SENATO DELLA REPUBBLICA

VII LEGISLATURA

8ª COMMISSIONE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

INDAGINE CONOSCITIVA SULLA FUNZIONALITÀ DEL SISTEMA PORTUALE ITALIANO

(articolo 48 del Regolamento)

Resoconto stenografico

6ª SEDUTA

GIOVEDÌ 10 NOVEMBRE 1977

Presidenza del Vicepresidente OTTAVIANI

INDICE DEGLI ORATORI

PRESIDENTE . . *Pag.* 123, 129, 138 e *passim*
CARRI (*PCI*) 136, 137
CROLLALANZA (*Misto* [*MSI-DN*]) . . 132, 140
FEDERICI (*PCI*) 134
GUSSO (*DC*) 136, 137
LATTANZIO, *ministro dei trasporti e,* ad interim, *della marina mercantile* 123, 138, 140
MANNO (*DN-CD*) 129
MOLA (*PCI*) 133
TONUTTI (*DC*) 130

La seduta ha inizio alle ore 10,20.

G U S S O , *f.f. segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.*

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sulla funzionalità del sistema portuale italiano: audizione del Ministro dei trasporti e, *ad interim*, della marina mercantile, ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento.

Con questa nostra odierna seduta si conclude la prima fase dell'indagine conoscitiva che è stata svolta dalla Commissione sul tema della funzionalità del sistema portuale italiano. Dopo l'audizione del ministro Lattanzio credo si possa incaricare la Sottocommissione coordinata dal senatore Tonutti, la quale a suo tempo ha elaborato il programma dell'indagine, di valutare i numerosi elementi acquisiti nel corso delle audizioni che oggi si concludono enucleando i punti di maggiore interesse da approfondire poi, in modo più specifico, attraverso un diretto raffronto con la realtà portuale italiana e con le più avanzate esperienze europee in tale settore. Nel corso dello svolgimento dell'indagine l'esigenza di tale raffronto è infatti emersa come un passaggio metodologico inderogabile per dare concretezza di contenuti al procedimento coscitivo e credibilità alle eventuali proposte da formulare.

La Sottocommissione, pertanto, dovrebbe entro tempi brevi procedere alla predisposizione di un programma di sopralluoghi in alcuni porti italiani ed europei che siano maggiormente significativi; naturalmente, tale proposta dovrà essere sottoposta all'approvazione del Presidente del Senato.

Avendo brevemente richiamato lo stato dei nostri lavori e le indicazioni su come procederemo a conclusione di questa prima fase, do la parola al ministro Lattanzio.

L A T T A N Z I O , *ministro dei trasporti e,* ad interim, *della marina mercantile.* Signor Presidente, mi sia consentito, innanzitutto, esprimere il mio vivo apprezzamento per un'indagine sulla funzionalità del sistema portuale italiano che questa Commissione sta portando avanti con tanta serietà di impegno e di propositi. Il Governo, ed il Ministro della marina mercantile in particolare, è molto interessato non solo allo svolgimento dell'indagine stessa ma, in modo precipuo, alle conclusioni cui questa perverrà. In questa materia, infatti, credo che sia necessario avere non solo chiarezza di idee ma anche una volontà politica per affrontare e sciogliere i tanti nodi che ci sono dinanzi.

So che prima di me i rappresentanti dell'Associazione dei porti, del Comitato di coordinamento dell'utenza portuale, della Confederazione italiana armatori liberi, della Confederazione generale del traffico e dei trasporti, del Centro studi sui problemi portuali e della Finmare e, infine, il Ministro dei lavori pubblici vi hanno offerto un'ampia panoramica in materia. Per quanto mi riguarda, dopo aver letto i resoconti dei verbali delle sedute fin qui tenute dalla Commissione, mi sono chiesto che cosa fosse più utile che il Ministro della marina mercantile venisse a sottolineare in questa sede e mi pare, avendo seguito con doverosa attenzione i risultati dei lavori svoltisi, che io debba intrattenermi non tanto sui temi già trattati quanto debba invece affrontare questioni di portata generale e, in particolare, quella relativa alla politica portuale nell'ambito dei trasporti.

Quando parlo di politica nell'ambito dei trasporti intendo riferirmi ad una serie di elementi non solo di natura nazionale ma, soprattutto, di natura internazionale: o ci inseriamo in un discorso più generale, assumendo iniziative che possono talvolta apparire anche impopolari e che possono richiedere un notevole impegno sul piano internazionale, oppure daremo soluzioni soltanto particolari e parziali al tema più vasto che ci sta dinanzi senza conferire al sistema portuale italiano quell'assetto che, invece, ritengo si imponga e sul quale tanto il Parlamento che il Governo concordano.

Cercherò dunque di svolgere questa mia breve relazione tenendo in modo particolare conto delle strette interdipendenze esistenti fra trasporto marittimo e altre forme di tra-

sporto — ferroviario e stradale — interdipendenze che, proprio nell'area portuale si manifestano in tutta la loro evidenza. È chiaro che una razionale politica dei porti va svolta in stretta connessione con le scelte adottate anche per forme di trasporto diverse da quelle marittime, nell'ambito del più vasto quadro generale di programmazione nazionale.

Chiedo scusa se, da questo punto di vista, potrà sembrare che io ripeta cose ovvie, però credo che su questo punto dovremo essere fermamente attenti e decisi nel momento in cui andremo ad operare, cioè porteremo a conclusione questa interessante indagine.

A nulla varrebbero infatti i rilevanti investimenti fatti per il potenziamento di determinati scali se poi le merci sbarcate o da imbarcare non disponessero di efficienti e rapide vie di collegamento (stradali e ferroviarie) con i centri di produzione, lavorazione o consumo dell'entroterra.

L'obiettivo da tenere costantemente presente è dunque quello della creazione di un sistema armonico delle comunicazioni destinato a servire le molteplici esigenze di un moderno Paese ad alto sviluppo industriale, in cui porti, ferrovie, strade, vie navigabili interne e aeroporti, costituiscano le varie parti armonizzate di un meccanismo unitariamente concepito.

Qualsiasi non sufficientemente ponderato intervento operativo su ciascuno dei vari elementi, o una carenza di interventi, possono essere fonte di gravi squilibri e disarmonie che, come ultimo effetto, si tradurrebbero — quantomeno — in aggravi di costi per gli operatori economici, con danno per l'intera economia nazionale.

Su un piano generale, va detto che la naturale connessione tra gli scali portuali e le infrastrutture di collegamento viario o ferroviario deve portare, in un'ottica di pianificazione della distribuzione dei traffici tra i vari porti nazionali, ad un sistema tale che tenga conto delle esigenze di sviluppo dei naturali retroterra dei singoli porti, in modo tale da favorire una concentrazione di traffici che risponda sì alle esigenze del vettore marittimo, ma tenga anche conto delle necessità di sviluppo dei vari scali in relazione alla necessità di dare lavoro alle varie unità operanti nel settore.

Ritengo, quindi, che nelle scelte da operare si debba tenere in evidenza soprattutto il ruolo che si vuole affidare ai vari porti, affinchè essi, in relazione alle proprie caratteristiche ed al contesto economico del retroterra, possano svolgere un ruolo regionale, nazionale od internazionale, secondo, appunto, criteri di pianificazione rispondenti ad esigenze di razionalità, ma non avulsi dal contesto socio-economico della nazione.

Un'attenzione ampia dovrebbe essere focalizzata sul problema dei collegamenti stradali e ferroviari internazionali per quei porti che, per la loro peculiare posizione geografica, si offrono come scali naturali di un retroterra che investe anche Stati stranieri, nel senso che la pianificazione dei trasporti va affrontata anche in sede internazionale, promuovendo quegli accordi indispensabili per favorire e sviluppare le vie di comunicazione terestri e ferroviarie per un più efficiente collegamento di detti Stati con gli scali stessi che potrebbero con ciò ampliare il proprio raggio d'azione o, quantomeno, rimanere competitivi con i porti di altre nazioni.

Il coordinamento tra le varie forme di trasporto costituisce conseguentemente esigenza primaria, che va soddisfatta attraverso il metodo degli investimenti programmati e realizzati di stretta intesa tra tutte le amministrazioni competenti.

Come è noto, in seno al CIPE esiste già un apposito sottocomitato per il coordinamento della politica dei trasporti. Ritengo sia da considerare l'opportunità di istituire un organismo operativo che possa fornire al sottocomitato gli elementi conoscitivi necessari e che, sulla base delle direttive ricevute, possa procedere concretamente sul piano esecutivo.

Si tratta di un tema che abbiamo dibattuto in questa Commissione quando abbiamo approfondito i termini del bilancio di previsione per il 1978, ma si tratta comunque di un problema in merito al quale ogni giorno di più si evidenzia la necessità

di affrontare una serie di interventi nei vari piani settoriali che devono essere considerati nell'ambito della più vasta politica del settore che da tempo viene da tutti auspicata.

È dunque questo il quadro nel quale si deve svolgere la nostra azione ed a tale quadro è pertanto connesso il problema relativo alla classificazione dei porti che ritengo opportuno affrontare subito. Non possiamo dimenticare che è tuttora in vigore il testo unico del 2 aprile 1885, n. 3095, che rispecchia la situazione quale si presentava circa un secolo fa!

Tale situazione era caratterizzata allora — ma, direi, continua ad esserlo, in un certo senso — soprattutto dal gran numero di porti: oltre trecento. Sul fenomeno avevano in quel periodo influito non solo il grande sviluppo costiero della penisola e delle isole ma anche le precedenti suddivisioni politiche e l'insufficienza dei mezzi di comunicazione via terra. La classificazione si ispirò allora — ed è purtroppo il riparto tuttora vigente — al criterio di distribuire gli oneri per la costruzione delle opere marittime e stabilire le procedure per eseguirle considerando i porti come semplice rifugio e, in subordine, come centri per la cura delle navi e per le operazioni di carico e scarico delle merci.

È appena il caso di richiamare alla nostra attenzione che a quell'epoca i porti dovevano servire un traffico quasi esclusivamente commerciale, peraltro, non dimentichiamolo, con navi prevalentemente a vela.

La situazione reale odierna del nostro sistema portuale è profondamente modificata, direi, sotto ogni aspetto. Vorrei soltanto ricordarne alcuni. Innanzitutto il volume dei traffici è aumentato di quasi cento volte. La dinamica del traffico delle fonti di energia — principalmente del petrolio — o di grandi rinfuse costituenti materie prime industriali è nettamente più marcata di quella del traffico commerciale tradizionale, che alla fine del secolo scorso rappresentava la quasi totalità del traffico complessivo. Ma bisogna anche tener conto dell'espansione del traffico detto containerizzato su rotte lunghe e, con opportuni adattamenti, su rotte medie e brevi. Va tenuto conto, inoltre, dell'espansione del traffico dei traghetti su rotte mediterranee ed extramediterranee; della realizzazione delle navi portachiatte; dell'affermarsi della unitizzazione dei carichi; del moltiplicarsi degli impianti speciali per il deposito e l'inoltro dei prodotti di diversi gruppi merceologici, a cominciare dall'articolata ramificazione dell'industria chimica e della petrolchimica per finire alle non meno vastamente articolate industrie alimentari. E, in ultimo, non si può non tener conto del connesso moltiplicarsi delle specializzazioni del naviglio che rappresentano altrettanti cospicui fattori innovativi del modo di essere e svolgersi del traffico marittimo con effetti estremamente rilevanti sui porti stessi.

Questo insieme di tendenze propone o ripropone per il sistema portuale italiano una problematica pressante ed urgente che dovrà tradursi in profonde trasformazioni nella classificazione, organizzazione ed amministrazione dei porti.

La riclassificazione dei porti — secondo criteri radicalmente nuovi — deve essere riguardata in funzione di una moderna politica portuale mediterranea ed extramediterranea, che consenta di ridurre i costi gravanti sulle merci, di allargare la possibilità della loro vendita all'estero e permettere, in tal modo, un maggiore inserimento dei nostri operatori economici sul mercato internazionale, creando, perciò stesso, nuovo lavoro per tutte le categorie di imprenditori, di operatori e di lavoratori. Certo, la riclassificazione dei porti solleva problemi di non lieve momento, in relazione alle esigenze e tradizioni che vanno ovviamente anche tenute attentamente presenti. Il Governo, da parte sua, devo dire che si è fatto già carico del più meditato studio di questa materia; ma sono dell'avviso che da solo si troverebbe in difficoltà a poter affrontare e fronteggiare (sottolineo questo secondo aspetto) non tanto i vari problemi di ordine economico e tecnico, quanto una situazione preesistente che, naturalmente, tutti quanti diciamo di voler superare. Per superarla, però — come ho detto e come ripeto — c'è bisogno di una concorde e decisa volontà: direi di un consenso molto

più vasto che non quello nè strettamente governativo, nè strettamente parlamentare, nè soltanto d'ordine sociale; si tratta di un discorso che, o lo si affronta tutti insieme con molto coraggio, oppure si finisce col fare magari delle indagini molto interessanti o degli studi molto pertinenti — come quello, per esempio, che il Ministero della marina mercantile sta cercando di portare avanti — che avranno un risultato molto scarso e, magari, ci faranno ritrovare fra qualche anno non solo dinanzi ad una situazione maggiormente aggravata ma soprattutto dinanzi alla constatazione che abbiamo perso ancora del tempo prezioso.

Nessuna riforma porterebbe, infatti, a concreti risultati se, oltre che effettuata sul piano istituzionale, come ho detto (ma sul piano istituzionale che deve tener conto delle linee di politica che vogliamo concordemente assegnare all'attività portuale), non fosse anche e soprattutto, accompagnata, direi, da un'accurata politica di investimenti rivolti a consentire agli scali nazionali di ammodernare e potenziare le strutture.

Naturalmente, a questo punto, dò per scontato tutto quanto già detto dal ministro Gullotti, più direttamente competente in materia. Anche se, ovviamente, non posso non tener conto, nell'affrontare questo discorso, del tema già affiorato e che richiamo alla mia attenzione in questo momento, per soffermarmi in modo particolare sulle infrastrutture: argomento che mi pare direttamente connesso con quella politica dei trasporti cui ho fatto più preciso riferimento poco fa.

Al riguardo desidero ricordare che quando si parla di infrastrutture per i trasporti marittimi, è necessario distinguere le infrastrutture di servizio dalle infrastrutture fisiche. Le prime sono costituite dal complesso delle organizzazioni e dei servizi (di pilotaggio, di rimorchio, di rifornimento, eccetera), mentre le seconde sono rappresentate dall'insieme di costruzioni realizzate in apposite aree destinate al traffico marittimo e in cui si sogliono edificare i porti. Una delle misure più significative della capacità portuale può essere a questo punto di diritto considerata la lunghezza delle banchine e dei pontili equivalenti a banchine. Tale misura deve però essere qualificata in relazione — e questi mi paiono due elementi da tener presenti costantemente — non solo, dicevo, alla lunghezza delle banchine ma, in modo particolare, alla profondità dei fondali su cui le banchine e i pontili poggiano.

I dati attuali indicano una disponibilità di 159 chilometri circa di banchine; quelle con fondale superiore a dieci metri si estendono solo — e questo è il punto — per 20,1 chilometri, pari al 12,6 per cento del totale.

Mi sono permesso di ricordare questi dati tecnici, che risultano al Ministero, perchè credo che non si possa fare un discorso valido se non si tengono presenti questi due elementi, soprattutto per il tipo di naviglio che può entrare nei nostri porti. Questo dato mette già in rilievo una delle carenze principali del nostro sistema portuale e cioè la scarsezza di accosti profondi, di cui va valutata tutta la gravità ove si consideri che le moderne navi richiedono fondali di almeno dieci metri. Come ho detto, invece, di fondali di dieci metri ne abbiamo appena per venti chilometri di banchine.

Per quanto attiene ai pontili petroliferi e industriali, la disponibilità in Italia risulta complessivamente di 29 chilometri circa. Anche in questo caso, l'esame della distribuzione dei pontili in rapporto alla profondità dei fondali, pone in rilievo la scarsità di accosti profondi. Da notare che i pontili con fondali oltre i diciotto metri assommano soltanto a 1.950 metri ubicati nei porti di Augusta e Siracusa.

Un'altra misura caratteristica della capacità portuale è la superficie a terra di servizio: cioè a dire, piazzali e banchine comprensivi dello spazio occupato da edifici. Tale superficie in sessantatrè principali porti esaminati, è di 16.875.400 metri quadrati. Facendo il rapporto tra tale superficie e la lunghezza delle banchine, risulta una disponibilità di 106 metri quadrati di superficie per metro lineare di banchina. Un siffatto rapporto è da ritenersi molto basso, ove

si consideri che, secondo i moderni orientamenti costruttivi, si progettano superfici di servizio dell'ordine di 300-400 metri quadri per metro lineare di banchina, con punte perfino di 600 metri quadri ed oltre.

Altro elemento importante ai fini della funzionalità di uno scalo, è la rete ferroviaria e stradale interna al porto. Da una indagine compiuta su 43 porti, risulta uno sviluppo medio di circa 5,3 chilometri di binario per chilometro di banchina operativa, con valori più bassi nei porti minori (alcuni dei quali addirittura sprovvisti di binari) e valori più alti, ovviamente, nei porti maggiori. La consistenza delle attrezzature meccaniche impiegate per le operazioni di carico, scarico e trasbordo delle merci, aggiungo che non è soddisfacente. Il confronto con i dati disponibili relativi ad alcuni porti esteri, mostra la carenza delle attrezzature dei porti italiani soprattutto nel campo delle gru di portata rilevante. Oltre alla scarsità numerica dei mezzi operativi, è interessante rilevare un'età media molto elevata degli stessi. È da precisare, tuttavia, che, compatibilmente con gli stanziamenti disponibili, è in corso in tutti i porti italiani — ma questo, direi, attraverso il procedimento ben noto di autofinanziamento e con iniziative soprattutto connesse ai Consorzi: quindi, iniziative in modo particolare degli enti locali ma non prese in un quadro organico, non nell'ambito di quella politica generale di cui abbiamo parlato prima — è in corso, dicevo, in tutti i porti italiani un programma di ammodernamento e di rinnovamento delle attrezzature portuali.

Tutto questo fervore di iniziative esistenti in vari porti costituisce, indubbiamente, un dato molto confortante: però non risponde a quel criterio di organicità per il quale ci siamo mossi e che, credo, concordemente vogliamo perseguire.

Un'effettiva riduzione dei costi portuali potra ottenersi solamente attraverso una ottimale complementarietà produttiva tra mezzo meccanico e fattore umano. Qualora ciò dovesse determinare, specialmente in periodo di crisi dei traffici, ripercussioni a livello occupazionale, occorrerà necessariamente effettuare delle scelte oculate, stabilendo preventivamente sino a quale punto sia preferibile sacrificare il fattore produttivo a vantaggio di quello sociale o viceversa e ciò nel caso non riesca assolutamente possibile, nonostante la buona volontà e gli sforzi, ampliare l'attività produttiva — in senso economico — fino ad assorbire le eventuali eccedenze di manodopera.

Le attrezzature di deposito sono in molti casi superate sul piano tecnico o comunque sono di minore efficienza in rapporto con gli altri porti europei e extra europei. Le deficienze lamentate riguardano particolarmente la capacità di immagazzinamento insufficiente; l'attrezzatura tecnica arretrata e tale da non consentire facilmente e rapidamente il movimento delle merci che entrano ed escono dai magazzini; nonchè la scarsità di magazzini specializzati per taluni tipi di merce che abbisognano di particolari condizioni di conservazione e di manipolazione; in ultimo vorrei ricordare l'accessibilità ai magazzini da parte di mezzi ferroviari o stradali da e per l'esterno dei porti; nonchè la lontananza da banchine adeguate convenientemente attrezzate, tutti elementi questi incidenti in senso negativo per quello sviluppo del traffico portuale e del trasporto marittimo che noi invece vorremmo poter agevolare.

Il collega Gullotti vi ha dato notizia delle linee essenziali di un piano pluriennale di investimenti per i porti contenuto in uno schema di disegno di legge all'esame del CIPE. Per quello che mi riguarda, e naturalmente riferendomi anche a quello che ha detto il collega Gullotti, desidero sottolineare in questa qualificata sede che la funzionalità di un porto è settore attivante dei traffici marittimi e che l'efficienza sotto tutti gli aspetti dei servizi è motivo di attrazione per ulteriori traffici portuali, mentre l'incremento dei traffici è stimolo alla riduzione dei costi.

Si tratta di un circolo produttivo di benessere che nelle zone ad espansione economica ha bisogno dell'avvio di una serie puntuale, coordinata e pluriorganizzata di investimenti.

Nè va trascurata la necessità, attraverso il continuo aggiornamento tecnologico, di resistere alla sempre serrata concorrenza dei porti del nord Europa ed ora anche di taluni mediterranei (ad esempio Marsiglia e quelli della vicina Jugoslavia), attualmente in grande espansione, pena la perdita dei traffici.

Ho qui con me dei dati anche di un certo interesse che naturalmente potrò, nel corso della ulteriore indagine, fornire al relatore e ai colleghi interessati, da cui emergono alcuni elementi che credo importante approfondire in un contesto più largo e più ampio. Su questi problemi esistono molti luoghi comuni soprattutto per quanto riguarda alcuni servizi i quali sembra che in Italia costino molto di più di altri servizi inerenti ad attività di altri porti. In realtà però non hanno un costo maggiore. Per esempio le spese di pilotaggio, che hanno una incidenza notevole, ma anche altre spese (rimorchio ecc.). Il problema è però quello della efficienza di questi servizi stessi, per cui presi a se stanti possono dare risultati di un certo tipo alla vostra indagine, presi invece tenendo conto della efficienza e continuità di un certo tipo di lavoro, soprattutto nel momento in cui c'è la domanda, il discorso diventa molto preoccupante e determina quelle sperequazioni alle quali più volte si è fatto riferimento.

Ancora una cosa vorrei dire per quanto riguarda il problema del costo del lavoro portuale. A tale riguardo vorrei preliminarmente osservare che le tariffe dei servizi resi sono da ritenere in linea di massima allineate su quelle degli altri Paesi europei. Se vediamo le tariffe così rapportate fra di loro non abbiamo quella situazione che certa opinione pubblica spesso riferisce cioè un costo di lavoro superiore nei porti italiani rispetto agli altri porti. Il discorso va invece riferito a concetti, a criteri relativi alla produttività di questi lavoratori.

A tal fine, positivi riflessi dovrebbero derivare dall'ammodernamento delle opere e degli impianti, al quale si riallaccia, come ho detto, la necessità di contemperare le esigenze di carattere strettamente economico produttivistico con quelle di natura sociale. Ma vorrei dire in maniera ancora più esplicita che il problema di fondo è quello del tempo in cui vengono occupati questi lavoratori portuali e quindi di un costo di lavoro che finisce con l'essere aumentato perchè viene scarsamente utilizzato. Se invece venisse più largamente utilizzato, attraverso quel discorso più ampio, naturalmente anche questo problema finirebbe con l'incidere di meno rispetto a quella scarsa utilizzazione che tutti noi conosciamo. A tale proposito ho avuto in questi ultimi giorni interessanti incontri con i rappresentanti sindacali dei lavoratori portuali e ho notato una piena disponibilità anche per approfondire problemi più specifici che li riguardano. Debbo dire però con molta sincerità che la soluzione generale del problema non si può non inserire in quel piano più organico a cui ho fatto prima riferimento. Naturalmente anche su questo punto credo non sia opportuno soffermarci in modo più specifico. Sulla gestione portuale ho avuto già modo di parlare però credo che a parte alcuni riferimenti che forse è bene lasciare agli atti, il discorso sia impostato in maniera globale.

Come loro sanno recentemente un apposito comitato ristretto istituito presso la 10ª Commissione della Camera dei deputati, ha predisposto un progetto di testo unificato nel quale si è cercato di condensare o, meglio, di far confluire le varie proposte derivanti sia da recenti iniziative parlamentari sia da quelle governative presentate nella scorsa legislatura. Anche su questo tema naturalmente il Ministero della marina mercantile è pienamente disponibile; fornisce e sta fornendo continuamente ogni elemento utile. Credo però che anche per quanto riguarda questo problema sia opportuna una grossa volontà politica per non assistere al moltiplicarsi di iniziative che finiscono con l'essere soltanto iniziative concorrenziali fra porti che non soltanto si affacciano sullo stesso bacino ma che spesso sono perfino confinanti. Ora, questo discorso, che ho cercato di introdurre nella mia breve relazione, vuole essere finalizzato ad un ben preciso scopo: sottolineare che indubbiamente tutta l'attività, la funzionalità del sistema portuale italiano, va vista in un quadro più am-

pio. Diversamente noi finiremmo col fare degli investimenti, con l'intervenire sul tipo delle gestioni portuali, senza però riuscire a dare una soluzione definitiva e conclusiva.

Questo discorso va posto in diretta connessione con quello delle idrovie cui anche recentemente abbiamo accennato in questa sede, che soprattutto in maniera preminente va visto in un quadro di trasporti sul piano nazionale e internazionale. Insisto su questo punto perchè credo che solo in una visione di questo tipo, con accordi internazionali che devono far preciso riferimento a questo tipo di politica noi possiamo trovare la soluzione idonea per il sistema portuale italiano. Ora, come ho anche avuto modo di dire agli assessori regionali recentemente da me incontrati, non intendo mitizzare nulla.

Per quanto riguarda il libro bianco dei trasporti, che ormai è in stampa, ho cercato di riservare la massima parte di spazio a questi problemi. È un lavoro che perveniva già da una impostazione di natura leggermente diversa che abbiamo dovuto riportare a questo tipo di discorso. Credo soprattutto che dalla lettura e dall'approfondimento del libro bianco che andremo a fare nella conferenza nazionale dei trasporti — che dovrà anche occuparsi di questi temi — potremo dare una risposta al problema di cui voi opportunamente vi occupate in questo momento e che naturalmente secondo me, non può se non essere visto in quel quadro molto più ampio che è quello dei trasporti, tenendo conto non soltanto di elementi di competitività, che sul piano internazionale (mediterraneo ed extra mediterraneo) ormai si va sempre più evidenziando, ma anche di quell'incremento di produttività che noi possiamo realizzare anche in altri settori economici del Paese. La diminuzione di costo dei trasporti di merci è un elemento indispensabile per poter presentare all'estero, in forma competitiva, i nostri prodotti.

Questo è un tema che certamente va considerato con la oculatezza e la serietà con la quale voi, onorevoli senatori, avete voluto affrontare il problema ma è anche un tema, a mio avviso, che dobbiamo impostare e risolvere in quel quadro più ampio cui poco fa ho fatto riferimento.

P R E S I D E N T E . Ringrazio il ministro Lattanzio per la sua esposizione ampia, ricca di dettagli e spunti senza dubbio utili per il nostro lavoro di approfondimento.

Passiamo ora alle eventuali richieste che gli onorevoli senatori vorranno porre al signor Ministro.

M A N N O . Signor Ministro, nella sua relazione molto accurata sono enunciati quattro concetti dei quali uno mi pare non nuovo, ma imposto dalla esposizione stessa dei fatti. Ella ha parlato infatti di una moderna politica portuale mediterranea ed extra-mediterranea e noi vediamo che ogni qual volta si parla di una politica portuale è ovvio e conseguenziale parlare anche di una politica mediterranea, mentre la nostra economia è molto agganciata, almeno nelle intenzioni dei fautori di una grande programmazione, ad una politica continentale.

È dunque evidente che nella enunciazione che ella ha fatto vi deve essere un collegamento tra quello che può far parte della politica programmatica italiana con riferimento ai traffici mediterranei e quello che invece è riferita alla politica industriale che tende ad accorparsi con l'Europa.

Ella, signor Ministro, ha anche parlato, nel contesto della politica mediterranea, dei ruoli che bisogna affidare ai porti nonchè degli accordi internazionali, temi sui quali sarebbe necessario un approfondimento.

Ad esempio, il ruolo che l'economia italiana deve affidare ai propri porti dovrà essere guidato da un indirizzo circa il futuro sviluppo dei porti stessi senza aspettare che ciò avvenga dopo che noi abbiamo impostato un certo programma di commercializzazione.

Non sappiamo, se porti importanti nel Mezzogiorno come Bari, Napoli, Palermo e tanti altri abbiamo o meno la speranza di essere considerati porti idonei a collegamenti di carattere internazionale e, invece, debbano essere destinati solo a collegamenti nazionali o addirittura regionali il che, imporrebbe anche una politica diversificata, nel senso che si verrebbe ad annullare l'impostazione di politica mediterranea che noi vogliamo per i nostri porti del Sud Italia; tale

politica, infatti, dovrebbe mantenere i nostri porti in collegamento con le rotte da e per il vicino ed anche l'estremo Oriente.

Vorrei dunque sapere da lei, onorevole Ministro, se negli accordi internaizonali che si intendono portare avanti si terrà presente la situazione dei porti del Mezzogiorno che non devono essere considerati in gara con quelli del Nord i quali, tuttavia, dovrebbero continuare a svolgere il proprio ruolo senza danneggiare i porti del Sud Italia che, ripeto, devono invece facilitare i rapporti di commercializzazione con i Paesi emergenti.

T O N U T T I . Signor Ministro, devo esprimerle il mio ringraziamento per la sua esposizione che rappresenta per noi l'inizio di un colloquio che continueremo nel corso dello svolgimento della nostra indagine e che vedrà da una parte le realtà portuali esistenti nel paese e dall'altra, ci auguriamo, la presenza del Ministero della marina mercantile Tale presenza è da noi considerata indispensabile in quanto solo dal Ministero potremo attingere i dati ed i riferimenti che ci potranno dare una visione globale di tutta la materia al nostro esame.

In questa prima fase, pertanto, noi ci soffermiamo soltanto su problemi di ordine generale ringraziando il ministro Lattanzio per quanto ci ha esposto e specialmente per alcuni dati di ordine tecnico che ci sono stati forniti ma che, a mio avviso, dovranno essere approfonditi mano a mano che proseguiremo nella nostra indagine.

Mi sembra che tanto dalle audizioni fin qui seguite che dalla discussione sul bilancio della Marina mercantile di questo e dell'anno passato sia emerso il fatto che quando si parla di costi portuali non ci si può soffermare esclusivamente sul problema del costo del lavoro portuale. Giustamente, il Ministro ha parlato di quella che è l'influenza della politica strutturale nei porti medesimi rispetto alla funzionalità del nostro sistema portuale ed alla sua produttività.

Pertanto, la nostra indagine si deve certamente interessare del costo del lavoro portuale ma sempre in rapporto alla produttività dei porti stessi.

Più volte, signor Ministro, abbiamo sottolineato il discorso della politica unitaria da porre in essere in questo settore specialmente nella fase di elaborazione degli strumenti giuridici come, ad esempio, può essere considerata l'unificazione del settore dei trasporti in un unico Ministero in grado di guidare tutta la politica dei trasporti stessi; in attesa di una soluzione di questo tipo, tuttavia, abbiamo anche sottolineato — e mi pare che la relazione svolta dal ministro Lattanzio concordi su questo punto — la necessità dell'unità di scelte nella politica degli investimenti nel settore dei trasporti

In altri termini, anche se per il momento non disponiamo di un unico organismo che si interessi di tutto il settore dei trasporti, si impone con urgenza una visione unitaria della politica degli investimenti nel settore portuale: ciò in relazione al discorso sulle ferrovie, sulle strade ed autostrade e, soprattutto, con riferimento alle infrastrutture esterne ai porti per le quali dobbiamo prendere atto con rammarico che non si è seguita alcuna programmazione unitaria nelle scelte degli investimenti.

Praticamente, la scelta degli investimenti da attuare è stata finora fatta in base a visioni particolaristiche mentre in nessun conto si è tenuto il problema delle infrastrutture esterne ai porti.

Potremmo portare molti esempi che dimostrano come il giudizio, sul piano unitario, per il settore dei trasporti è decisamente negativo ed anche il Cipe non ha dimostrato di possedere una capacità di orientamento e di guida nelle scelte degli investimenti.

Il discorso da approfondire, pertanto, mi sembra quello relativo all'impostazione che il Governo ed il Ministero della marina mercantile prevedono per i nuovi finanziamenti a favore del cosiddetto piano dei porti.

In questa sede il ministro Gullotti ha accennato ad un'iniziativa della quale si parla già da due anni in relazione all'impegno voluto dalla legge n. 366 del 1974 la quale prevedeva che, entro un anno dalla sua emanazione, il Ministero dovesse presentare un piano definitivo degli investimenti da effettuare per i porti.

In pratica, ci interessa sapere a che punto è questa impostazione e se, a monte della soluzione dei problemi di finanziamento del piano dei porti, esiste una visione organica del programma di investimenti. Una volta, cioè, che questi 1.130 miliardi di cui si parla siano disponibili — di essi 1.000 miliardi dovrebbero essere assegnati ad un numero di porti che il Ministro dei lavori pubblici mi pare abbia indicato in 40-45 —, bisogna vedere se esiste una visione unitaria in relazione proprio alla impostazione data dal Ministro del quadro generale di un piano di investimenti relativamente a questi 1.000 miliardi: dove intervenire concretamente, cioè, indipendentemente dal numero dei porti. Ciò è importante in relazione anche ai tempi tecnici che tali scelte comportano.

Ho l'impressione, infatti, che questi 1.000 miliardi siano scaturiti da una elencazione di esigenze che i singoli porti hanno indicato al momento in cui si predisponeva un piano ancora ipotetico. Mi rendo conto che il problema è molto delicato; però ritengo che, essendo quelli nei porti investimenti finanziari di notevole entità, la preoccupazione della ripetitività di infrastrutture a distanze, direi, ravvicinate di un porto rispetto ad un altro, comporta necessariamente anche spreco di denaro e, praticamente, spreco di risorse. Tutto questo potrebbe accadere senz'altro qualora non esistesse, appunto, una visione unitaria del problema, tant'è vero che il Ministro si è giustamente soffermato sull'argomento.

Quindi, la politica, la prospettiva futura si inquadra in un discorso di ordine finanziario e, data la situazione economica internazionale, tutti siamo preoccupati per la sua realizzazione. Diciamo che questi sono investimenti, non sono spese ripetitive o di gestione· praticamente servono ad aumentare la produttività; ecco, perciò, che vogliamo sapere se esiste uno studio preciso fatto dal Ministero della marina mercantile, d'accordo con il Ministero dei lavori pubblici o il Consiglio superiore dei lavori pubblici circa l'impostazione della politica relativa alla pianificazione delle infrastrutture interne dei porti. E se esistono, altresì, uno studio o delle scelte per quanto riguarda il sistema portuale italiano inserito in quello europeo — come giustamente ricordava il Ministro — proprio anche in riferimento alla infrastrutture e, conseguentemente, alle scelte della politica ferroviaria e stradale.

A noi interessa conoscere, inoltre, tutta una serie di dati relativi allo stato degli investimenti. Abbiamo già fatto una richiesta in tal senso al Ministero dei lavori pubblici, ma fino ad ora non abbiamo avuto risposta. Vogliamo sapere, in concreto, a che punto sono gli investimenti già deliberati e già finanziati con la legge n. 366, del 1974, come pure i 50 miliardi del « decretone » del 1975, convertito nella legge n. 492, per un ammontare complessivo di 210 miliardi (160 miliardi della legge n. 366, più i 50 miliardi della legge n. 492); somme per le quali erano state studiate procedure decisamente buone, nel senso che avrebbero dovuto facilitare i tempi di attuazione. Questo per dare a noi un'idea prima di intraprendere l'indagine periferica nei singoli porti, tesa a constatare *in loco* la situazione reale ed accertare le difficoltà esistenti, per risalire ad un tipo di gestione locale o fare un discorso di carattere generale che comporta anche una valutazione sulla capacità di spesa o di controllo da parte della pubblica amministrazione centrale.

Sono due, perciò, le questioni che ci interessano: vedere se in una prospettiva generale esiste almeno una volontà o una capacità di coordinare un tipo di politica di investimenti e qual è la situazione di consuntivo sulle due leggi per quanto riguarda gli investimenti finora avvenuti.

Un altro argomento che ci interessa è il lavoro portuale e la situazione del Fondo centrale a favore dei lavoratori. Cioè che influenza ha il Fondo centrale sul costo del lavoro e qual è la sua situazione attuale in termini di bilancio.

Sarebbe oltremodo utile avere anche una idea chiara su tutta la giungla — visto che tutto siamo inquadrati nelle varie « giungle » — delle tasse e delle imposte che gravano sulle attività portuali. Tasse erariali, tasse o imposte d'imbarco e sbarco, di ancoraggio, eccetera: esiste una vera e propria

giungla in quanto ogni porto ha una sua particolare disciplina. Dove esistono gli enti portuali ci sono determinate incidenze di costi anche dal punto di vista di tasse e di imposte; dove non esiste l'ente portuale, non ce ne sono. Esistono tasse a favore degli enti portuali, altre invece a favore dello erario.

Ora, siccome il quadro è complesso, sarebbe estremamente utile avere una memoria circa la situazione esistente nei singoli porti che ci permetta di esprimere, poi, un giudizio anche sulla impostazione definitiva da dare al problema.

Nelle precedenti indagini, il senatore Federici ha portato alla nostra attenzione il fattore gettito; ma questo è un discorso di politica generale che dovremo esaminare solo nel momento in cui prenderemo delle decisioni Scopo dell'indagine conoscitiva, invece, è di vedere qual è la situazione generale e qual è la sperequazione o differenziazione esistente nelle singole situazioni interne della struttura portuale italiana.

Altro tema cui siamo particolarmente interessati — da noi mai affrontati ma che indubbiamente riveste notevole importanza ai fini del nostro lavoro — è quello relativo alla politica del Governo italiano a livello di Comunità europea per quanto attiene ai trasporti marittimi. Ciò comporta la conoscenza della posizione del Governo a livello comunitario sia per quanto riguarda le *conferences*, sia per quanto riguarda le tariffe ferroviarie e di trasporto comunitarie. Noi infatti siamo molte volte di fronte a concorrenze occulte dei paesi europei circa tutto il sistema tariffario ferroviario e le tariffe dei trasporti stradali che influenzano proprio il discorso di carattere generale cui aveva accennato il Ministro.

Per quanto riguarda il discorso dei trasporti marittimi, anche se non ben delimitato dal trattato di Roma, esso comporta la necessità di una presenza attiva dell'Italia in relazione per esempio all'incidenza che hanno certe politiche dei trasporti ferroviari e su strada; tutto ciò mi sembra importante per quel tipo di comparazione che dovremo fare nel momento in cui andremo a vedere le realtà locali. Mi riservo quindi, a mano a mano che andremo avanti nell'indagine, di avere contatti con il Ministero e con il Ministro.

C R O L L A L A N Z A . Anche io la ringrazio, onorevole Ministro, per la sua chiara relazione sull'esigenza di coordinamento di tutti i fattori che contribuiscono alla politica dei trasporti. Vorrei però, per non ripetere quanto hanno già detto altri colleghi, sottoporre alla sua attenzione alcuni aspetti della politica dei trasporti, valutati su un piano socio economico. Mi riallaccio a ciò che è stato detto prima, per quanto si riferisce alla situazione di alcuni porti Al riguardo, dopo aver sottolineato che finora si sono spesi migliaia di miliardi per il Mezzogiorno (non discutiamo ora se tutti spesi bene o in parte sperperati) devo far presente che, negli investimenti, è mancato in modo assoluto, il coordinamento. Per quanto si riferisce all'attività del Ministero della marina mercantile, ritengo che esso debba avere funzione preminente nella programmazione, oltre che nella gestione dei porti, inquadrandola in una visione di politica prevalentemente economica; ciò che non può rientrare nella competenza del Ministero dei lavori pubblici, al quale debbono essere riservati soltanto compiti costruttivi. Chiarito ciò, è da aggiungere, però, che il Ministero della marina mercantile non deve attendere che il Mezzogiorno si sviluppi economicamente per attrezzarlo adeguatamente nelle strutture portuali, ai fini di una espansione di attività nel Mediterraneo e verso i mercati del continente africano. Per assolvere tale compito il Ministero della marina mercantile ha messo allo studio tale problema e — in mancanza — non ritiene di dovere promuovere tale studio di concerto con il Ministero del commercio estero, sottoponendo a revisione gli attuali servizi marittimi? Il suo Ministero, onorevole Lattanzio, deve, sempre in coordinamento con quello del commercio estero, assolvere al compito di sviluppare l'espansione della nostra attività economica, in considerazione degli orizzonti nuovi che si profilano nel Mezzogiorno, particolarmente verso il continente africano. La preoccupazione del Mi-

nistero in rapporto anche a determinate direttive di carattere generale adottate dal Governo, non può essere quella di considerare le linee di navigazione unicamente alla stregua della loro gestione economica onde evitare che pesino sul bilancio dello Stato. La nuova politica nei riguardi della FINMARE non può prescindere dalle suddette considerazioni. Alcune nazioni non certo dell'importanza e delle tradizioni marinare dell'Italia, per esempio la Jugoslavia, non solo sono riuscite a sostituirci in Adriatico ed anche in alcune nostre rotte tradizionali nel Mediterraneo, ma si preoccupano, con opportune iniziative di creare nuovi mercati. A tale scopo il governo jugoslavo contribuisce con adeguati contributi sia nella costruzione di nuovo naviglio, sia nel potenziare i cantieri navali. L'esigenza di una nuova politica nei riguardi dei servizi marittimi è in funzione anche e prevalentemente dell'industrializzazione del Mezzogiorno che non può essere concepita come destinata al consumo interno, ma all'espansione della nostra economia. Le nostre aree portuali quindi non devono ricoprire un ruolo marginale rispetto a quelle del Nord ma rispondere alle esigenze dell'espansione della nostra economia nel Mediterraneo.

Bisogna che il Governo si convinca, una buona volta, dell'esigenza di cercare nuovi mercati, sia per la navigazione di Stato che per quella privata, ma è evidente che per realizzare tale finalità occorre pagare uno scotto iniziale. La gestione, nella istituzione di nuove linee di navigazione, può anche essere passiva, ma ciò troverà la sua compensazione non solamente per lo smaltimento della nostra produzione industriale, specialmente del Sud, ma anche per evitare l'esborso di valuta pregiata considerando che ben l'80 per cento delle importazioni e delle esportazioni, che passano dai porti italiani, avviene mediante la bandiera estera. In altre parole, il Ministero della marina mercantile non può più guardare il problema dei servizi marittimi con la tradizionale mentalità, ma considerarlo su un piano di carattere socio-economico a servizio della nazione e, in modo particolare, di una coerente politica meridionalistica.

Il Ministero, per concludere, non può nè deve ignorare la nuova realtà del Mezzogiorno; quello che è e quello che vuole rappresentare se gli impegni del Governo vogliono essere seri. Ciò che si spenderà per il Mezzogiorno sarà speso nel migliore dei modi, solo se non mancherà una visione molto ampia di quelli che sono gli stessi interessi della nazione.

M O L A . Debbo notare con soddisfazione che l'impostazione dell'onorevole Ministro per la soluzione dei problemi dell'efficienza dei porti, della riduzione dei costi delle operazioni portuali, coincide con gli orientamenti emersi nella nostra Commissione nel corso dell'indagine conoscitiva.

Il Ministro ha parlato della necessità di un sistema organico, armonico, di collegamento tra porti e vie di comunicazione, strade, ferrovie ed ha affermato la necessità di una politica portuale inquadrata in una visione più generale della politica dei trasporti. Mi sembra un'impostazione giusta, corretta e moderna.

Credo però che bisogna sottolineare con più forza il fatto che vi è una realtà che contraddice a questa impostazione. Per esempio, sappiamo che vi è l'intenzione di presentare da parte del Ministero dei lavori pubblici un piano per i porti. Non lo conosciamo ancora perfettamente, ma per quello che sappiamo si tratta di un piano di opere marittime. Mi sorge il dubbio che questo piano possa essere settoriale e non corrisponda pienamente invece a quelle esigenze che sono state esposte dal Ministro nella sua relazione. Inoltre, ho notato che nel disegno di legge n. 912, nella tabella n. 2 del bilancio dello Stato, c'è un elenco delle spese previste per l'anno 1978 per disegni di legge in corso di elaborazione o di approvazione. Ebbene, per la voce « opere marittime » si prevede una spesa di 50 miliardi.

In questo situazione noto tre elementi preoccupanti. Innanzitutto un certo ritardo, perchè di questo piano dei porti si parla da tempo e non viene mai varato; poi il pericolo della settorialità, il pericolo cioè che questi programmi di opere marittime non vengano approntati in stretto collegamento con gli

altri fattori di potenziamento dell'efficienza dei porti come quello della viabilità stradale e ferroviaria; infine, terzo elemento preoccupante, la destinazione a questo settore di mezzi molto scarsi. Si parla di un piano dei porti che comporta una spesa di 1020 miliardi, ma di questi 1020 miliardi si parla già da alcuni anni e con l'incremento dei costi che vi è stato senz'altro questa cifra è insufficiente per le opere che si prevedeva di attuare, senza parlare poi dei soli 50 miliardi previsti per opere marittime per l'anno 1978.

Il signor Ministro nota questa contraddizione tra la realtà e l'impostazione del problema come è emersa dalla relazione che egli stesso ci ha fatto? E in che molo si può superare questa situazione di ritardo, di pericolo di settorialismo e di scarsità dei mezzi che ho rilevato? In che modo si possono affrontare in sede di Gocerno. non di singoli ministeri, questi problemi per portare un contributo decisivo all'efficienza dei porti e alla riduzione dei costi delle operazioni portuali?

F E D E R I C I . Signor Ministro, poichè siamo in sede di indagine conoscitiva, vorrei approfondire, come mi pare che anche lei abbia suggerito, insieme la questione per vedere quali possono essere le vie per risolvere alcuni problemi, almeno inizialmente. Se devo dire la verità, la cosa che mi ha colpito di più è stata una dichiarazione che lei ha fatto, quella della necessità di sviluppare una concorde volontà politica intorno a queste questioni per cercare di risolverle. Perchè per il resto, nel merito specifico dei problemi, non ho trovato nella sua introduzione dei particolari approfondimenti o particolari giudizi, tranne quelli che riguardano la rilevazione dei dati negativi che abbiamo.

Detto questo, e richiamando ognuno di noi all'importanza del compito che ci siamo dati ponendoci un obiettivo assai serio qual'è quello di una profonda riforma economica e istituzionale nel delicato settore dell'economia marittima, vorrei sottoporle alcune domande per vedere quello che potremmo fare, non tanto per l'immediato ma per i prossimi anni, in collegamento con i Ministeri dei trasporti e della marina mercantile.

Ora, come lei ha giustamente affermato, non v'è dubbio che la questione del trasporto, soprattutto merci e soprattutto marinaro, si colloca nell'ambito dei problemi internazionali in modo assai vasto, molto più di quanto non siamo abituati a credere. Oltretutto anche una serie di leggi non scritte, cioè derivanti da situazioni di fatto, si sono sempre determinate nell'ambito internazionale: ad esempio quelle riguardanti i noleggi o addirittura le decisioni sulle correnti di traffico.

Ora, signor Ministro, quando lei parlava di collegamenti internazionali, sottolineando il problema del lavoro nei vari porti — regionali, nazionali ed internazionali — mi sembra che il punto emergente fosse sempre quello di un rapporto tra la nostra economia e quella europea, quella dei cosiddetti paesi industrializzati. Indubbiamente si tratta di un punto importante, ma mi sembra che il problema debba avere riflessi anche sugli sviluppi di ordine tecnico. Non possiamo assolutamente dimenticare, infatti che oggi, con ogni probabilità, bisognerà guardare di più e con maggiore precisione ai paesi emergenti, e non solo come a fatti di ordine geografico ma come a fatti di ordine economico-politico complessivo.

Non pongo la questione solo da un punto di vista di politica generale, o estera: la pongo in termini di scelte da operare in conseguenza di essa, ad esempio per ciò che riguarda i problemi della classificazione e della scelta degli investimenti. Il signor Ministro ed i colleghi converranno sul fatto che conta molto scegliere un tipo di economia mirittima, oggi, rispetto ad un'altra; conta molto valutare se serva di più approfondire i fondali o avere banchine più adatte ai *containers* o alle navi *roll-on — roll-off*, cioè alle navi traghetto. Del resto il 70 per cento dei porti dei paesi emergenti va attualmente in quella direzione, e cioè in una direzione che per una parte è data dalla situazione di mancanza di mezzi meccanici o anche di fondali profondi e dall'altra rispetta un'esigenza tecnologica moderna.

A me sembra che nell'indagine conoscitiva che stiamo conducendo e nelle richieste che avanziamo oggi al Ministro della marina mer-

contile ed al suo Ministero, questo nodo, che deve collegarsi alle scelte che opereremo soprattutto per ciò che riguarda, ripeto, la classificazione del sistema portuale e gli investimenti all'interno dei porti, rappresenti uno dei punti più importanti.

Il secondo punto, sul quale non chiedo risposte complete ed immediate, riguarda il rapporto fra traffico industriale e traffico commerciale. Sappiamo tutti — l'abbiamo valutato ampiamente nelle riunioni dedicate all'indagione ed il Minisetro ce l'ha confermato — che c'è stato un grande mutamento in Italia. I porti industriali hanno prevalsi, non solo dal punto di vista della quantità e del valore delle merci, su quelli commerciali. Io vorrei dire che, da una parte, per le facilitazioni avute e le « autonomie funzionali », tra virgolette, dall'altra per le esigenze di un paese trasformatore come l'Italia, i porti industriali sono quelli che oggi, credo per il 60-70 per cento, compongono l'economia marittimo-portuale del nostro Paese. Tuttavia anche qui esistono differenze, ed il primo problema è il seguente. Noi sappiamo che oggi, in tutte o in quasi tutte le zone industriali marittime italiane è in in corso, e lo sarà sempre di più, una profonda riconversione e trasformazione industriale, il che modificherà anche il rapporto con le industrie in questione, molte delle quali saranno addirittura chiuse o riconvertite. Tale probdema creerà una situazione nuova anche nell'ultimo delle zone portuali industriali; bisogna quindi chiedersi se non sia il caso di verificare la possibilità di rendere il rapporto tra porti commerciali, aree commerciali e aree industriali molto più elastico rispetto ad oggi. Vi sono infatti, tanto per esemplificare, banchine molto scarsamente attrezzate. Lei ci ha fornito, signor Ministro, dati interessanti, che del resto si conoscono, sulla scarsità di tale attrezzature fisiche — come sono state denominate — che verranno magari utilizzate ancora di più per il prossimo futuro e tale problema lo pongo in relazione anche alla questione più generale che riguarda la classificazione interna, non tanto quella del lavoro nei vari porti — regionali, nazionali, internazionali — quanto quella all'interno dei porti stessi, e cioè una classificazione che non solo ancora esiste ma che pare continui a tener campo e che divede rigidamente i porti industriali da quelli commerciali, quelli pescherecci da quelli turistici e così via. Ora credo siamo tutti d'accordo sul fatto che se non si provvederà ad elaborare un piano, secondo criteri strategici, per la classificazione stessa, correremo grossi rischi, proprio perchè continueremo a commettere i clamorosi errori commessi fino a questo momento.

Terzo ed ultimo punto è quello riguardante un problema che è stato riproposto anche dal collega Tonutti: quello relativo ai costi portuali in rapporto alle corrispondenti operazioni portuali. Mi sembra, signor Ministro, che bisognerebbe compiere uno sforzo ulteriore: nella sua relazione credo d'aver colto un ampio svolgimento per quanto riguarda le operazioni tecniche e di lavoro, man mano per quanto riguarda le operazioni tecniche e di lavoro, ma meno per quanto attiene ai costi burocratici, amministrativi, relativi alle operazioni doganali, cioè ai servizi a monte rispetto al momento dell'imbarco-sbarco, dell'operatività. E non mi riferisco al problema dei rimorchi bensì proprio a quelli definiti nelle domande che certo avrà ricevuto e che riguardano le formule commerciali e doganali, il regime fiscale e quello assicurativo, su cui non abbiamo ancora, in Italia, quel quadro che invece bisognerebbe avere per stabilire intanto i rapporti e quindi la necessità o meno di intervenire con una modificazione tale da snellire le operazioni ed abbreviare i tempi, cancellando le procedure ripetitive, e consentendo probabilmente anche di risparmiare. Sappiamo infatti che, messi insieme, i costi dei nostri porti non sono certamente competitivi.

L'ultima questione riguarda una notizia da lei fornitaci, e che del resto avevamo già avuto dai rappresentanti della Federazione unitaria lavoratori portuali nell'incontro avvenuto qualche giorno fa. La domanda che mi pongo, cioè, è se non sia ol caso — tra l'altro in vista della piattaforma rivendicativa per il rinnovo contrattuale, in discussione proprio in questi giorni — di chiarire meglio la figura della controparte. Mi spiego: in questi ultimi anni, in Italia, si è venuta

a creare una specie di situazione per cui la controparte è il Ministero della marina mercantile; però proprio in tale sede si è stabilito da qualche mese che con il prossimo contratto di lavoro sarà presente anche la Confindustria, cosa che prima non avveniva. Ora i sindacati hanno il loro ruolo, gli operatori anche: evidentemente il Ministero potrà costituire il punto di mediazione, anche se ha le sue responsabilità precise nella conduzione dei porti; invece nel passato si è creata una confusione che oggi va dissipata. Sarebbe quindi opportuno sentire le varie opinioni in merito ed andare, se possibile, ad una verifica del problema, che a me sembra importante.

G U S S O . Vorrei formulare, brevissimamente due richieste di approfondimento da parte del Ministro, non in questa sede evidentemente, ma attraverso una valutazione o una indagine che, qualora non fosse già stata svolta, potrebbe essere svolta in proposito.

I lavoratori portuali oggi hanno il salario minimo garantito; può avvenire però che in talune circostanze non vi sia lavoro ed allora l'onere relativo viene convogliato al fondo centrale che è alimentato attraverso la tariffe portuali. Cosa avviene allora? Che se il lavoro è poco l'onere grava sull'utente portuale che alimenta il fondo. Gradirei pertanto — e questa è la prima richiesta — che il Ministro potesse darci qualche chiarimento sull'andamento della questione, dal momento in cui è stato introdotto il salario minimo garantito ad oggi.

Che non sia il caso anche qui di introdurre il meccanismo della cassa integrazione? Perchè si tratta, in fondo, di un'azienda produttiva, anzi di un'azienda di erogazione di servizi e non riesco a capire perchè se il lavoratore deve starsene a casa non debba essere direttamente lo Stato, attraverso la cassa integrazione, a sopperire alle spese relative al periodo di mancanza di lavoro Altrimenti si va a gravare solo su una parte e non su tutti i contribuenti, su tutta la collettività. Può darsi che sia una cosa impossibile da attuarsi, che giuridicamente non stia in piedi, ma questo problema lo pongo anche perchè mi pare che concettualmente dovrebbe essere abbastanza accettabile.

Il secondo aspetto che colgo dall'intervento del collega Tonutti è quello delle autonomie funzionali. Nelle audizioni precedenti si sono delineate due posizioni non direi contrapposte, ma certamente differenti in merito. Il senatore Federici ha detto che ci sono casi di attrezzature in regime di autonomia funzionale che sono sottoutilizzate. Vorrei sapere quanti sono questi casi, perchè non vorrei che si generalizzasse. Infatti, altri (ricordo l'intervento di un rappresentante della Montedison) giustificano questo fenomeno con il fatto che alcune di queste attrezzature sono di così specifica destinazione da poter essere utilizzate solo saltuariamente e solo per le attività di quelle aziende e non per terzi. Vorrei sapere allora dal Ministro come sono utilizzati gli impianti esistenti in regime di autonomia funzionale e se è generalizzata questa sottoutilizzazione E se tali impianti possono venire utilizzati da altri utenti, oltre che da coloro che possiamo definire i proprietari. Se il problema riguardasse solo qualche caso, allora non si dovrebbe generalizzare. Personalmente, sono favorevole alle autonomie funzionali che credo abbiano svolto una funzione di diminuzione dei costi.

C A R R I . Signor Presidente, onorevoli colleghi, ho apprezzato anch'io la relazione svolta dal signor Ministro, soprattutto in ordine a quello che mi è parso il filo conduttore della relazione stessa, e cioè la stretta interdipendenza che occorre realizzare tra il trasporto marittimo, quello viario e quello ferroviario. Ci sono stati forniti alcuni dati significativi del rapporto che si è venuto a creare tra rete ferroviaria, banchine e infrastrutture con l'interscambio delle merci e la movimentazione di queste merci nelle aree portuali. Si tratta ora di stabilire, questa mi pare l'indicazione emersa dalla relazione, questa interdipendenza in modo tale da utilizzare quanto vi è di esistente e arrivare ad una maggiore funzionalità.

In questo senso, credo ci si debba muovere per la realizzazione di due obiettivi. Il primo è quello del piano generale dei traspor-

ti e quindi del superamento di ogni visione settoriale, senza nulla togliere agli aspetti particolari. Il secondo è quello di arrivare a strutture di direzione della politica dei trasporti unitara e anche con la creazione di un Ministero unico dei trasporti o con l'unificazione delle competenze in materia trasporti in un solo ministero. Capisco che la realizzazione di questi due obiettivi è ancora lontana, ma si deve comunque procedere in questa direzione con la massima sollecitudine possibile. Intanto, nell'attesa, cosa fare?

Non so se ho capito bene, ma mi pare che dalla sua relazione, onorevole Ministro, emerga una preoccupazione in ordine alla funzionalità del sottocomitato del CIPE, tanto che lei ha accennato all'esigenza di creare uno strumento che garantisca documentazioni e atti allo stesso sottocomitato per arrivare ad una migliore puntualizzazione della politica unitaria dei trasporti. Cosa è questo strumento di cui lei ha parlato? Desidererei qualche delucidazione al riguardo.

Una seconda questione sulla quale lei, signor Ministro, ha preso una posizione netta e chiara — gliene do atto con soddisfazione — è quella relativa al costo del lavoro.

Si è discusso molto nel corso dell'indagine sul costo del lavoro e lei, signor Ministro, ha detto una parola direi definitiva al riguardo: non è tanto il costo del lavoro in se che sbilancia i costi legati all'attività del trasporto marittimo nel nostro Paese quanto il problema della produttività, cioè il problema delle infrastrutture, degli accorgimenti tecnici che possono consentire di produrre di più a costi minori.

Ebbene, possiamo pensare che lo Stato nelle attuali condizioni in cui si trova dal punto di vista economico e finanziario sia in grado di intervenire rapidamente per tentare di adeguare le infrastrutture alle esigenze esistenti a livello portuale?

Si apre allora il discorso relativo all'intervento diretto dei privati nel settore, intervento che si sta già verificando in alcune aree ma non sempre in modo corrispondente agli indirizzi che intendiamo invece perseguire.

In qualche modo, in altri termini, si riesce a favorire investimenti di capitali privati e come poi si riesce a garantire, dal punto di vista pubblico, una gestione corrispondente agli interessi della collettività di tali infrastrutture sia pure gestite da privati?

Si tratta di un discorso, per la verità, che si è posto anche per quanto riguarda i trasporti pubblici urbani in rapporto alla tendenza prevalente manifestatasi nel corso di questi ultimi anni di una generale pubblicizzazione dimenticando che, anche in questo settore, abbiamo il dovere di sollecitare investimenti privati nel rispetto degli indirizzi stabiliti dalle pubbliche amministrazioni.

G U S S O . Solo qualche anno fa, senatore Carri, la nostra parte è stata accusata di essere reazionaria quando asseriva tutto questo!

C A R R I . Il punto centrale è che ciò va fatto nel rispetto di una direzione pubblica che, invece, in passato è spesso venuta a mancare, così che i trasporti hanno finito con il diventare ripetitivi, concorrenziali rispetto agli altri trasporti pubblici con tutte le conseguenze che ne sono derivate.

Il problema è senza dubbio delicato ma io ritengo che possiamo tentare di affrontarlo, ed a maggior ragione in rapporto alla situazione economica del Paese sulla base di chiari orientamenti che dovranno essere predeterminati dagli enti pubblici.

Questo rappresenta dunque uno dei problemi più importanti che ci stanno davanti e che è stato messo in giusta luce anche nel corso degli interventi che si sono susseguiti in questa Aula.

Una terza questione sulla quale il ministro Lattanzio ha posto l'accento concerne il ruolo mediterraneo che, da parte nostra, deve essere svolto; sono d'accordo su tale impostazione e non vedo, in proposito, quelle contraddizioni che pure preoccupano qualcuno dei colleghi.

Mi sembra infatti evidente che il ruolo mediterraneo che i nostri porti possono svolgere non esclude quello continentale: l'interconnessione tra i due ruoli è, infatti, piutto-

sto stretta. Credo cioè che, proprio per essere in grado di svolgere un ruolo continentale, dobbiamo avvertire l'esigenza di proiettarci maggiormente nel Mediterraneo e in tal senso vanno impegnati il Ministero degli esteri e quello del commercio estero. Naturalmente, si dovrà rapportare questa necessità anche alla politica generale del Governo che ci pare non abbia sempre ben presente l'importanza del trasporto marittimo, secondo queste interconnessioni di ruoli: mediterraneo e continentale.

Infine, come abbiamo detto in più di una circostanza, dobbiamo tendere ad un riequilibrio dei trasporti oggi prevalenti su strada a favore dei trasporti collettivi ferroviari e marittimi e non dimenticare che disponiamo di due grandi « canali » (l'Adriatico ed il Tirreno) che vanno sfruttati nel trasporto delle merci. I prodotti della Sicilia, ad esempio, possono essere trasportati al Nord più convenientemente con mezzi marittimi anziche di autotrasporto o anche ferroviari.

Il trasporto marittimo da porto a porto lungo l'Adriatico e il Tirreno può essere vantaggioso anche dal punto di vista dei tempi di percorrenza.

Nei nostri cantieri si possono produrre mezzi idonei in grado di soddisfare questa necessità, ne ho potuto avere una personale conferma visitando il cantiere di Palermo e ascoltando il direttore che mi ha parlato delle navi traghetto e di una loro possibile utilizzazione su vasta scala per questi scopi.

Come sviluppiamo dunque la nostra attività portuale in rapporto a questa esigenza assicurando il miglior servizio nel trasporto delle merci al minor costo possibile? Tra i due obiettivi non vi è contraddizione nella misura in cui sapremo operare delle giuste scelte che siano nello stesso tempo di integrazione fra i vari modi di trasporto.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, ritengo che il ministro Lattanzio possa replicare agli oratori intervenuti.

Mi sia consentito, brevemente, di sottolineare una questione evidenziata poc'anzi anche dal senatore Tonutti: che il rapporto con il Ministero della marina mercantile non deve considerarsi esaurito con questa seduta. Il Ministero, infatti, è da noi considerato un interlocutore permanente dei lavori della Commissione in merito all'indagine sul sistema portuale italiano; pertanto, al di là delle risposte che possono essere fornite in questa sede potranno, in qualsiasi momento, essere presentate dal Ministero memorie ed appunti in grado di giovare al lavoro della Commissione stessa.

L A T T A N Z I O , *ministro dei trasporti* e *ad interim della marina mercantile.* Ringrazio l'onorevole Presidente di questa ultima precisazione e dico subito che proprio la delicatezza dei temi trattati e la necessità di fornire alla Commissione dati molto precisi mi inducono, fin dall'inizio di questa mia breve replica, a comunicare che sono in questa fase, come in quelle successive, a disposizione della Commissione stessa per poter fornire ogni dato non soltanto sul piano generale ma anche sul piano specifico in modo che l'indagine in corso possa risultare la più completa possibile e possa, soprattutto, risultare un utile lavoro di sintesi, così come ritengo sia nella volontà di tutti.

Però, al di là di alcuni elementi, sui quali confermo che mi riservo di far pervenire alla Commissione, già in questa fase dei lavori ogni indicazione utile, credo che ci sono alcuni temi di fondo. Uno di questi, che ritengo abbia trovato una larga concordanza in sede di dibattito, è il taglio da dare alla politica portuale. Un taglio facile a dirsi, però, diciamolo con tutta sincerità, non facile ad attuarsi. Avverto tale difficoltà ed è per questo che in partenza ho detto che confidavo molto non solo sulle indicazioni ma soprattutto sul consenso del Parlamento, prima, ma anche di altre forze sociali, poi, perchè è chiaro che se davvero siamo decisi a perseguire fino in fondo una politica coordinata del trasporto, incontreremo notevoli difficoltà di varia natura da superare. E diciamo la prima, per dire la più semplice: troveremo difficoltà di natura locale. Non v'è dubbio, infatti, che, in base anche alle tradizioni, alle vocazioni di natura locale, avremo tutti quanti una grossa spinta

a finire per portare avanti ancora una politica di polverizzazione degli interventi, mentre dobbiamo tendere ad una politica organica, tale da superare, appunto, quella polverizzazione cui è stato fatto riferimento da varie parti.

Ecco perchè ho indicato alcune fasi, alcune tappe che a mio avviso sono molto importanti e molto significative. La prima fase, che si ricollega direttamente all'indagine che la 8ª Commissione del Senato va svolgendo, è quella del « Libro bianco », la cui stesura ho voluto mantenere nei tempi tecnici prefissati, anche se mi rendo conto, con il passare dei giorni, della necessità oggettiva di acquisire sempre maggiori elementi. Siccome ritengo che il « Libro bianco » non deve essere un fatto eccezionale, bensì un fatto continuativo nella politica di conoscenza e di approfondimento che abbiamo tutti quanti interesse a portare avanti — anche se so bene di dovermi esporre a molte critiche per le lacune che io stesso vedo ma che, a maggior ragione altri vedranno — sono comunque deciso a concluderlo e a fare in modo che anche la stampa possa essere definita entro il prossimo mese di dicembre.

Quello sarà già un punto di riferimento, a mio parere, molto interessante anche se — l'ho detto e lo ripeto — sin da questo momento incompleto, perchè molti altri elementi avremmo potuto acquisire, nonostante che già stia venendo fuori un lavoro abbastanza poderoso. Mi auguro, naturalmente che un successivo « Libro bianco » possa essere molto più completo di questa prima stesura.

Però, io che ho anche una certa esperienza di libri bianchi, devo dire che ho voluto inserire il discorso sul « Libro bianco » in un confronto immediato ed a breve scadenza. Ecco perchè, senza mitizzare nulla, intendo riaffermare ancora una volta l'importanza della Conferenza nazionale dei trasporti, che non sarà il toccasana di tutti i problemi, che non potrà certo dare una soluzione a tutti i problemi; però sarà un elemento importante, a mio parere, non tanto di confronti fra i vari modi di trasporto, quanto innanzitutto e soprattutto con una realtà con la quale dobbiamo ogni giorno fare i conti anche su un piano d'impostazione del problema: qual è il costo economico, in fondo, dei singoli trasporti. Ho riscontrato un senso di responsabilità nuovo — diciamo così — da parte degli assessori regionali ai trasporti; rispetto alle prime esperienze che sono state compiute su questo piano anche a livello regionale, oggi si chiede un confronto innanzitutto e soprattutto di economicità nel settore. Non basta assicurare modi diversi di trasporto: bisogna inserire questo discorso in una economia più vasta che non è soltanto quella contingente ma quella che deve essere portata avanti in maniera permanente dal nostro paese. Indubbiamente ci sono regioni dove oggi si avverte una molteplicità di interventi in questo settore che naturalmente finiscono non soltanto col costare molto ma con l'occupare una larghissima fetta dei bilanci regionali. D'altro canto ci sono regioni dove, pur avendo una scarsa molteplicità di trasporti, avendo perfino dei trasporti chiaramente obbligati, anche questi finiscono col pesare enormemente sui bilanci regionali e, quindi, se il discorso lo trasferiamo sul piano generale del Paese, sul bilancio nazionale.

Credo perciò che la Conferenza nazionale dei trasporti, che andremo a celebrare a marzo, sarà un momento importante soprattutto se sapremo da un lato coordinare insieme i vari modi di trasporto e, dall'altro, confrontarci con questa realtà. Ed è da questo — come tappa, direi, di quel piano generale dei trasporti cui è stato fatto riferimento anche in questa riunione — che noi potremo far emergere quei piani settoriali che saranno un passo verso un quadro di carattere molto più ampio che deve essere e dovrà essere — ma non potrà essere a breve scadenza — il piano generale dei trasporti.

Ora, proprio in vista di questi piani settoriali — momenti importanti del piano generale — credo che dobbiamo trovare quel coordinamento che stamattina ancora una volta mi sono permesso di sottoporre alla loro attenzione e sul quale è emersa, direi, una concordanza di vedute che certamente conforta il mio sforzo e il mio lavoro in questa direzione. Certo, per determinare questo coordinamento, dovremo dire molti « no »: ma dovremo avere la capacità e la volontà

di dirli. E, nel frattempo, dovremo compiere quell'opera di concentrazione che dovrà tener conto innanzitutto di una realtà di traffici; secondariamente di alcune situazioni di ordine geografico; in terzo luogo, di alcune attrezzature, di alcune strutture già esistenti. Se sapremo fare quest'opera di coordinamento — e la sapremo fare innanzitutto nelle linee generali a cui ho fatto riferimento — credo che già avremo dato un grosso contributo alla soluzione del problema che ci preoccupa attualmente.

Certo, accanto a questo tema ci sono alcuni argomenti che sono stati opportunamente ripresi anche in questa sede. Mi rifaccio proprio all'intervento del senatore Carri, per esempio, circa la necessità che in sede di sottocomitato CIPE ci sia poi un organo esecutivo che non soltanto possa fornire gli elementi ma, come credo di aver detto chiaramente nel mio intervento iniziale, sia capace soprattutto di attuare le decisioni prese.

Non voglio riaprire un dibattito che già appassiona parecchio le forze politiche, se cioè sia indispensabile arrivare o meno ad un Dicastero unico; a me interessa che ci sia una sede che non sia soltanto di studio e di approfondimento, ma sia una sede di confronto e, in modo particolare di decisione. Se non si vorrà arrivare subito perchè si rinvia al tempo di una riorganizzazione di tutta l'attività governativa, bisognerà almeno configurare un consiglio superiore dei trasporti.

C R O L L A L A N Z A . Questo è l'organo che ci vuole.

L A T T A N Z I O , *ministro dei trasporti e* ad interim *della marina mercantile.* È necessario però che tutti si sentano obbligati. Ci sono già parecchi Consigli però ognuno opera per proprio conto e non so se sia possibile unificarli. Credo però che, prevedendone una composizione molto più snella potremmo arrivare a delle conclusioni e a delle strategie. Credo sia utile che ci sia un Consiglio superiore però penso ci sia bisogno anche di un punto di convergenza, di una saldatura tra i vari settori dei trasporti.

Abbiamo tutti esperienza politica, io sono da venti anni in Parlamento e so che nel decennio precedente si parlava della legge sulla presidenza del Consiglio. So che per molti governi questo tema è rimasto all'ordine del giorno e se un merito ha questo Governo, è stato quello forse di non parlarne, nella speranza però di realizzarlo. Ho paura però che noi non siamo ancora in condizioni di raggiungere questo nostro desiderio. Comunque mi pare che se in sede di Conferenza nazionale dei trasporti, che non sarà certamente un organo deliberante, potrà emergere una volontà unitaria del Governo, del Parlamento, delle forze politiche e sociali, delle forze economiche a percorrere questa strada, sarà compiuto già un passo di una certa utilità che forse potrà servire per effettuarne altri ancora. Ripeto, questo è un aspetto di ordine tecnico molto importante che non va disgiunto da quel discorso più ampio che è quello che deve guidare a mio parere non soltanto l'azione del Governo ma anche lo sforzo che congiuntamente andiamo facendo tutti quanti per trovare un coordinamento. Non basta fare in sede CIPE un piano dei porti che scaturisce dalle esigenze che provengono ogni giorno al Ministro della marina mercantile e al Ministro dei lavori pubblici. Il problema è compiere una scelta che per essere oggettiva e per non determinare favoritismi non può essere se non collegata a quegli elementi di economicità ma anche di intersettorialità dei trasporti a cui ho fatto riferimento questa mattina.

Esiste alle nostre spalle un hinterland da conservare quindi conviene fare ogni sforzo anche perchè il piano dei porti sia una risposta per oggi. Fra tre, cinque e dieci anni la risposta dovrà essere diversa perchè si saranno determinate nuove realtà. Noi però non dobbiamo mai immaginare di legiferare per l'eternità, dobbiamo decidere per un arco di tempo abbastanza breve come è quello che è dinnanzi a noi.

Un altro aspetto dei traffici, che credo prima o poi dovrà essere portato all'attenzione del Parlamento riguarda le sovvenzioni. È questo un tema nel quale dobbiamo mettere un po' d'ordine. Possiamo anche im-

maginare che sul piano promozionale si possa all'inizio concepire un *deficit*, e quindi un contributo dello Stato, però credo che questo non debba diventare una norma.

Dobbiamo avere il coraggio, come in fondo il Parlamento ha avuto il coraggio di fare per il settore dei passeggeri, di vedere anche per il settore merci di compiere un riordino di tutta la materia, scegliendo quelle linee mediterranee ed extra mediterranee che ci interessano su un piano di politica economica, su un piano di politica generale, di buon vicinato in modo particolare con i Paesi terzi. Se le nuove linee vengono attivate come iniziativa pubblica o privata senza il contributo dello Stato, ognuno è libero di attivare quella che vuole. Ma nella misura in cui si chiede il contributo dello Stato per questi servizi credo che il Parlamento e il Governo abbiano il dovere morale, anche di fronte alla situazione generale del Paese, di porre tutta la loro attenzione. So che qualche volta ci troviamo in difficoltà per quella che è l'attività del settore dei lavoratori portuali. Naturalmente è un problema che mi pongo con amarezza, però non è concepibile — e lo dico con molta schiettezza — che per mantenere una linea che tenga occupati si e no quindici o venti lavoratori, dobbiamo continuare a fornire sovvenzioni del tipo che tutti noi conosciamo.

Questo è un discorso molto amaro per il Ministro della marina mercantile come per ciascuno di noi. Credo però che a questo punto valga molto di più mettere allo studio provvedimenti come quelli che sono stati invocati in modo particolare dal senatore Gusso per quanto riguarda un riordino della cassa integrazione. Questo innanzi tutto per fare una politica più seria, per essere più credibili nei confronti del Parlamento e dell'opinione pubblica. E non nascondere, come qualche volta avviene, o quanto meno è avvenuto, dietro l'interesse dei lavoratori interessi che invece solo marginalmente li riguardano. Quello sarà forse il momento della verità, in cui ci accorgeremo se dietro alcune iniziative c'è solo la spinta dei lavoratori ovvero non ci sia la spinta di altri che premono sui lavoratori perchè questi, a loro volta, possano intervenire presso gli organi di Governo. E spero che, anche nell'indagine conoscitiva che la Commissione del Senato sta portando avanti, si possa dire una parola su questo aspetto.

Non escluderei, ripeto, quelle attività promozionali che il senatore Crollalanza giustamente invocava. Io sono meridionale come lui e non posso non capire l'importanza di un'azione promozionale svolta a favore di alcuni porti meridionali. Ma tutto questo si può realizzare attraverso le sovvenzioni nella misura in cui c'è una prospettiva Per quello che mi consta, anche nel passato è stato fatto qualche tentativo di portare dei traffici anche nei porti meridionali. Purtroppo, i risultati sono quelli che conosciamo e che giorno per giorno come Ministro della marina mercantile vado amaramente constantando.

Anche su questo piano emerge il terzo elemento, quello della classificazione dei porti. Io credo che non sarà facile neanche per la 10ª Commissione della Camera dei deputati compiere quelle scelte e quei tagli che saranno indispensabili. Sto seguendo con molta attenzione lo sforzo che in quella sede viene fatto, perchè si tratta di un primo passo, anche se non definitivo in questo difficoltoso cammino che dobbiamo intraprendere.

Alcuni porti che hanno condotto una battaglia per essere classificati regionali, illudendosi di poter ottenere dalle Regioni determinate sovvenzioni e contributi, chiedono nuovi decreti del Ministro della marina mercantile per tornare ad essere inquadrati fra i porti che hanno diritto ad avere altri tipi di intervento. Certo, io capisco l'ansia delle popolazioni quando si parla di un piano dei porti, la preoccupazione dei rappresentanti di quelle popolazioni di cercare di potere di volta in volta agganciarsi a tutti i provvedimenti possibili. Ma io credo che il discorso della classificazione vada fatto tenendo conto di quelle realtà oggettive cui ho fatto riferimento. Se ha un traffico, un collegamento, una ferrovia, una strada, un aeroporto alle spalle allora il porto diventa un punto di congiunzione importante da sviluppare anche sul piano degli investimenti. Se

non c'è tutto questo, ma c'è solo l'affetto che ognuno di noi porta per le cose di casa propria, allora, anche a costo della impopolarità, dobbiamo dire no e compiere quella classificazione e quelle scelte indispensabili per il futuro.

Infine, vorrei ribadire concetti che ho già esposto anche in questa sede. L'Italia ha un dovere morale, oltrechè politico ed economico, di presenza nel Mediterraneo. Noi non dobbiamo fermarci al Mediterraneo, però credo, e lo dico con molta sincerità, che se potessimo concentrare i nostri interventi soprattutto nel Mediterraneo renderemmo un tantino più produttiva la nostra azione. Con questo non voglio minimamente mortificare iniziative esistenti, anche perchè è mia volontà potenziare quello che già esiste; naturalmente quello che esiste con una validità economica. Abbiamo esempi recenti di iniziative negative. Abbiamo voluto sperimentare traghetti moderni per agganciare il Nord Europa, ma le linee continuano ad essere passive, per cui credo che prima o poi il Ministro della marina mercantile sarà tenuto a compiere delle scelte. Gli imprenditori saranno liberi di continuare nelle loro iniziative, ma senza chiedere più contributi allo Stato.

Ho detto prima che mi riservo di dare una risposta ai temi più specifici; su alcuni punti potrei essere in condizione di fornire, adesso, risposte di carattere generale, ma capisco che la Commissione ha bisogno di avere una documentazione precisa. Il confronto potrà continuare, nelle prossime settimane, con il Ministro e con le singole direzioni generali — se la Commissione lo vorrà — in maniera tale da scandagliare un po' meglio, anche sul piano tecnico, i singoli problemi.

A me interessava porre la questione dei porti nei termini di una tendenza, di un taglio politico da dare al lavoro per quello che mi riguarda. La Commissione, poi, sarà libera di seguirlo o meno. Io ho voluto chiarire che mi muovo in questa direzione ed ho notato con piacere che si è determinata su questo punto una convergenza che direi unanime. Naturalmente, bisognerà fare i conti con quelle realtà di natura economica che conosciamo tutti. Non credo sia semplice ottenere congiuntamente il finanziamento dei vari piani settoriali che nel settore dei trasporti sto curando in questo momento; mentre ritengo più facile per il Governo e per il Parlamento reperire il finanziamento nell'ambito di una politica organica. Se invece, nonostante le buone intenzioni, continueremo nella politica setotriale — che pure ha dato i suoi frutti e che può garantire occupazione, lavoro, prospettive, ma non in maniera coordinata — credo che il discorso si sposterà su linee di tendenza diverse.

Tutte le argomentazioni che mi sono permesso di sottolineare questa mattina restano fondamentali se vogliamo aprire nuove prospettive e non restare chiusi in quelli che sono gli interessi, che pure rispetto, di natura locale e settoriale che, tuttavia, non consentono quel « colpo d'ala » quella possibilità di aprire spazi nuovi che, invece, mi sono reso conto costituiscono un impegno che questa Commissione intende perseguire.

P R E S I D E N T E . Ringrazio il ministro Lattanzio per il contributo dato ai lavori della Commissione e confermo quanto detto all'inizio: La Sottocommissoine presieduta dal senatore Tonutti valuterà i risultati di questa prima tornata e farà anche uno spoglio delle questioni più importanti emerse nel corso delle audizioni dalle quali, eventualmente, prenderà spunto per rivolgere a tutti i nostri interlocutori richieste di chiarimento. La Sottocommissione dovrà fissare il calendario delle riunioni che dovranno essere tenute fuori di questa sede per un confronto diretto con la realtà portuale italiana ed estera. In questo senso dovranno essere avanzate apposite richieste alla Presidenza del Senato.

Detto questo, onorevoli senatori, ritengo si possa considerare chiusa la prima fase dell'indagine conoscitiva svolta dalla Commissione sul tema della funzionalità del sistema portuale italiano.

La seduta termina alle ore 13.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Il consigliere parlamentare delegato per i resoconti stenografici
DOTT. RENATO BELLABARBA