennio nel mare Tirreno, appartenente al gruppo FINMARE, e quindi in grado di garantire il soddisfacimento delle esigenze su cui mi sono dettagliatamente soffermato.

Un altro aspetto di particolare interesse del testo predisposto dalla Sottocommissione, concerne il ruolo attribuito alle regioni interessate, cioè quelle nel cui territorio rientrano le isole collegate dalle linee marittime di cui si tratta, secondo la dizione del secondo comma dell'articolo 5. Premesso

che le regioni territorialmente interessate sono la Toscana, la Campania e la Sicilia — ed infatti le costituenti società avranno sede in Livorno, Napoli e Palermo (articolo 1, primo comma) — la Sottocommissione ha mirato a contemperare l'esigenza di non incidere su quella unicità di direzione programmatica, di cui ho avanti sottolineato l'importanza, con l'indubbia opportunità di attribuire alle suddette regioni possibilità di intervento nella gestione delle società di navigazione (la cui definizione, « a carattere regionale » è emblematica a questo proposito).

Anzitutto le regioni potranno esprimere un parere sui programmi quinquennali (articolo 1, ultimo comma) nel termine perentorio di trenta giorni dalla richiesta, che dovrà, ad avviso del relatore, essere formulata dal Ministro della marina mercantile una volta che ad esso sia stato trasmesso il programma medesimo da parte della società Tirrenia. Si tratta, come è ovvio, di un parere obbligatorio ma non vincolante per l'organo che dovrà procedere all'approvazione del programma in oggetto, cioè lo stesso Ministro della marina mercantile. Inoltre, ed è una potestà importantissima, le regioni (articolo 2, ultimo comma) potranno richiedere che siano stipulate convenzioni aggiuntive con le società di navigazione — per intensificazione di corse, per istituzioni di nuovi itinerari eccetera — a condizione, peraltro, che le stesse richiedenti assumano a proprio carico l'onere relativo: ciò rientra in quella logica di conduzione aziendale illustrata nella prima parte della mia esposizione, che a mio giudizio va in ogni caso, ed anche in questo, salvaguardata, contemperandola adeguatamente con il preminente carattere sociale dei servizi in questione.

Ancora, le regioni parteciperanno direttamente alla gestione delle linee attraverso un loro rappresentante nel consiglio di amministrazione delle società di navigazione. Il senso della norma contenuta nell'articolo 5 è che ciascuna delle tre regioni interessate indicherà un rappresentante nella società che gestisce le linee di collegamento con le isole facenti parte del suo territorio; in altri ter-

mini, in ciascuno dei tre consigli di amministrazione vi sarà un rappresentante della regione direttamente interessata. Questo rappresentante sarà nominato dalla Giunta e non dal Consiglio, per evidenti motivi di celerità, come pure, ad evitare gravi paralisi nel funzionamento dei consigli di amministrazione, si è stabilito un termine breve e perentorio — a pena cioè di decadenza del diritto — per la indicazione del rappresentante regionale nel consiglio in questione. Ma si tratta di ipotesi che attengono alla patologia e non alla fisiologia dei procedimenti previsti dal provvedimento di legge, che il relatore si augura non abbiano a verificarsi.

La concreta normativa, in aggiunta e nel contesto della disciplina generale contenuta nel provvedimento in esame, che regolerà l'esercizio delle linee di navigazione di cui ci stiamo occupando, sarà precisata in convenzioni di durata ventennale che, a mente dell'articolo 2, secondo comma, dovranno essere stipulate tra il Ministro della marina mercantile e le società di navigazione a carattere regionale. Anche per le predette convenzioni, come per quelle in passato stipulate con le società private, esercenti gli stessi servizi, è prevista l'approvazione con decreto del Capo dello Stato, su proposta dell'organo stipulante, di concerto con gli altri ministri interessati. Le convenzioni regoleranno, come previsto nel citato articolo 2, la determinazione dell'ammontare, nonché ogni altro elemento relativo alle sovvenzioni da erogarsi alle società di navigazione per l'esercizio delle linee loro affidate, ed inoltre le concrete modalità di esercizio di dette linee che, non va dimenticato, saranno stabilite dal Ministro della marina mercantile, come previsto dall'articolo 3, primo comma. Va a questo punto menzionata la facoltà del Ministro di stipulare — in occasione della revisione annuale delle sovvenzioni, e sempre che per esigenze economiche e sociali si ravvisi la necessità di migliorare il servizio (articolo 4, secondo comma) — convenzioni aggiuntive con le società di navigazione.

La *ratio* che informa queste convenzioni è diversa da quella che giustifica l'adozione

delle convenzioni aggiuntive di cui al precedente articolo 2. Queste ultime, infatti, possono essere stipulate in qualunque momento, e soltanto su richiesta delle regioni che se ne addossassero l'onere, mentre le prime sono vincolate a rigorosi limiti non solo temporali, ma anche e soprattutto di opportunità, essendo la discrezionalità del Ministro stipulante evidentemente condizionata alla sussistenza, come si è detto, di esigenze economiche e sociali, e dalla necessità di migliorare il servizio.

Va infine ricordato che l'ammontare delle sovvenzioni sarà contenuto nei limiti degli stanziamenti di bilancio (articolo 12).

Un punto che non poteva essere trascurato concerne la salvaguardia dei livelli di occupazione per il personale dipendente dalle società che attualmente gestiscono le linee in questione, nonché la garanzia del rispetto da parte delle predette società, degli obblighi loro incombenti in materia previdenziale ed assicurativa: a ciò provvede l'articolo 7, che in particolare prevede l'assorbimento del personale in questione da parte delle costituenti società.

Da sottolineare infine la norma contenuta nell'articolo 8, in base alla quale — con le modalità avanti illustrate concernenti le linee tirreniche — l'attuale linea marittima di collegamento con le isole Tremiti potrà essere prolungata sino alla sponda adriatica orientale. In tal caso la società Adriatica di navigazione, che gestisce la linea marittima in questione, potrà avvalersi della partecipazione azionaria della società che attualmente esercita i servizi marittimi trasversali dell'Adriatico.

Non credo ci sia altro da aggiungere, se non la raccomandazione, rivolta a tutti i colleghi, di volere confortare col voto favorevole un disegno di legge che mi pare si collochi nella linea politica da tutti noi auspicata, e coerentemente espressa anche in occasione dell'approvazione della legge n. 684 relativa alla ristrutturazione dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale.

P R E S I D E N T E. Ringrazio il collega Arnone per la sua ampia relazione. Dichiaro aperta la discussione generale.

B O N I N O. Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi. Notevole è il divario tra il testo originale del disegno di legge n. 1367, relativa al riordinamento dei servizi marittimi sovvenzionati di carattere locale, e quello concordato dalla Sottocommissione, nella quale il Ministro, con prontezza, si è reso conto della necessità di alcune modifiche essenziali.

Sempre valida è tuttavia la relazione che accompagna il disegno di legge presentato da allora ministro della marina mercantile onorevole Pieraccini, nella quale sono state esposte lealmente varie considerazioni, ed è fotografata con precisione la struttura delle compagnie che gestiscono i servizi postali, commerciali e marittimi sovvenzionati nell'arcipelago Toscano, nelle Isole partenopee, nelle Eolie nonché nelle isole Egadi, Pelagie, di Ustica e di Pantelleria.

L'esame attento di questa relazione, che in realtà è un bilancio malinconico di quanto siano costati all'erario questi servizi marittimi, induce ad una serie di riflessioni che, se convergono nella necessità di assicurare alle isole interessate i servizi indispensabili, fanno però constatare che l'armamento libero che esercita in quelle isole la navigazione senza sovvenzioni e contributi di sorta, è presente in tutti i settori del traffico interessati in misura molto maggiore di quello che forse non fosse all'epoca delle convenzioni, nel 1953.

Le numerose navi di piccola stazza, gli aliscafi di armatori liberi che collegano le isole Partenopee, Pontine, le Eolie e l'isola d'Elba danno la dimostrazione, applicando tariffe non certamente superiori a quelle delle linee sovvenzionate, che quando la gestione è oculata, gli orari dei viaggi adeguati alle effettive necessità di coloro che si spostano tra il continente e le isole e tra le isole stesse, non ha bisogno di particolari sovvenzioni e che le navi stesse vengono preferite dai viaggiatori.

La statistica del rapporto tra la sovvenzione concessa alle quattro società e l'importo assorbito per la spesa del personale sta a dimostrare che in passato le linee non sono state esercitate con criteri economici, con

itinerari, frequenze ed orari proporzionati alle reali esigenze del traffico.

Quando si consideri che la società « Si.re. na », che esercisce cinque linee marittime nelle isole Egadi, Ustica, Pelagie e di Pantelleria, ha avuto una sovvenzione nel 1971 che è stata assorbita per il 61 per cento della spesa per il personale e che a fronte della sovvenzione usufruita nel 1972 di 1 miliardo 286 milioni di lire, in cifra tonda, ha introitato per traffico nel 1971 solo 102 milioni, oltre ad altre modeste entrate incassate ma di spettanza delle Ferrovie dello Stato, delle compagnie portuali, si ha la riprova che il traffico sovvenzionato ha introitato solo l'8 per cento circa dell'ammontare delle sovvenzioni, e che, almeno in alcuni periodi dell'anno, le navi hanno viaggiato pressochè a vuoto.

Lo stesso si deve rilevare per la società « Toscana », i cui introiti netti del traffico sovvenzionato svolto nel 1971 hanno raggiunto appena il 34 per cento della sovvenzione.

Nè si sottrae a questo esame critico la « Partenopea », che nel 1972 ha incassato un miliardo 770 milioni per sovvenzioni che sono state assorbite per il 93 per cento dalla spesa per il personale, mentre gli introiti netti del traffico svolto dalla società nell'anno precedente hanno rappresentato appena il 21 per cento della sovvenzione in realtà incassata.

La situazione della « Navisarma », che gestisce otto linee marittime nel settore delle isole Eolie, non è esente da rilievi. Infatti, nel 1972 la sovvenzione di un miliardo e 90 milioni è stata assorbita per il 79 per cento dalla spesa per il personale e gli introiti netti del traffico dell'anno precedente hanno raggiunto 76 milioni di lire, cioè il 7 per cento della sovvenzione.

Squilibrio, quindi, enorme tra spesa e ricavi. Evidente che la conduzione di queste gestioni non è stata esemplare, nè adeguata alle esigenze del traffico passeggeri e del rifornimento delle isole stesse che è stato in gran parte effettuato con i mezzi dell'armamento libero, senza maggiore spesa per gli utenti in genere che altrimenti non lo avrebbero preferito.

Il provvedimento di cui il relatore ci ha fatto una precisa, sobria ed essenziale relazione, non è infatti che il mezzo giuridico per dare al Governo la possibilità di studiare e stipulare una nuova convenzione sostitutiva di quella scaduta e superata nelle sue concezioni, nei suoi scopi e nei prevedibili risultati economici e sociali.

La legge non è infatti che il preambolo alla convenzione che dovrà essere stipulata dal Ministero della marina mercantile, di concerto con il Ministro del tesoro, delle poste e telecomunicazioni, nonché delle partecipazioni statali, sentite le regioni territoriali interessate.

C'è da augurarsi che il Ministero competente tenga nel dovuto conto il parere che dovranno esprimere, in tempo debito, le regioni territorialmente interessate, ma che abbia altresì la forza di non subire né il fascino né le prevedibili pressioni per soddisfare spesso esigenze di natura orientale. Né sarebbe opportuno aderire con eccessiva indulgenza alla stipula di apposite convenzioni, come previsto dalla legge all'articolo 2, sia perché l'onere addossato alle regioni è un peso che viene scaricato in definitiva sulla collettività, il che rappresenta un'autentica perdita di giro, sia perché comporta una revisione totale o parziale del programma generale dei collegamenti nelle isole, il che rappresenta un ostacolo al retto andamento del complesso servizio che non è su rotaia o su strada, ma su mare aperto.

La convenzione da stipularsi, curata in tutti i dettagli, precisa e che non si presti a interpretazioni capziose, deve inaugurare un nuovo metodo di trasporto, utilizzando i mezzi idonei alle effettive esigenze delle popolazioni interessate, instaurando quindi una nuova politica dei trasporti che non induca a seguire gli stessi identici itinerari con le stesse frequenze e con le stesse velocità che erano comprensibili nel passato perché previsti in una convenzione del 1953, quando non vi era una chiara visione di quelli che sarebbero stati i mezzi di trasporto disponibili in avvenire. Non si ripetano, cioè, in piccolo gli stessi errori che ha commesso in grande, a suo tempo, la Finmare quando ha

programmato le grandi navi per passeggeri senza tener conto dello sviluppo che di già aveva l'aviazione civile e senza prevedere la sicurezza, la rapidità dei collegamenti forniti dal mezzo aereo tra tutti i continenti ed in modo particolare verso l'America, l'Estremo Oriente, l'Australia, paesi con i quali abbiamo maggior rapporto di traffico.

Con l'articolo 3 la legge prevede che le future società di gestione rilevinò i mezzi navali che le attuali sovvenzionate detengono. C'è da auspicare che per questo trapasso di navi il Ministero sia particolarmente severo nel selezionare il naviglio e consenta che sia rilevato quello strettamente necessario e moderno, rifiutando navi ormai superate, lente e poco adatte alle esigenze del traffico stesso e alla concorrenza serrata degli armatori liberi.

Il coordinamento affidato di fatto ad una unica compagnia, la « Tirrenia », attraverso le maggioranze assicurate in seno alle quattro società convenzionate, faciliterà la programmazione nell'utilizzo dei natanti, con lo spostamento di navi da un settore operativo all'altro, tenendo conto delle stagioni e delle correnti di traffico e del turismo che non sempre coincidono in tutte le isole e faciliterà, altresì, un'adeguata disponibilità di unità di riserva per le riparazioni e le manutenzioni da far coincidere con i periodi di bassa stagione. Sarà opportuno che il Ministero della marina mercantile tenga presente che molte isole, soprattutto per quanto riguarda il traffico dei passeggeri, possono essere tra di loro collegate con i nuovi tipi di aliscafo, l'ultimo dei quali, con stabilizzazione elettronica, può trasportare agevolmente 250 passeggeri e garantire collegamenti costanti tra la Sicilia e le Eolie, nonché, nei periodi di punta, tra Napoli e le sue isole, la Toscana e le proprie, riducendo di due terzi il tempo di navigazione di qualsiasi collegamento, il che di fatto equivale ad un accorciamento di due terzi delle distanze. Una soluzione del genere assicurerebbe certamente una maggiore affluenza, sia di pendolari che di turisti, per la comodità offerta da questo tipo di aliscafo, per il notevole risparmio di tempo, per l'econo-

micità sia del capitale investito che di esercizio, tanto che le compagnie private che attualmente gestiscono linee con aliscafi sono, si presume, nella peggiore delle ipotesi, con bilancio in pareggio, pur utilizzando mezzi in parte già tecnicamente superati di fronte a quelli che possono essere immessi domani sulle stesse linee.

La validità di questi mezzi è provata anche dal servizio internazionale tra l'Inghilterra e la Francia, fra le isole Guernsey e St. Malo che da oltre dieci anni e per ben sei mesi l'anno è in continuo crescendo. E così dicasi per i servizi tra Hong Kong e Macao dove gli aliscafi mantengono collegamenti in mare aperto in ogni condizione meteorologica. Nè si possono ignorare le ultime utilizzazioni di aliscafi nel Venezuela ed in altri Paesi del centro America.

Orientando la politica dei trasporti in questo senso, le navi tradizionali per i collegamenti potrebbero essere limitate nel numero e prevalentemente adibite a trasporto merci, soprattutto nei mesi invernali di sporadico cattivo tempo, aumentando con il risparmio dei capitali di esercizio, il numero dei collegamenti a mezzo aliscafi veloci, con tutti i relativi vantaggi. Si conterrebbero così le spese di gestione e, si potrebbe aumentare il numero degli aliscafi a disposizione, sui quali troverebbero impiego gli equipaggi utilizzati attualmente sulle vetuste navi ancora in servizio e destinate ad essere eliminate.

Non dimentichi poi l'onorevole Ministro che la costruzione degli aliscafi darebbe lavoro oltre che ai cantieri siciliani, anche ai cantieri dell'IRI e rispetterebbe la percentuale di commesse riservate al Mezzogiorno secondo l'apposita legge a suo tempo varata dal Parlamento per venire incontro allo sviluppo ed alle esigenze di lavoro dell'Italia meridionale.

Il trasporto delle merci e degli automezzi verrebbe in buona parte riservato, per ragioni di concorrenza, all'armamento libero che ha saputo organizzarsi con criteri di economicità sulle linee sovvenzionate, con pieno gradimento di coloro che se ne servono.

Nel complesso il disegno di legge che abbiamo concordato nella Sottocommissione,

risponde in via di massima — alle esigenze del traffico, della mobilità dei cittadini, dei servizi postali e commerciali, garantendo un notevole apporto e contributo allo sviluppo economico di ciascuna isola. Saranno però le convenzioni a concretizzare il disposto legislativo, e le convenzioni non sono materia sottoposta al nostro esame, ma alla responsabilità dei Ministri competenti.

Il disegno di legge merita quindi il voto favorevole della nostra parte politica, la quale non ha prevenzioni preconcepite per tutto ciò che il Governo predispone nell'interesse della collettività.

Sottolineiamo, a nostro avviso, che questa legge costituisce la premessa indispensabile perchè si instauri una nuova politica dei trasporti, che risponda non solo alle esigenze della collettività ma anche alle reali possibilità delle finanze dello Stato in un periodo di grave crisi economica del nostro Paese, nel quale ben altri e più gravi problemi sono e restano tuttora insoluti.

SANTALCO. Poche parole per dire che condivido la relazione del collega Arnone. Il lavoro del Sottocomitato, al quale ho partecipato in rappresentanza del mio Gruppo, credo sia stato un lavoro positivo. Non si può negare che il nuovo testo risponde in pieno alle aspettative degli abitanti delle isole minori, per cui il Gruppo della Democrazia cristiana si accinge a votare favorevolmente.

CAVALLI. Ritengo che abbiamo compiuto uno sforzo abbastanza positivo nell'affrontare questo problema che più volte ci era stato presentato, ma sempre in modo disorganico. Noi abbiamo sostenuto a varie riprese la necessità di dare una impostazione più completa e generale a tutto il problema dei collegamenti con le isole maggiori e minori. Il disegno di legge che stiamo esaminando rappresenta un po' la fusione di tutti quelli che lo hanno preceduto, e costituisce senza dubbio un passo avanti rispetto all'attuale situazione.

Tuttavia ci sono ancora alcuni punti da perfezionare, ed io mi permetterò di presentare alcuni emendamenti in sede di esame dell'articolato, emendamenti che sono stati soprattutto sollecitati dalle regioni diret-

tamente interessate ai servizi di collegamento con le isole. Tali emendamenti secondo me rispondono a precise esigenze e penso che se l'onorevole Ministro li accettasse, essi darebbero una maggiore completezza alla meccanica della legge. Mi riservo di illustrarli successivamente.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Poichè il relatore non ritiene opportuno replicare per aggiungere altro a quanto già detto nella relazione, chiedo al ministro Gioia se vuole darci il suo giudizio sul disegno di legge in esame.

GIOIA, ministro della marina mercantile. Ho partecipato ai lavori della Sottocommissione, ne condivido perfettamente il testo, quindi, per ciò che mi riguarda possiamo passare all'esame dell'articolato.

PRESIDENTE. Abbiamo al nostro esame un nuovo testo del disegno di legge n. 1367 elaborato dalla Sottocommissione, che è ampiamente sostitutivo dei due disegni di legge in titolo. Su tale testo condurremo la nostra discussione. Comunico che a questo testo sono stati presentati alcuni emendamenti, che prenderemo in esame mano a mano che esamineremo gli articoli, di cui do lettura:

Art. 1.

L'esercizio delle linee marittime per l'esplicitamento dei servizi postali e commerciali con le Isole dell'Arcipelago toscano, Partenopee, Pontine, Eolie, Egadi, Pelagie, di Ustica e di Pantelleria sarà affidato dal 1° gennaio 1976, al fine di assicurare il loro graduale potenziamento, ad apposite società di navigazione a carattere regionale, con sede rispettivamente in Livorno, Napoli e Palermo, al cui capitale la società Tirrenia di navigazione per azioni del Gruppo Finmare partecipa in misura non inferiore al 51 per cento.

Le società che attualmente gestiscono le predette linee sono preferite nella partecipazione al capitale azionario delle società di

navigazione di cui al precedente comma, nel limite del 49 per cento del capitale stesso.

Per il conseguimento del fine indicato nel primo comma, la società Tirrenia di navigazione per azioni presenta ogni cinque anni al Ministro della marina mercantile programmi che garantiscano la migliore efficienza dei servizi, anche attraverso la mobilità del personale e la fungibilità dei mezzi navali.

Ciascun programma, da presentarsi non oltre il terzo trimestre dell'anno precedente l'inizio del quinquennio, è approvato con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con i Ministri del tesoro, delle partecipazioni statali e delle poste e delle telecomunicazioni, sentite le Regioni territorialmente interessate, il cui parere dovrà essere espresso nel termine perentorio di trenta giorni dalla richiesta. Trascorso detto termine, il Ministro della marina mercantile procede comunque all'approvazione del programma.

A questo articolo è stato presentato un emendamento da parte del collega Cavalli insieme con altri senatori, emendamento che propone di sostituire il secondo comma con il seguente:

« La società Tirrenia dovrà, ove possibile, assicurarsi la partecipazione azionaria delle regioni territorialmente interessate e delle attuali società esercenti ».

Vorrei conoscere in proposito il giudizio del relatore e del rappresentante del Governo.

ARNONE, relatore alla Commissione. Abbiamo discusso in Sottocommissione questo argomento e sulla base di varie considerazioni siamo giunti alla determinazione di conservare il testo così come appare nell'elaborato del Sottocomitato stesso. Io ribadisco questa posizione.

GIOIA, ministro della marina mercantile. Faccio presente al senatore Cavalli che ci siamo posti esplicitamente il problema della presenza delle Regioni nel settore ed abbiamo preferito realizzarla in un modo che non comportasse l'assunzione di alcun onere da parte delle stesse Regioni. L'emen-

8ª COMMISSIONE

76º RESOCONTO STEN. (25 marzo 1975)

damento in esame va in direzione opposta per cui non posso che essere contrario.

PRESIDENTE. Il senatore Cavalli insiste nel suo emendamento?

CAVALLI. Intendo insistere nel mio emendamento. Se si consideri che l'esercizio delle linee marittime destinate ad assicurare i principali servizi con le isole è affidato a società cui partecipano lo Stato e i privati, non si può non considerare la possibilità di una diretta partecipazione delle Regioni alla gestione dei servizi stessi.

D'altro canto la partecipazione azionaria delle Regioni, come quella delle società private, è facoltativa. Se una regione non vuole partecipare ad una determinata società non vi partecipa: si tratta di una scelta compiuta nella pienezza della sua autonomia.

Vorrei pertanto che i colleghi della Commissione e il Ministro prendano in considerazione la possibilità di tale partecipazione, che del resto non è imperativa. È la Regione infatti che decide se partecipare o meno alle istituende società di navigazione.

SICA. La Regione non ha alcun interesse a trovarsi in una situazione di minoranza nel consiglio di amministrazione; ha invece interesse ad essere presente negli organi decisionali.

PRESIDENTE. Il relatore ed il Governo rimangono contrari all'emendamento del senatore Cavalli.

Metto ai voti l'emendamento, di cui ho dato in precedenza lettura, presentato dai senatori Cavalli, Sgherri, Maderchi, Mingozi e Sema all'articolo 1.

(Non è approvato).

Metto ai voti l'articolo 1 quale risulta dal nuovo testo proposto dalla Sottocommissione.

(È approvato).

Art. 2.

Il Ministro della marina mercantile è autorizzato a concedere sovvenzioni per l'esercizio delle linee di cui al precedente articolo 1.

La concessione delle sovvenzioni e l'esercizio delle linee sono regolati, oltre che dalla presente legge, da convenzioni stipulate fra il Ministro della marina mercantile e le società di navigazione a carattere regionale.

Le convenzioni sono approvate con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro della marina mercantile, di concerto con i Ministri del tesoro, delle partecipazioni statali e delle poste e delle telecomunicazioni.

Le convenzioni, che durano 20 anni a decorrere dal 1º gennaio 1976, prevedono gli obblighi delle società di navigazione a carattere regionale ed ogni altra norma ritenuta necessaria per il regolare svolgimento del servizio.

Il Ministro della marina mercantile può stipulare con le predette società convenzioni aggiuntive, su richiesta delle Regioni territorialmente interessate, che dichiarano di assumere a proprio carico gli oneri relativi.

Il senatore Cavalli ha presentato, insieme ad altri senatori, un emendamento tendente a sopprimere l'ultimo comma.

ARNONE, *relatore alla Commissione.* Sono d'accordo.

GIOIA, *ministro della marina mercantile.* Sono favorevole all'emendamento.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento soppressivo dell'ultimo comma dell'articolo 2, presentato dai senatori Cavalli, Sema, Maderchi, Cebrelli, Piscitello, Sgherri e Mingozi.

(È approvato).

Metto ai voti l'articolo 2 quale risulta con l'emendamento testè approvato.

(È approvato).

Art. 3.

Le linee marittime di collegamento con le isole di cui al precedente articolo 1 sono stabilite dal Ministro della marina mercantile, di concerto con i Ministri del tesoro, delle partecipazioni statali e delle poste e delle telecomunicazioni. Il numero delle li-

nee e la periodicità dei collegamenti debbono essere adeguati a soddisfare le esigenze di mobilità dei cittadini, nonché quelle dei servizi postali e commerciali, contribuendo a promuovere lo sviluppo economico di ciascuna isola.

In caso di possibilità di più scali in una stessa isola, uno solo di essi, di massima, deve essere compreso negli itinerari delle predette linee.

Il senatore Cavalli ed altri senatori hanno presentato un emendamento tendente a sopprimere il secondo comma dell'articolo.

C A V A L L I . Ritengo si tratti di un problema molto delicato; ho qui un documento preparato da « Italia nostra », vi sono infatti grosse preoccupazioni di carattere ambientale. Argomentazioni abbastanza interessanti riguardano l'Elba, Ischia, Capri, le Tremiti, le Eolie, Vulcano, Salina, Filicudi, Stromboli.

L'eliminazione degli scali nelle diverse località delle singole isole, grandi o piccole che siano, costituirebbe un danno per gli abitanti che si trovano già in difficoltà perchè lontano dal continente. Si costringerebbero praticamente i comuni di queste isole ad alterare l'ambiente, perchè se si realizza un unico scalo è necessario costruire delle strade all'interno. Nel documento redatto da « Italia nostra » è riportato l'esempio di Filicudi, dove vi sono due porti, che servono due centri su versanti diversi collegati rapidamente via mare. L'attuale costruzione di una grossa strada per collegare questi due centri rappresenta una delle imprese più insensate tra quelle realizzate dalla Cassa per il Mezzogiorno. Si devastano colline, vigneti, si altera l'ambiente naturale; tale opera non è voluta dagli stessi abitanti dell'isola. Se il Ministro non vuole accettare l'emendamento, vorrei faccia almeno una dichiarazione, nella quale affermi che le decisioni dovranno essere prese caso per caso.

S A N T A L C O . C'è la locuzione « di massima ».

C A V A L L I . La locuzione « di massima » non basta. Se, ad esempio, si concen-

tra tutto il traffico su Porto Ferraio, non si ha la possibilità di spazi per ricevere tutte le auto ed i camions, in tal modo il porto e le strade dell'isola d'Elba si congestionerebbero. Si tratta di osservazioni sensate, non improvvisate; per raggiungere alcuni centri di certe isole si fa più presto via mare; la costruzione di una strada, oltre alla devastazione dell'ambiente che secondo me, è la cosa più importante, comporterebbe costi ingenti. Qualora non si ottenga la soppressione dell'ultimo comma dell'articolo 3, vorrei che il Ministro facesse una dichiarazione da mettere a verbale, nella quale si affermi che prima di eliminare degli scali debbano essere presi in considerazione tutti questi elementi.

A R N O N E , *relatore alla Commissione*. Mi pare che la locuzione « di massima » limiti notevolmente il rigore della norma; ha fatto bene tuttavia il senatore Cavalli a chiedere al Ministro, che penso non abbia difficoltà ad esaudire la richiesta, delle dichiarazioni formali per poter così evitare alle isole interessate il rischio di danneggiamenti.

G I O I A , *ministro della marina mercantile*. Posso dichiarare che saranno mantenuti gli scali esistenti.

S A N T A L C O . Ritengo che la dichiarazione del Ministro sia soddisfacente.

S I C A . Ritiro l'emendamento, analogo a quello del senatore Cavalli, che avevo presentato insieme al collega Santalco. Vorrei però che, sempre al secondo comma dell'articolo 3, si sostituissero alle parole: « delle predette linee » le altre: « delle singole linee »; si ammetterebbe in tal modo la possibilità di diverse linee. Per l'isola di Ischia, per esempio, si potrebbe ammettere la possibilità di fare più linee: Napoli-Ischia, Napoli-Casamicciola, Pozzuoli-Ischia. Vi sono infatti periodi in cui il traffico è molto intenso e, se non si hanno scali diversi, si corre il rischio di bloccare la circolazione; per determinati tipi di merci, per esempio, non si può usufruire dello scalo di Napoli, ma necessariamente dello scalo di Pozzuoli.

8ª COMMISSIONE

76° RESOCONTO STEN. (25 marzo 1975)

Allora, se diciamo che si deve necessariamente far capo ad uno scalo per queste linee, potremmo correre dei rischi.

A R N O N E, *relatore alla Commissione.* Nel primo comma dell'articolo 3 si dice che il Ministro della marina mercantile stabilisce le linee. L'onorevole Gioia ha assicurato che gli attuali scali saranno rispettati; comunque le linee possono essere regolate in maniera diversa perchè la legge non lo impedisce. Ritengo, perciò, che il senatore Sica possa ritenersi soddisfatto.

P R E S I D E N T E. I senatori Cavalli e Sica non insistono per la votazione dei loro emendamenti.

S I C A. C'è un altro emendamento al primo comma dell'articolo 3. Vorrei che la parola « economico » fosse sostituita dall'altra « socio-economico ». Ritengo infatti che il potenziamento delle linee di collegamento abbia implicazioni sociali non trascurabili.

P R E S I D E N T E. Metto ai voti l'emendamento presentato dal senatore Sica al primo comma dell'articolo 3 tendente a sostituire alla parola « economico » l'altra « socio-economico ».

(È approvato).

Metto ai voti l'articolo 3 quale risulta con l'emendamento testè approvato.

(È approvato).

Art. 4.

Le sovvenzioni sono soggette a revisione annuale, con le modalità previste dall'articolo 9 della legge 20 dicembre 1974, n. 684

In occasione della suddetta revisione, quando per esigenze economiche e sociali si ravvisi la necessità di migliorare il servizio, il Ministro della marina mercantile può stipulare convenzioni aggiuntive da approvare con le modalità di cui al terzo comma del precedente articolo 2.

A questo articolo è stato presentato un emendamento da parte del senatore Cavalli. Ne do lettura: nel secondo comma, dopo

le parole: « il Ministro della marina mercantile » aggiungere: « di propria iniziativa o su richiesta delle Regioni territorialmente interessate ».

Metto ai voti l'emendamento aggiuntivo presentato dal senatore Cavalli al secondo comma.

(È approvato).

Metto ai voti l'articolo 4 quale risulta con l'emendamento testè approvato.

(È approvato).

Art. 5.

La composizione e le attribuzioni del Consiglio di amministrazione e del Collegio sindacale delle società di navigazione a carattere regionale sono stabilite negli atti costitutivi delle Società stesse; i componenti dei predetti organi debbono essere cittadini italiani.

Ciascuna regione designa, con deliberazione di giunta da adottarsi entro 30 giorni dalla richiesta della società Tirrenia di navigazione per azioni, un rappresentante in seno al Consiglio di amministrazione della società di navigazione che gestisce le linee di collegamento con le isole rientranti nel territorio della regione medesima. La mancata designazione entro il termine stabilito comporta la rinuncia da parte della Regione all'esercizio del relativo diritto.

Fanno parte del collegio sindacale, su designazione dei rispettivi Ministeri :

a) in qualità di membri effettivi: un funzionario del Ministero del tesoro, con funzioni di presidente, e un funzionario del Ministero della marina mercantile;

b) in qualità di membri supplenti: un funzionario del Ministero del tesoro e un funzionario del Ministero della marina mercantile.

A questo articolo è stato presentato un emendamento da parte dei senatori Sgherri, Sema, Cavalli, Maderchi e Mingozi. Ne do lettura:

nel secondo comma, sostituire le parole: « un rappresentante » con le altre: « tre rappresentanti ».

8ª COMMISSIONE

76° RESOCONTO STEN. (25 marzo 1975)

C A V A L L I . L'emendamento si illustra da sé: è stato proposto per assicurare alle regioni una più adeguata rappresentanza.

A R N O N E , *relatore alla Commissione*. Mi rimetto alla dichiarazione del Ministro.

G I O I A , *ministro della marina mercantile*. La mia preoccupazione è che sorgano delle difficoltà stando a quanto è già accaduto in altri casi in cui le forze politiche non sono riuscite a mettersi d'accordo per la designazione dei rappresentanti. Si è detto di designare un solo rappresentante perchè la cosa si presenta più facile. Infatti, nelle Regioni in cui, ad esempio, i partiti sono quattro, i posti dovrebbero essere altrettanti. Insisterei sul mio punto di vista date le difficoltà tecniche che si possono presentare.

S A N T A L C O . Prego il senatore Cavalli di ritirare l'emendamento.

C A V A L L I . Ritengo di doverlo mantenere.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti l'emendamento sostitutivo presentato dai senatori Cavalli ed altri al secondo comma.

(*Non è approvato*).

Al secondo comma dello stesso articolo 5 è stato presentato un emendamento da parte dei senatori Sema, Cavalli, Maderchi, Sgherri e Mingozzi. Ne do lettura:

al secondo comma, sostituire il secondo periodo con il seguente: « I comuni di Lipari e dell'isola d'Elba designano, con deliberazione di giunta, da adottarsi entro 30 giorni dalla richiesta della società Tirrenia di navigazione per azioni, un rappresentante in seno, rispettivamente, ai consigli di amministrazione delle società che gestiscono le linee di collegamento con il Continente. La mancata designazione entro il termine stabilito comporta la rinuncia all'esercizio del diritto ».

S I C A . Con ciò si crea una sperequazione con gli altri arcipelaghi.

A R N O N E , *relatore alla Commissione*. Quando la Regione viene rappresentata da un componente del consiglio di amministrazione può benissimo far presente tutte le esigenze ed i bisogni anche dei comuni. Per le altre linee dovremmo pensare ai comuni direttamente interessati: mi pare una proposta monca, che non soddisfa.

C A V A L L I . Mi sono limitato ai due punti più critici.

P R E S I D E N T E . Il senatore Cavalli insiste su questo emendamento?

C A V A L L I . Insisto, signor Presidente.

S A N T A L C O . Vorrei ricordare che in sede di Sottocommissione avevamo convenuto sull'opportunità di evitare l'inserimento di questo emendamento, per una serie di motivi che qui sono stati messi in evidenza e per i quali mi permetto di pregare il senatore Cavalli, anche in questo caso, di ritirare la sua proposta.

C A V A L L I . Non ho ampliato la portata dell'emendamento perchè mi sono reso conto che non sarebbe stato opportuno; mi sono limitato, però, a considerare quelli che ritengo i due punti critici e per i quali mi permetto di insistere.

S A N T A L C O . Non è che io, personalmente, sia contro il rappresentante del comune di Lipari; però mi sono reso conto, dopo l'esposizione del Ministro, che non era possibile insistere sulla questione.

G I O I A , *ministro della marina mercantile*. In sede di Sottocommissione ho riferito la richiesta avanzata dagli amministratori degli enti locali interessati di designare un loro rappresentante in seno al consiglio di amministrazione. Ho detto però, in quell'occasione, che sarebbe stato difficile conciliare le opposte esigenze; e l'argomento che mi sembrava più importante era questo: in definitiva, chiunque fosse stato scelto sarebbe stato rappresentante di un'isola e, sia pure con la massima buona fede, anche involontariamente avrebbe cercato di far prevalere gli interessi della sua isola.

8^a COMMISSIONE

76° RESOCONTO STEN. (25 marzo 1975)

È in questo quadro che oggi non sono favorevole alla proposta che prevede la designazione di un rappresentante di due isole soltanto, perchè il senatore Cavalli deve tener presente che le isole escluse in questo caso sarebbero numerose e quindi creeremmo una discriminazione.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti lo emendamento sostitutivo proposto dai senatori Cavalli ed altri all'articolo 5 e di cui è stata data lettura.

(Non è approvato).

Metto ai voti l'articolo 5, quale risulta nel testo proposto dalla Sottocommissione.

(È approvato).

Art. 6.

Le società di navigazione a carattere regionale sono tenute a rilevare il naviglio che il Ministero della marina mercantile reputa necessario per l'esercizio delle linee di cui al precedente articolo 1, appartenente alle società che gestiscono i servizi marittimi postali e commerciali sovvenzionati di carattere locale, in base alle convenzioni stipulate in applicazione della legge 22 dicembre 1973, n. 826.

Il prezzo del rilievo è determinato da un collegio peritale, con funzione di arbitro inappellabile, composto di cinque membri, dei quali due nominati da ciascuna delle due parti interessate e il quinto, in mancanza di accordo tra le parti, dal presidente del Tribunale di Roma.

(È approvato).

Art. 7.

Le società di navigazione a carattere regionale sono tenute ad assumere il personale, iscritto nei ruoli organici del personale amministrativo e navigante o comunque in servizio al 31 dicembre 1974, dipendente dalle società che attualmente gestiscono i servizi marittimi sovvenzionati di carattere locale.

Allo scopo di garantire all'Istituto nazionale della previdenza sociale il versamento dei contributi dovuti dalle società che attual-

mente gestiscono i servizi marittimi sovvenzionati di carattere locale, il Ministero della marina mercantile, prima di procedere alla liquidazione degli acconti e dei saldi delle sovvenzioni relative all'anno 1975, dovrà accertare l'avvenuto versamento dei contributi assicurativi e previdenziali.

Propongo il seguente emendamento formale:

al secondo comma, sostituire le parole: « dalle società che attualmente gestiscono i servizi marittimi sovvenzionati di carattere locale » *con le altre:* « da queste ultime società ».

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

(È approvato).

Metto ai voti l'articolo 7 quale risulta con l'emendamento testè approvato.

(È approvato).

Art. 8.

Il Ministro della marina mercantile potrà considerare, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 8 della legge 20 dicembre 1974, n. 684, l'opportunità di eventuali prolungamenti tra le isole Tremiti e la sponda adriatica orientale.

Al fine predetto, la società Adriatica di navigazione per azioni del gruppo Finmare che — ai sensi delle leggi 2 giugno 1962, n. 600 e 20 dicembre 1974, n. 684 — esercita i servizi sovvenzionati con le isole Tremiti potrà avvalersi, con le modalità previste dalla presente legge, della partecipazione azionaria dell'assuntore che, ai sensi della legge 26 marzo 1959, n. 178, esercita i servizi marittimi sovvenzionati trasversali dell'Adriatico.

GIOIA, ministro della marina mercantile. D'accordo con il Tesoro e con l'assenso degli interessati si è giunti alla conclusione che, trattandosi di servizi internazionali-passeggeri gestiti dalle società « Alto Adriatico » e « Medio Adriatico », sarebbe opportuno adottare la stessa disciplina prevista per la Finmare. Premesso che que-

8^a COMMISSIONE

76° RESOCONTO STEN. (25 marzo 1975)

ste due società, che sono società private e non del gruppo Fimmare, in base alla legge n. 684, dovrebbero esercire i relativi servizi fino al 1980, si propone di anticipare la chiusura dei servizi medesimi in maniera da farla coincidere con quella prevista per la Fimmare. Quindi, i servizi internazionali-passeggeri della Fimmare cesseranno il 31 dicembre 1977 e alla stessa data cesseranno anche i servizi gestiti dalle sopracitate società.

Siccome anche in questo caso occorre pensare alla sistemazione di 200 dipendenti, si è pensato di adottare le stesse norme previste dalla legge n. 684 per la Fimmare e la stessa disciplina sulla revisione annuale delle concessioni.

Propongo, pertanto, un nuovo testo sostitutivo dell'articolo 8 del seguente tenore:

« Le convenzioni stipulate a norma delle leggi 5 gennaio 1953, n. 34, 26 marzo 1959, n. 178 e 15 dicembre 1959 n. 1111, tra il Ministero della marina mercantile e le Società "Linee marittime dell'Adriatico" e "Alto Adriatico" per l'esercizio dei servizi marittimi sovvenzionati di carattere locale dei Settori "E" (Medio Adriatico) ed "F" (Alto Adriatico) cesseranno di avere efficacia con decorrenza 31 dicembre 1977, analogamente a quanto stabilito dalla legge 20 dicembre 1974, n. 684, per i servizi passeggeri internazionali.

Per regolare la gestione dei servizi di cui al comma precedente nel periodo 30 giugno 1975-31 dicembre 1977, nonchè lo stralcio delle stesse al termine di tale periodo, verranno applicate per quanto possibile le norme dettate dagli articoli 7, 16 e 17 della legge 20 dicembre 1974, n. 684 ».

P R E S I D E N T E . Poichè nessuno chiede di parlare, metto ai voti l'articolo 8 nel nuovo testo proposto dal Governo.

(È approvato).

Art. 9.

Il Ministero della marina mercantile esercita la vigilanza ed il controllo affinchè i servizi siano svolti in conformità della disciplina stabilita nella presente legge e nelle convenzioni.

Alle spese necessarie per l'espletamento del predetto compito di vigilanza e di controllo si fa fronte mediante ritenuta del 2 per mille sulle sovvenzioni, da farsi affluire all'entrata del bilancio 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. 10.

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 diecimila:

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

b) gli atti posti in essere dalle società indicate nel precedente articolo 1, primo comma e dalla Società finanziaria marittima (Fimmare), riguardanti costruzioni, compravendita, permuta, conferimenti e trasferimenti di navi, noleggi, aperture di credito e finanziamenti, comprese le garanzie e gli aumenti di capitale.

Alle società di cui al precedente articolo 1, primo comma, si applicano le disposizioni previste negli articoli 2, primo e secondo comma, e 15 della legge 20 dicembre 1974, n. 684.

(È approvato).

Art. 11.

Il decreto di approvazione delle convenzioni, insieme col testo delle convenzioni medesime, deve essere pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

(È approvato).

Art. 12.

All'onere derivante dall'applicazione della presente legge, si provvede, per l'anno 1976, con gli stanziamenti del capitolo 3061 dello

8ª COMMISSIONE

76° RESOCONTO STEN. (25 marzo 1975)

stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile e per gli anni successivi con gli stanziamenti dei corrispondenti capitoli di bilancio.

(È approvato).

In relazione alle modifiche introdotte nel testo, il titolo del disegno di legge dovrebbe essere così modificato: « Riordinamento dei servizi marittimi postali e commerciali di carattere locale ».

Poichè nessuno fa osservazioni, così rimane stabilito.

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

A seguito della votazione testè effettuata, è inteso che rimane assorbito il disegno di legge n. 1766.

Discussione e approvazione del disegno di legge:

« Modifica all'articolo 8 della legge 9 luglio 1967, n. 589, concernente l'istituzione dell'Ente autonomo del porto di Trieste » (1703), d'iniziativa del senatore Montini

P R E S I D E N T E , *f.f. relatore alla Commissione*. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modifica all'articolo 8 della legge 9 luglio 1967, n. 589, concernente l'istituzione dell'Ente autonomo del porto di Trieste », d'iniziativa del senatore Montini.

Data l'assenza del senatore Spora, riferirò io stesso alla Commissione sul disegno di legge, già illustrato in sede referente nella seduta del 19 febbraio di quest'anno.

Ricordo che la legge 9 luglio 1967, n. 589, istitutiva dell'Ente autonomo del porto di Trieste, ha previsto, all'articolo 8, che del consiglio di amministrazione del predetto Ente facciano parte anche i presidenti delle amministrazioni provinciali di Trieste, Udine e Gorizia, nonchè i presidenti delle Camere di commercio delle medesime tre province.

Orbene, a seguito dell'istituzione della provincia di Pordenone è apparso necessario

aggiornare il citato articolo 8 della legge n. 589, prevedendo la partecipazione al consiglio di amministrazione dell'Ente anche dei presidenti, o dei loro delegati, dell'Amministrazione provinciale e della Camera di commercio di Pordenone.

A tal fine è stato presentato il disegno di legge in titolo, che io vi invito a volere confortare con il vostro voto favorevole.

Dichiaro aperta la discussione generale.

S A N T A L C O . A nome dei senatori della Democrazia cristiana esprimo voto favorevole al disegno di legge.

S E M A . Anch'io esprimo voto favorevole a nome del mio Gruppo.

G I O I A , *ministro della marina mercantile*. A nome del Governo mi dichiaro favorevole al disegno di legge.

M O N T I N I . Ringrazio la Commissione del voto favorevole unanimemente espresso.

P R E S I D E N T E , *f.f. relatore alla Commissione*. Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo ora all'esame dell'articolo unico, di cui do lettura:

Articolo unico.

L'articolo 8 della legge 9 luglio 1967, n. 589, ai numeri 13) e 14) è così modificato:

« 13) i presidenti delle Amministrazioni provinciali di Udine, Trieste, Gorizia e Pordenone o, rispettivamente, un loro delegato;
14) i presidenti delle Camere di commercio, industria, agricoltura e artigianato di Trieste, Udine, Gorizia e Pordenone ».

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

(È approvato).

La seduta termina alle ore 15,15.