

(N. 280-A)

Resoconti XVII

BILANCIO DI PREVISIONE DELLO STATO PER L'ANNO FINANZIARIO 1977

ESAME IN SEDE CONSULTIVA
DELLO STATO DI PREVISIONE DELLA SPESA
DEL MINISTERO DELLA MARINA MERCANTILE

(Tabella n. 17)

Resoconti stenografici della 8ª Commissione permanente

(Lavori pubblici, comunicazioni)

INDICE

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 10 NOVEMBRE 1976

PRESIDENTE	Pag. 857, 862, 871 e <i>passim</i>
BAUSI (DC)	893
CARRI (PCI)887, 891
CROLLALANZA (MSI-DN)	862
FABBRI, ministro della marina mercantile	882, 887 891 e <i>passim</i>
FEDERICI (PCI)867, 872, 875 e <i>passim</i>
GUSSO (DC), relatore alla Commissione	.857, 862 867 e <i>passim</i>
MELIS (Sin. Ind.)866, 893
MOLA (PCI)870, 892
PISCITELLO (PCI)	871
PITRONE (Misto [PRI])866, 867, 881 e <i>passim</i>
SEGRETO (PSI)876, 879, 881 e <i>passim</i>
TONUTTI (DC)868, 870

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 10 NOVEMBRE 1976

Presidenza del Presidente TANGA

La seduta ha inizio alle ore 11,30.

A V E L L O N E, segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1977 (280), approvato dalla Camera dei deputati

— Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile (Tabella n. 17)

P R E S I D E N T E. L'ordine del giorno reca l'esame del disegno di legge: « Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1977, approvato dalla Camera dei deputati - Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile ».

Prego il senatore Gusso di riferire alla Commissione sul predetto stato di previsione.

G U S S O, relatore alla Commissione. Signor Ministro, signor Presidente, onorevoli colleghi. Innanzitutto chiedo scusa se non ho predisposto diligentemente, come il collega Fossa, una relazione vera e propria. Tuttavia, la serie di considerazioni che andrò a fare potranno essere eventualmente raccolte e dar corpo ad un documento organico successivamente.

Mi sia consentito, in via preliminare, di fare alcune osservazioni sul metodo con cui si è costretti a lavorare nel nostro Parlamento. Manca in primo luogo una pubblicazione che fornisca tempestivamente una informativa qualitativamente e quantitativamente completa sull'intero settore dell'economia marittima; a dire il vero ce n'è una, quella della Marina mercantile, che peraltro riporta i dati del '74 e viene pubblicata soltanto nel '76 e perciò non può considerarsi tempestiva. Intendo parlare però, di una pubblicazione che non riguardi solo la flotta, i cantieri, il traffico e così via, ma anche, ad esempio, tutto quanto attiene la situazione dei porti (quanto meno dei principali), gli impianti e le attrezzature di cui dispongono, lo stato di avanzamento dei programmi di sviluppo, la situazione amministrativa, finanziaria ed organizzativa degli enti portuali là dove sono istituiti. Sarebbe utile, inoltre, avere notizie relative al personale navigante e a quello a terra, allo stato di efficienza dei collegamenti con gli *hinterlands* dei porti, ai problemi dell'inquinamento marino, allo stato del demanio marittimo, al grado di incidenza del settore nell'economia dell'intero paese e così via.

Siamo altresì sprovvisti di un inquadramento dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile nel bilancio dello Stato; manca un collegamento funzionale con i bilanci dei dicasteri che hanno competenze in comune — dirette o di riflesso — con quelle della Marina mercantile, come, ad esempio, i Lavori pubblici, i Trasporti, le Partecipazioni statali, la Pubblica istruzione, le Finanze, la Difesa, la Sanità, l'Agricoltura.

Manca ancora un panorama generale e dettagliato sulle connessioni fra il trasporto marittimo e gli altri modi di trasporto (strade, ferrovie, idrovie, oleodotti, aeroporti) al fine anche di poter individuare le possibili integrazioni fra di loro.

Infine, e mi pare che sia una lamentela generalizzata, devo sottolineare la ristrettezza dei tempi nei quali — anche per la carenza di adeguati strumenti conoscitivi — ci troviamo ad operare in una materia tanto importante.

Tuttavia un esame sia pure sintetico del documento contabile sottoposto alla nostra attenzione consente di formulare alcune considerazioni.

Di fronte all'ovvia constatazione che in questo bilancio poco più dell'ottanta per cento è di parte corrente e il rimanente è in conto capitale, è possibile rilevare una variazione in aumento della spesa di circa il 40 per cento rispetto allo scorso anno. Tuttavia, sui 543 miliardi circa di competenza della Marina mercantile, la voce « Trasferimenti » incide per il 96 per cento, di cui l'ottanta per cento per la parte corrente e il venti per cento per la parte in conto capitale. Nella voce « Trasferimenti » il 95 per cento è afferente a soli 12 capitoli di spesa su 112 capitoli di cui è composto il bilancio di questo dicastero. E sono dodici voci che, in brevissima elencazione, riguardano: per la parte corrente assegnazione alla Cassa di previdenza marinara: 4 miliardi e 450 milioni, contributo alla società per lo sviluppo delle attività di ricerca: 3 miliardi, contributo all'Ente autonomo del porto di Trieste: 2 miliardi e 300 milioni, sovvenzioni alle società assuntrici di servizi marittimi: 409 miliardi.

Relativamente alle spese in conto capitale, appare la voce per interessi sulle operazioni di credito navale per un totale di 50 miliardi, la voce per contributi per costruzioni navali: 40 miliardi; e, infine, 8 miliardi per contributo per impianti di ricezione e trattamento delle acque inquinate nei cantieri navali.

Questi dodici capitoli di spesa, per un complesso di 518 miliardi, incidono per il 95,45 per cento sul totale della competenza per il 1977 del Ministero della marina mercantile. Se a questi 518 miliardi se ne aggiungono altri 18 relativi al personale e ad una serie di altri sei capitoli, si giunge al 99 per cento di incidenza sul totale della competenza 1977.

Conseguentemente alcune brevissime considerazioni sembrano possibili.

Oltre alla scontata constatazione della rigidità della spesa per la preponderanza della parte corrente rispetto a quella in conto capitale, notiamo che la voce « Trasferimenti » è assolutamente prevalente. Da ciò deriva

che la quota parte di spesa direttamente gestita dal Ministero della marina mercantile è senza dubbio estremamente esigua e ritengo sia insufficiente per far fronte in modo efficace ai servizi più strettamente istituzionali del Ministero. Quando pensiamo, infatti, alla situazione delle capitanerie di porto, alle attrezzature di sicurezza nei porti, ai mezzi di cui le capitanerie dispongono, alle attrezzature tecniche delle sedi centrali e periferiche del Ministero, alla gestione del demanio marittimo, ai problemi dell'inquinamento delle acque e dei litorali, a tutto il lavoro indubbiamente importante di raccolta, elaborazione e diffusione dei dati e delle informazioni, ci rendiamo conto che la quota parte di spesa direttamente gestita dal Ministero della marina mercantile appare molto esigua.

Potremmo essere confortati, se così possiamo dire, pensando che con l'anno prossimo saranno totalmente coperte le pendenze che lo Stato ha nei confronti delle società Finmare per 89 miliardi. Ragione per cui, non dovendosi più sostenere una spesa di queste dimensioni, a partire dal 1978 si dovrebbe ragionevolmente rendere disponibile una quantità di mezzi maggiore e tale quindi da consentire al Ministero di far fronte in modo più efficiente ed efficace ai propri compiti istituzionali.

Peraltro sul documento contabile si può esprimere un giudizio complessivamente positivo e dichiararsi ragionevolmente soddisfatti constatando che si procede secondo equilibrate linee di riordino di tutto il settore e di potenziamento della marineria del nostro paese.

È consuetudine che l'esame del documento contabile costituisca la sede idonea per formulare anche alcune considerazioni di carattere generale.

Si è parlato — e ritengo che al riguardo vi sia una larga convergenza di opinioni — sulla necessità di avere un unico dicastero che si occupi dei trasporti, nel quadro del piano nazionale.

Personalmente son piuttosto prudente, anche se sono convinto che questa sia la strada da seguire, in quanto non si presenta certo come una realizzazione conseguibile

nel breve periodo. Mi pare però di poter suggerire che si tenti almeno di istituzionalizzare forme di coordinamento fra i vari dicasteri che si occupano dei trasporti sia in sede centrale che periferica: traffico marittimo, ferroviario, trasporto urbano ed extraurbano, stradale, idroviario, aereo e con *pipe lines*. Ciò, ripeto, in attesa di giungere, nel lungo periodo, alla concentrazione in un unico dicastero delle competenze per i trasporti.

Una seconda considerazione è data dalla necessità di avere una tempestiva pubblicazione — possibilmente entro il mese di giugno di ogni anno — del conto nazionale dei trasporti relativo all'anno precedente. Tale pubblicazione, però, deve riguardare tutti i mezzi di trasporto e non come avviene oggi che il Conto nazionale, edito dal Ministero dei trasporti, esclude i trasporti marittimi e gli altri ad esso collegati.

Mi pare perciò opportuno suggerire la unificazione e il potenziamento del servizio di raccolta, elaborazione e diffusione dei dati e delle informazioni, non solo relative all'Italia ma anche ai principali paesi marittimi coi quali noi intratteniamo rapporti, nonché il servizio studi, ricerche e documentazione. Mi pare anche di dover auspicare che nel quadro degli indirizzi del piano nazionale dei trasporti venga sollecitata la rapida approvazione della legge organica sui porti che, oltre al riordino dei vari fattori della organizzazione e gestione portuale, contemperi l'esigenza dell'efficienza e dell'economicità con la necessità della partecipazione, avendo peraltro come obiettivo l'interesse generale del Paese.

Un altro aspetto che mi sembra opportuno considerare è quello relativo all'organizzazione amministrativa dei porti, ivi compresi i porti che sono gestiti da enti autonomi, organizzazione amministrativa che garantisca l'armonica presenza della mano pubblica e dell'iniziativa privata. In questo quadro andrebbe pertanto riconsiderata la presenza degli altri organismi statali che sono presenti nei porti, come gli uffici del Genio Civile per le opere marittime, gli uffici doganali, la Guardia di finanza, la Marina militare, gli uf-

fici del medico e del veterinario di porto e così via.

Un punto molto importante è senza dubbio quello del costo delle operazioni portuali e mi pare che sia giunto il momento — ne faccio proposta formale — di una indagine conoscitiva da parte del Parlamento sui costi delle varie operazioni portuali, compreso il problema delle tasse e dei diritti marittimi, dal momento in cui la nave si affaccia all'ingresso del porto al momento in cui la nave esce dal porto; in particolare va affrontato il problema delle compagnie portuali e delle corporazioni dei piloti, nonché quello di vari operatori presenti nel porto, al fine di eliminare qualunque tipo di rendita che non sia il giusto corrispettivo di un servizio effettivamente reso all'utente; va valutata la situazione delle attrezzature, degli impianti, dei collegamenti con l'*hinterland* e così via e va esaminato il problema del coordinamento delle competenze e delle funzioni delle varie autorità portuali allo scopo di rimuovere le strozzature che impediscono l'ordinata e rapida movimentazione delle merci e delle persone; evidentemente questa indagine dovrà raffrontare il regime, sotto molti aspetti perverso, esistente in Italia con il regime esistente nei porti stranieri che sono in concorrenza con quelli italiani, per conoscere ed eliminare le cause della ridotta competitività dei porti nazionali.

Appare indispensabile inoltre un riesame generale dello stato della gestione del demanio marittimo al fine anche qui di eliminare ingiustificate rendite di posizione, garantire l'accessibilità ordinata al demanio da parte dei cittadini, favorire la dotazione dei servizi igienici e sanitari necessari, rendere possibile la pulizia dei litorali, la vigilanza ed una efficiente funzionalità dei servizi di soccorso e di sicurezza; in questo quadro non mi parrebbe inopportuno valutare la congruità delle tasse di concessione al costo della vita ed agli introiti che ne ricavano i concessionari, al fine anche di poter operare un confronto fra la spesa che sostiene lo Stato per la gestione del bene demaniale e gli introiti dei concessionari.

Per quanto riguarda le sovvenzioni alle società Finmare va rilevato come ho detto in

precedenza, che nello stato di previsione del 1977 vengono totalmente risarcite le pendenze degli anni precedenti; peraltro la legge n. 684 prevede un meccanismo di graduale disimpegno finanziario correlato alla ristrutturazione della flotta pubblica sulla base di criteri di equilibrata economicità e libera imprenditorialità; perciò si può ragionevolmente prevedere che già nel 1978 gli stanziamenti Finmare nel bilancio della marina mercantile non superino i 180-200 miliardi, contro i 367 miliardi indicati nel bilancio del 1977. Negli anni futuri si dovrebbe arrivare gradualmente alla stabilizzazione della spesa a carico dello Stato solo per i servizi dovuti alla collettività per i collegamenti con le isole.

In previsione del raggiungimento di questo importante obiettivo va ribadita l'opportunità che gli stanziamenti a favore della marina mercantile non abbiano a subire decurtazioni in futuro, in modo che sia possibile destinare maggiori risorse sia al potenziamento dei compiti istituzionali del dicastero e sia alla promozione di interventi nei vari settori che interessano l'economia marittima.

Di ciò qualche accenno farò più avanti.

Un'altra considerazione che mi permetto di fare parte dalla constatazione che il 47 per cento della flotta italiana, sulla base delle statistiche del 1974, ha un'età superiore ai dieci anni e non è che questo possa meravigliare in quanto il 70 per cento della flotta degli Stati Uniti, pur in una situazione abbastanza diversa ha un'età superiore ai dieci anni. Come dicevo, il 47 per cento della flotta italiana ha un'età superiore ai dieci anni, contro il 14 per cento del Giappone, il 19 per cento della Norvegia, della Germania occidentale e della Svezia, il 26 per cento della Spagna, il 27 per cento della Francia, il 29 per cento della Gran Bretagna ed il 43 per cento dell'Unione sovietica. Probabilmente i dati del 1975-76 sono diversi rispetto a quelli del 1974, ma forse non di molto e perciò appare abbastanza logico pensare che sia necessario fornire in futuro maggiori mezzi finanziari per favorire il rinnovo della flotta con la costruzione di nuove navi ed il disarmo di quelle più obsolete e questo mi pare che possa trovare una certa attuazione con la politica dei contributi sugli interessi su

operazioni di credito navale e a fondo perduto; in particolare va esaminata la possibilità di consistenti agevolazioni fiscali in questo settore. Per la cantieristica si deve partire dalla constatazione che il settore sta attraversando una crisi profonda in tutti i paesi del mondo, compreso il Giappone anche se in misura più attenuata, e si registra un crescente divario fra capacità produttiva e commesse.

In Italia si hanno 9 cantieri navali maggiori che impiegano 25.000 unità lavorative, 60 cantieri navali medi o minori con occupazione di circa 10.000 unità, 6 cantieri di sola demolizione e 13 di sola riparazione con 4.500 unità. Senza entrare nel merito di una materia che richiederebbe un'analisi molto più dettagliata, mi pare tuttavia di poter rilevare che, pur con la considerazione che va riservata ad un'attività che ha una gloriosa tradizione, è opportuno esaminare in qual modo si possa pervenire ad un riordino del settore e la sede idonea a tale scopo può essere anche trovata nell'ambito del piano di riconversione industriale.

Un'altra considerazione sembra opportuna: nel quadro degli indirizzi — quando sarà il momento — del piano nazionale dei trasporti si dovrebbe arrivare ad un programma di potenziamento e di sviluppo dei porti italiani, sia per quanto riguarda gli impianti fissi, sia per quanto concerne le attrezzature per la movimentazione delle merci e dei passeggeri. A questo proposito va peraltro osservato che — se non vado errato — sono circa 140 i porti classificati, di cui 30 movimentano il 95 per cento delle merci e 12 il 70 per cento dei passeggeri. Allora, mi pare che non sia sbagliato privilegiare gli scali che, per efficienza, volume e sviluppo di traffico, hanno dimostrato di costituire una solida infrastruttura per lo sviluppo del Paese.

In questa visione, può quindi trovare giustificazione la valutazione delle ipotesi, che da molte parti vengono avanzate, circa il problema — di cui si è sentito parlare in molti convegni — di sistemi portuali integrati e così via.

Una lotta a fondo va condotta contro gli inquinamenti in mare aperto, sui litorali e

nei porti. E questo un problema di dimensioni colossali che coinvolge tutta la comunità nazionale e con la recente legge Merli, pur bisognevole di miglioramenti ed integrazioni, si è finalmente imboccata la strada giusta. Ma anche se occorreranno notevoli risorse finanziarie per risolvere il problema della depurazione degli scarichi residenziali e industriali, rimangono pur sempre due problemi da considerare. L'uno è quello — che mi sembra non sia ancora stato sufficientemente affrontato — degli inquinamenti di carattere agricolo; a questo proposito va osservato che la macroscopica crescita della flora marittima sembra sia dovuta prevalentemente all'impiego di prodotti per l'agricoltura, come fertilizzanti, anticrittogamici, eccetera. Mi pare opportuno suggerire in proposito che il Ministero della marina mercantile provveda a sollecitare i dicasteri competenti affinché siano compiuti gli studi necessari, per vedere come sia possibile attenuare, entro limiti economicamente validi, questo fenomeno dell'inquinamento di provenienza agricola. L'altro problema è quello concernente gli scarichi delle navi entro e fuori delle acque territoriali.

Una particolare attenzione mi pare debba essere riservata ai problemi della pesca ed anche qui è necessario continuare con maggiore sforzo a sostenere tutte le iniziative che si propongono di sviluppare il naviglio e le attrezzature portuali specifiche per la pesca, oltre alla propaganda per il consumo del pesce, alla quale personalmente non credo molto, alla ricerca sugli allevamenti, alle strutture per la lavorazione e la conservazione del pesce e così via.

Negli altri Paesi — ma non altrettanto, mi sembra, in Italia — è stata data una grande importanza alla navigazione da diporto. Ora, la peculiare collocazione geografica del nostro paese deve farci riflettere sulla necessità di offrire, soprattutto alla clientela internazionale, condizioni di assistenza e di ricezione quanto meno simili a quelle offerte dagli altri paesi mediterranei; in particolare mi riferisco alla Francia, che ha molto progredito in questo settore.

E arrivo alla conclusione, anche se so benissimo di non aver toccato, prendendo lo

spunto dall'esame del documento contabile, numerosissimi altri problemi che meriterebbero una approfondita trattazione. Si può accennare al problema dell'addestramento professionale del personale, alle nuove tecnologie navali e di movimentazione delle merci, al collegamento e coordinamento urbanistico con gli *hinterlands* portuali, al problema delle acque territoriali, alle attività crocieristiche, alla pesca subacquea e a tanti altri problemi che evidentemente, per i limiti ai quali ho accennato in premessa, non mi è stato possibile approfondire.

Quindi concludo dicendo che, pur con i limiti indicati, mi pare che le linee di tendenza nel settore della marina mercantile, che vengono appalesate dal documento contabile in esame, consentano di proporre alla Commissione di esprimere un parere favorevole sullo stato di previsione della spesa che ci è stato sottoposto.

PRESIDENTE. Ringrazio il collega Gusso per l'ampia relazione.

Dichiaro aperta la discussione generale.

CROLLALANZA. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, il bilancio di previsione dello Stato e il consuntivo di quello precedente dovrebbero costituire i due documenti fondamentali, di maggiore rilievo e portata, dei dibattiti parlamentari. Purtroppo, viceversa, dacchè è in vigore la riforma Curti, la suddivisione del bilancio dello Stato in tabelle settoriali per la discussione nelle singole Commissioni legislative competenti e la limitazione in Aula alla sola discussione di carattere generale con accentuazione ai problemi economici e finanziari privati, privano le assemblee parlamentari di una visione organica delle attività operative dello Stato nei vari settori e portano di conseguenza a considerare l'approvazione del documento come un fastidioso adempimento annuale, che per giunta si deve sviluppare e concludere in tempi strettissimi. Viene così a mancare la possibilità di un vasto e approfondito dibattito sulla complessa e molteplice azione svolta dal Governo e sulle varie prospettive di attività per il nuovo esercizio.

La relazione svolta dal collega Gusso sulla tabella della Marina mercantile è stata chiara ed è valsa ad illustrarne i punti salienti. Diversi rilievi da lui prospettati mi trovano consenziente; ma devo far presente che se è stato sottolineato che gli stanziamenti dello stato di previsione della spesa a tale dicastero ammontano a ben 543.171 miliardi, in effetti l'aumento, rispetto all'anno scorso, è soltanto di 150 miliardi, che sono ben poca cosa se si tien conto della continua svalutazione della moneta, per cui praticamente, l'aumento sparisce.

GUSO, relatore alla Commissione. Gli stanziamenti sono del 40 per cento in più rispetto al 1976; se togliamo il 20 per cento di svalutazione, resta un aumento effettivo del 20 per cento.

CROLLALANZA. Io mi rendo conto che attraversiamo un momento difficile dal punto di vista economico-finanziario; lo Stato quindi non può fare miracoli, però, nei limiti delle disponibilità, la questione è come spendere i quattrini che si riesce a rastrellare. Evidentemente, tutto va visto su un piano di priorità, che deve considerare anzitutto — tra le molte esigenze — quelli che sono gli investimenti più urgenti, cioè gli incentivi intesi a sviluppare la nostra economia, e l'economia marittima è uno degli aspetti fondamentali dell'economia nazionale. Essendoci scarsi mezzi finanziari a disposizione, anzichè ridurre, con criteri un po' salomonici, tutti gli stati di previsione, è evidente che sarebbe più logico accantonare certe spese meno assillanti. Se, per esempio, in alcuni comuni, ove sussistono ancora i doppi turni nelle scuole, per sviluppare l'economia, fosse necessario rallentare il ritmo dello sviluppo dell'edilizia scolastica, ciò avrebbe una giustificazione. Abbiamo un ammaestramento: nel dopoguerra, la Germania, prima di provvedere alla ricostruzione delle case e degli edifici pubblici, diciamo pure alla ricostruzione della vita civile, non esitò a costringere la popolazione a rimanere accampata, fra le rovine della guerra, preoccupata giustamente, innanzitutto, di impostare con tutti i mezzi disponibili l'attività economica, restauran-

do o impiantando *ex novo* gli stabilimenti industriali.

Quindi, è questione di scelte, di priorità negli investimenti. Miracoli certo non sono possibili, nè abbiamo il diritto di chiedere al Governo di provvedere contemporaneamente a tutte le esigenze. Una distribuzione quindi degli scarsi mezzi a disposizione, su un piano di priorità, ha una sua logica, e in base a questa logica io dico che alcuni settori che incidono particolarmente nell'economia, come è quello marittimo, devono essere adeguatamente potenziati.

Le cifre del bilancio sono state illustrate nelle grandi linee dal relatore; però io voglio sottolineare il fatto che, tra le spese in conto capitale, che ammontano a 103.762 milioni, 45.550 milioni sono destinati a contributi negli interessi su operazioni di credito navale e 40.700 milioni a contributi a favore delle costruzioni navali; ecco uno degli aspetti tipici di scarsa incidenza dei contributi finanziari per potenziare la nostra flotta e metterla in condizione di assicurare uno sviluppo adeguato a quelle che sono le esigenze di una nazione che ha 8.000 chilometri di coste e gloriose tradizioni marinare, come l'Italia.

I trasporti marittimi rappresentano, per la nostra nazione una esigenza fondamentale: ben l'80 per cento delle importazioni e delle esportazioni passa attraverso i nostri porti ed è trasportato da navi straniere. Faccio osservare al riguardo che la necessità di una maggiore attività cantieristica, e quindi di un maggiore sviluppo della nostra flotta, corrisponde non solamente a quelle che sono le nostre esigenze attuali di mercato ma anche a quella di ricerca di nuovi mercati. L'Italia non può adagiarsi sulla situazione attuale della bilancia commerciale, tanto più che questa è in forte spareggio.

Giustamente il relatore ha fatto presente che purtroppo dobbiamo riportarci per valutare in pieno la situazione alle cifre statistiche del 1974, giacchè non è possibile disporre di dati aggiornati. È comunque ben strano che, essendo già a novembre del 1976, non si possano avere, da parte del Ministero della marina mercantile, i dati relativi a tutto il 1975. Continuiamo a ricevere dal Ministero

dei volumi di notevole mole nei quali la maggior parte dei dati si limita al 1971.

Sul piano mondiale la nostra flotta era al settimo posto, mentre oggi è scesa al decimo con 1.710 unità e al nono con 9.322 tonnellate di stazza lorda. Nel confronto con altre nazioni che hanno uno sviluppo costiero pari, superiore o di poco inferiore al nostro, si registrano notevoli differenze: per esempio, la Norvegia ha 2.689 unità contro le nostre 1.710 e un tonnellaggio di stazza lordo di 24.873 contro le 9.322 tonnellate dell'Italia. Il Giappone ha navi per 9.974 unità per 38.708 tonnellate di stazza lorda. La Grecia, nostra dirimpettaia nell'Adriatico, che ha il maggior numero di traffici con i nostri porti, specialmente per i servizi di traghetto: ha 2.689 unità con 24.853 tonnellate di stazza lorda.

È evidente che una simile situazione ha ripercussioni sfavorevoli particolarmente in Adriatico, che è un mare sacrificato da anni a fronte di ingiustificati interessi di alcuni monopolistici porti tirrenici, nonchè — bisogna riconoscerlo — in conseguenza di fattori geopolitici, che hanno sconvolto a seguito dell'ultima guerra i rapporti economici con l'altra sponda. Tra le compagnie di preminente interesse nazionale, particolarmente sacrificata è stata finora la società di navigazione Adriatica. Dopo la riapertura del Canale di Suez tale società può e deve riprendere il suo ruolo sia per i traffici dei porti del nord Adriatico (Trieste e Venezia) sia per quelli dell'Italia meridionale, destinati ad una particolare funzione di sviluppo economico nel Mediterraneo e nel Medio Oriente.

Anche la Jugoslavia, pur trovandosi per tonnellaggio in condizioni di inferiorità rispetto alla Grecia, possiede navi modernissime che assolvono con puntualità e con frequenza i collegamenti fra le due sponde. Mi sembra perciò giunto il momento che il Ministero della marina mercantile, in rapporto sia alla ristrutturazione delle compagnie di navigazione di preminente interesse nazionale, sia in rapporto alle compagnie miste, prenda in particolare considerazione la necessità e l'urgenza di riequilibrare in modo adeguato, la situazione delle linee marittime tra il Tirreno e l'Adriatico, tanto più che oggi in

questo mare effettuano servizi, con una certa periodicità, anche navi russe e rumene; ciò sta a significare che nell'Adriatico vi sono possibilità di traffici meritevoli di considerazione.

È opportuno inoltre assicurare, onorevole Ministro, le nuove linee di navigazione in funzione anche della politica meridionalistica. Non possiamo attendere che sia in pieno sviluppo la rinascita del Mezzogiorno per realizzare successivamente le indispensabili infrastrutture. È evidente che esse rappresentano una delle premesse della rinascita del Mezzogiorno. Conseguentemente, anche per le linee di navigazione, se una politica meridionalista vuole essere efficiente ed organica essa deve articolarsi non soltanto sull'attività straordinaria della Cassa del Mezzogiorno — ma anche su quella dell'amministrazione ordinaria, cioè dei singoli Ministeri. Nei dibattiti svoltisi nei giorni scorsi nell'ambito della Commissione parlamentare di controllo per il Mezzogiorno della quale faccio parte, ho chiesto — ottenendo unanimità di consensi — che i ministri dei lavori pubblici, della marina mercantile e dei trasporti dovranno essere invitati dalla suddetta Commissione per riferire circa i loro programmi di attività ordinaria per armonizzarli ed integrarli a quelli di carattere straordinario.

Onorevole Ministro, sempre in tema di linee marittime in Adriatico, la prego di considerare che il problema dei traghetti, ad esempio, non riguarda solamente il potenziamento di tali servizi soltanto per la Sardegna, in conseguenza dei gravi inconvenienti che si verificano in alcuni periodi dell'anno, durante i quali viaggiatori e auto sono costretti a sostare nel porto di Civitavecchia per otto, dieci giorni prima di trovare un imbarco ma insufficienze esistono tra le due sponde adriatiche, anche per riequilibrare la posizione della flotta italiana di fronte a quella della Grecia e della Jugoslavia. È necessario metterci in condizione di sviluppare adeguatamente i rapporti economici, che sono già in notevole incremento, fra l'Italia e la Jugoslavia. Prescindendo da quelle che possono essere i motivi di risentimento per la cessio-

ne della zona B, noi auspichiamo una politica di buon vicinato e di intensi traffici con la Jugoslavia.

Al riguardo debbo far presente che tra la regione Puglia e il Montenegro si vanno intensificando sempre più contatti e incontri per iniziative economiche a seguito del completamento della ferrovia Belgrado-Bär. In uno degli incontri tra esponenti del Governo jugoslavo e la regione Puglia si è convenuto sull'opportunità, attraverso i porti di Bar, sulla costa montenegrina e di Bari, di assicurare ai traffici tra le due nazioni ed a quelli che si riversano sulla ferrovia trasversale Belgrado-Bar, dalla Romania, dalla Bulgaria, e dalla Grecia, la saldatura, attraverso i *containers* e i traghetti con la rete meridionale delle ferrovie italiane.

Come vede, onorevole Ministro, vi sono dei nuovi fattori che, mirando al potenziamento dell'economia del Mezzogiorno, lasciano intravedere, nell'Adriatico, possibilità di traffici ben diversi da quelli che, per ragioni prevalentemente geo-politiche, nel dopo guerra, determinarono il declassamento dei servizi marittimi.

Per quanto attiene al problema dei porti, desidero ricordare che il nostro commercio d'importazione e di esportazione per l'80 per cento passa attraverso gli scali marittimi. Nel 1974 le nostre importazioni via mare hanno assorbito 24.862 milioni di dollari, l'esportazione 21.365 milioni; le merci imbarcate su navi italiane sono state di appena 6.473 tonnellate mentre quelle sbarcate hanno raggiunto 47.290 tonnellate; la bandiera estera, invece, ha imbarcato merci per 29.323 tonnellate e sbarcate merci per 178.023 tonnellate. Come si vede, siamo ancora in una posizione di notevole inferiorità a fronte ai traffici sviluppatasi nei nostri porti dalla bandiera estera.

Ho già detto che se la politica meridionalistica vuole essere una cosa seria e ben diversa da quella che è stata finora, parte essenziale di tale politica dovrà essere realizzata anche attraverso il potenziamento e la ristrutturazione dei porti principali del Mezzogiorno. A tale proposito concordo con il relatore che nel quadro del piano finanziario

studiato per il potenziamento dei nostri porti, i fondi a disposizione anziché sminuzzarsi in una serie di stanziamenti a favore di una lunga serie di scali marittimi che sono all'incirca 150, debbano invece essere concentrati su quei porti che svolgono una funzione di preminente interesse nazionale. Devo aggiungere, inoltre, che se è vero che vi è una legge che riserva al Mezzogiorno non meno del 40 per cento di qualsiasi stanziamento predisposto nei vari settori di attività dello Stato, è evidente che una parte notevole di questi fondi dovrà essere destinata ai porti principali del Sud e, cioè, ai porti di Bari, di Brindisi, di Cagliari, di Palermo, di Messina, di Napoli e di Taranto, porto questo prevalentemente industriale finanziato pertanto dalla Cassa per il Mezzogiorno.

Ora, vorrei far presente, onorevole Ministro, che al porto di Bari, per il quale vi è un piano regolatore approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, oltre al necessario completamento dei fondi per la riparazione del molo foraneo che ha subito in questi ultimi anni notevoli danni per la sua mancata manutenzione, essendo insufficienti i 9 miliardi assegnati, si deve anche assicurare l'inizio di quei lavori che nel piano regolatore sono considerati preminenti e che consistono nella realizzazione dei piazzali necessari ad assicurare lo sviluppo del promettente sistema dei *containers*, previsto anche nel piano delle ferrovie come uno dei principali centri di raccolta in collegamento con i servizi marittimi.

Circa il demanio marittimo, del quale si è occupato opportunamente anche il relatore, devo richiamare in modo particolare la sua attenzione, onorevole Ministro, non solamente — come è stato giustamente osservato — perchè le concessioni si adeguino finanziariamente alla svalutazione della moneta, ma anche perchè siano abolite molte delle concessioni stesse, ai fini della difesa del paesaggio e della eliminazione delle tante brutture che si sono verificate sulle nostre coste. Le Capitanerie di porto rilasciano con alquanto disinvoltura concessioni per baracche e baracchini di ogni specie e per costruzioni eccessivamente sviluppate in altezza che in alcune

zone fanno sparire completamente la visione del mare. Giustamente, con un recente provvedimento, è stato disposto che le nuove concessioni devono essere arretrate di duecento metri dalla battigia; ma non solamente si deve far rispettare questo limite, è anche necessario eliminare alcune concessioni di privilegio speciale, che impediscono, per esempio, a Bari, lo sviluppo delle litoranea fino a Santo Spirito, essendo stato riservato agli ufficiali del presidio un tratto di costa sbarrato fino alla battigia.

Un'altra raccomandazione che desidero fare all'onorevole Ministro, associandomi alle osservazioni fatte dal relatore, riguarda il problema dell'inquinamento del mare, sia nei porti sia lungo tutto il litorale.

Inoltre, onorevole Ministro, desidero richiamare la sua attenzione sul problema della navigazione fluviale, cioè delle idrovie, e mi riferisco in particolare a quelle padane, che vanno collegate col servizio di piccolo cabotaggio lungo l'Adriatico. È questo un problema ormai maturo, onorevole Ministro. Una volta, quando io mi occupavo — per la carica che rivestivo — della sistemazione dei nostri corsi d'acqua, sul Po si lavorava per assicurare la possibilità di navigazione per natanti di 600 tonnellate; oggi si superano le 1.500 tonnellate. Si tratta di grossi barconi che trasportano merci povere, e di merci povere abbiamo bisogno a prezzi poveri, lungo tutte il litorale Adriatico. Quindi, il collegamento del piccolo cabotaggio dei porti con le idrovie padane può costituire, deve costituire, un motivo di particolare interesse per il Ministero della marina mercantile. Il Ministro certamente riceve i bollettini del Consorzio delle idrovie padane, diretto dall'ex senatore Lombardi, e in essi si documentano gli sviluppi che si stanno realizzando in questo settore.

Concludo questo mio intervento augurandomi che, in un tempo relativamente breve, il Ministro ci aggiorni sullo stato di ristrutturazione delle linee di preminente interesse nazionale, sullo sviluppo generale della flotta, sulla proporzione di vetustà delle navi, sul piano dei porti e sui criteri con i quali si intende attuare una organica politica di

sviluppo marittimo, sia in ordine alle esigenze di oggi e sia alle prospettive del domani, con particolare riguardo al Mezzogiorno.

P I T R O N E . Ringrazio anzitutto il relatore per la sua esposizione e concordo con lui circa la difficoltà di approfondire un argomento per il quale gli elementi conoscitivi a disposizione sono così scarsi.

Ho l'impressione che questa mancanza di notizie scaturisca da un presupposto abitudinario, per cui il bilancio — e non mi riferisco solo al bilancio della marina mercantile, ma in genere a tutti i bilanci — altro non è che la ripetizione di quello che si è fatto l'anno precedente, una sommatoria cioè di dati e di sollecitazioni che in Commissione o in Parlamento vengono sottoposti ai singoli dicasteri. Non è stato instaurato, insomma, un modo nuovo di gestire i singoli bilanci; modo nuovo che dovrebbe tener conto delle scarse disponibilità per concentrarle nella soluzione, in tempi brevi, dei problemi più pressanti.

Per quanto riguarda la Marina mercantile, uno dei problemi principali è quello del suo coordinamento con l'intero settore dei trasporti; problema che a mio giudizio va inteso nel senso di un collegamento effettivo che deve esistere fra questo e gli altri ministeri per far sì che si crei uno stato di osmosi che possa consentire un miglioramento della funzionalità e redditività del sistema di trasporto nel suo complesso.

In sede di esame del bilancio del Ministero dei trasporti, ieri il collega relatore ha fatto cenno alla possibilità che vi sia un ministero unico, un ministero cioè che si occupi esclusivamente dei trasporti e che funga da collegamento con gli altri dicasteri. Ritengo invece che il ministero della marina mercantile, possa essere messo all'apice di questa struttura, in quanto il trasporto marittimo, esercitato con una certa oculatezza e con la necessaria attenzione, riguarda gran parte del movimento complessivo delle merci. Il costo del trasporto va ad incidere sulle singole merci principalmente per quel che riguarda le zone meridionali (da Roma in giù, cioè, ma in primo luogo le isole maggiori e minori).

Ora, non vi è dubbio che con il bilancio di cui ci stiamo occupando è possibile dare un impulso programmatico per migliorare i trasporti, nel senso di creare un innesto tra il trasporto terrestre e quello marittimo; e ciò tenuto anche conto di un fattore molto importante, per cui mentre sulla terraferma dobbiamo creare le necessarie infrastrutture, fortunatamente il mare costituisce già di per sé una grossa via di comunicazione: non vedo pertanto perchè sia il trasporto interno che quello estero non debbano essere potenziati nel senso marittimo.

A questo punto, per quel che attiene alla funzionalità del trasporto, risulta evidente l'enorme importanza del problema portuale. Sono d'accordo con il relatore quando afferma che, con le modeste cifre a disposizione, occorre potenziare i porti maggiori, quelli cioè che hanno già una loro funzionalità e struttura; non credo tuttavia che questo avvantaggerebbe la funzionalità complessiva, per quanto riguarda in particolar modo il meridione e le isole: se infatti non vengono create le strutture portanti, con conseguente possibilità che, anche per quel che attiene ai trasporti, i porti minori siano dotati di una loro efficienza, non raggiungeremo il risultato di una politica del trasporto fatta con criteri ottimali di efficienza.

A mo' di esempio, se il porto di Messina o quello di Cagliari (ne cito due, ma ce ne sono tanti...) non hanno una efficienza tale da consentire la possibilità di acquisire tutte le merci in arrivo, mi chiedo che senso abbia potenziare Genova, o Napoli o altri importanti porti, senza nel contempo dare anche ai porti minori un minimo di strutture indispensabili.

M E L I S . Perchè si vuole sviluppare soltanto chi è già sviluppato, è chiaro!

P I T R O N E . Non credo sia questo il concetto, stando a quello che ha detto il relatore. Egli non ha fatto cenno ai porti minori, perchè naturalmente l'attenzione va a quelli maggiori. Questo è giusto, forse, anche perchè la tecnologia fa passi da gigante e noi non possiamo fermarci all'angolo. Il potenziamento dei porti maggiori, tuttavia, non

deve escludere quello, anche se modesto e graduale, dei porti minori, perchè abbiano anche loro una certa efficienza e contribuiscano finalmente ad abbassare quel costo delle operazioni, che poi si riflette sul costo delle merci.

Non c'è dubbio, inoltre, che i trasporti possono avere un'incidenza negativa tenuto conto delle condizioni anche delle navi impiegate. In proposito sono dell'avviso che sarebbe più opportuno, con i tempi che corrono, non tanto creare altre navi o almeno in numero tale da appesantire il bilancio della marina mercantile, quanto invece rendere più funzionali quelle esistenti anche se di età... avanzata. Per fare questo è necessario strutturare meglio e rendere più funzionali principalmente i bacini di carenaggio per i quali alcuni porti italiani hanno avuto ed hanno tuttora, anche in campo internazionale, una grande rinomanza. Sarebbe allora il caso di dedicare particolare attenzione ai bacini di carenaggio per poterli mettere nelle migliori condizioni strutturali per ottemperare al ripristino di queste navi; necessità che aumenta con l'aumentare degli anni di vita dei nautanti stessi.

È questo un problema, quindi, che se affrontato adeguatamente ci porterà ad una diminuzione del costo di trasporto e, conseguentemente, alla diminuzione del costo delle merci trasportate.

Altro argomento a mio avviso estremamente importante, è quello del naviglio da diporto che ha avuto uno sviluppo notevole nel nostro paese non tanto per volontà nostra, bensì per la configurazione geografica dell'Italia. Specie nel periodo estivo, infatti, questo tipo d'imbarcazione trova nei nostri mari un luogo ideale. Ritengo sia perciò necessario dare ad esso una migliore assistenza.

F E D E R I C I . Il Ministero dovrebbe controllare anche le costruzioni da diporto fatte in Italia: le peggiori e le più care del mondo!

G U S S O , *relatore alla Commissione.* Questa mi giunge nuova!

P I T R O N E . Per quanto riguarda la qualità non credo proprio che si possa essere d'accordo. Per quanto riguarda invece il costo, non c'è dubbio che siano le più care. Però è anche vero che tutto dipende dalle scelte dei singoli acquirenti!

Ad ogni modo, il Ministero della marina mercantile, dicevo, deve preoccuparsi di rendere più accettabile la permanenza del naviglio da diporto sui nostri mari. Se mi consente, onorevole Ministro, farei una connessione molto precisa fra l'attenzione da dare al naviglio da diporto e l'inquinamento delle acque marine. Per quanto attiene all'inquinamento, esiste la legge Merli (una delle migliori anche in senso generale) che contiene però tutta una serie di disposizioni le quali rischiano di vanificarne la validità. E che il contenuto e la bontà di tale legge vengano vanificati me lo fa pensare la presenza nel capitolo 2545 del solito, unico miliardo come l'anno scorso, per l'acquisto di mezzi antinquinamento delle acque marine e delle spiagge, nonchè acquisto delle relative dotazioni e degli altri prodotti occorrenti. Voglio dire, cioè, che la staticità della cifra mi può far pensare che il miliardo del 1976 non sia stato speso e che non si voglia impiegare nemmeno quello previsto per il 1977.

Quello dell'inquinamento sta diventando un argomento stantio! Si cominciò da quando il presidente del Senato ebbe la buona attenzione di usare, nel vocabolario di tutti i giorni, la parola « ecologia »!

Sono stato veramente lieto, personalmente, di aver potuto leggere la relazione che anni fa è stata fatta al Senato da parte di persone qualificate e competenti, che ha dato anche vari suggerimenti.

Non mi pare quindi che quella sollecitazione e quell'attenzione che il Senato per primo ha dimostrato in materia, abbiano dato risultati concreti perchè il problema si ripresenta tutti gli anni, anche tenuto conto del modo distorto con il quale vengono praticate le tassazioni o le multe da parte della Guardia di finanza o delle Capitanerie di porto. Abbiamo cioè, un inquinamento dovuto al lavaggio delle navi cisterna, per cui è stato vietato questo lavaggio in prospicenza del porto o delle zone di attracco alle raffinerie.

Però, molto probabilmente, la multa o la tassazione è così modesta che l'armatore preferisce praticare il lavaggio delle navi ad un metro di distanza dal porto, anziché allontanarsi, anche se si assoggetterà così all'eventuale multa. Dico eventuale perchè dovremo avere altrimenti un organo di controllo ben più specifico e preciso per lo svolgimento di queste mansioni.

Vorrei poi soffermarmi sui problemi della pesca ricordando la vita grama che conducono i pescatori, soprattutto a causa di inopportune provvidenze, cioè di quelle provvidenze che non sono tornate a loro vantaggio. Con tutto ciò, questi ultimi debbono assoggettarsi anche ai rigori che la legge comporta per quella che è la gestione della pesca in quanto — ad esempio — i pescatori che hanno quattro, cinque familiari a carico che, naturalmente, son destinati anch'essi a fare in futuro i pescatori, ove ne avessero la convenienza, sono costretti a chiudere i battenti perchè sono tassati continuamente, pressati da metodi scriteriati. Difatti, gli organi competenti della vigilanza sulla pesca guardano con occhio attento il pescatore di barca e non guardano affatto con occhio vigile la paranza, per esempio, che scorazza dalla mattina alla sera, sottraendo al pescatore il prodotto e, naturalmente, depauperando la fauna marina.

Vi è poi la questione del demanio marittimo, per il quale il relatore diceva che sarebbe opportuno rivedere i costi delle concessioni in relazione al reddito. Esiste però una questione più generale relativa alla gestione del demanio nel suo complesso tenendo conto dei diversi tipi di attività economica che possono insediarsi nelle zone costiere.

Posso citare l'esempio di Gioia Tauro, cioè di una zona in cui si sta cercando di far coesistere industria, agricoltura e turismo.

Ora io mi chiedo quale sforzo immane bisogna fare per far coesistere questi tre settori quando due sono affini, o quanto meno compatibili, e uno assolutamente incompatibile.

Infine il Ministero della marina mercantile dovrebbe anche, nella forma che reputerà più opportuna, adottare accorgimenti perchè tra Regioni e Stato avvenga una comparteci-

pazione alle responsabilità e agli oneri per quanto riguarda tutta questa problematica, relativa ai trasporti, alla pesca ed al naviglio da diporto.

T O N U T T I . Signor Presidente, onorevole Ministro ed onorevoli colleghi, cercherò di essere breve e succinto data l'ora tarda. Tralasciando altri argomenti, che sono stati già toccati, desidero soffermarmi in particolare sul problema della politica portuale, che mi pare sia il più importante del Ministero della marina mercantile in questo momento e va affrontato con organicità. Esiste il problema della produttività dei porti, e quindi della concorrenza dei porti nel quadro mondiale, ed europeo. Io concordo sulla proposta, avanzata dal relatore, di una indagine sui costi del lavoro portuale, però ritengo che si avrebbe una valutazione parziale. I costi del lavoro portuale sono, sì, collegati ai problemi della mano d'opera e della sua produttività, ma sono altresì collegati al problema degli investimenti, della competitività delle attrezzature, della funzionalità degli enti portuali rispetto alle nuove esigenze e alle nuove direttrici del traffico che si stanno attuando su scala mondiale. Il problema della concorrenza non va visto solo in relazione al problema della produttività della mano di opera, ma anche in rapporto alla velocità e capacità di manipolazione e di smistamento delle merci. Ci troviamo, infatti, di fronte alla concorrenza dei porti del nord. Moltissime aziende, anche del Nord-Italia, preferiscono i porti dell'Europa settentrionale a quelli italiani per una sola ragione: perchè lì non ci sono tempi di sosta, ma si realizza uno smistamento veloce ed una manipolazione più rapida che nei porti italiani. Quindi, risulta evidente da questa impostazione la stretta correlazione tra politica degli investimenti e politica della produttività dell'attività portuale.

Ma il problema della funzionalità portuale va visto anche in relazione a ciò che succede dietro i porti. Cioè, sarebbe un grosso errore fare una politica di investimenti, anche costosa, nei porti, senza pensare a quello che succede dietro i porti, cioè alle ferrovie, alle strade, alle autostrade. Ne deriva, quindi, un

problema di coordinamento, nei programmi di investimento, tra i diversi ministeri, in modo che gli interventi delle Ferrovie dello Stato, del Ministero dei lavori pubblici e di tutti gli altri Ministeri interessati ai trasporti vengano effettuati in maniera unitaria anche per quanto riguarda la politica portuale. La velocità commerciale di una ferrovia che io conosco, la Pontebbana, che porta in Austria, è di 48 chilometri all'ora. Ciò evidentemente influisce sulla competitività di porti come quelli di Trieste e di Venezia. Pensare ad investimenti nei porti di Trieste e di Venezia, senza una struttura a monte che colleghi questi porti con l'*hinterland* sia nazionale che internazionale, significa, secondo me, attuare una politica miope, che non porta assolutamente ad uno sfruttamento degli investimenti nei porti stessi.

Esiste poi il problema dell'entità degli investimenti portuali (a parte la questione della duplice competenza del Ministero dei lavori pubblici e del Ministero della marina mercantile, che è opportuno risolvere una buona volta): se rapportiamo la nostra situazione a quella che si riscontra in campo europeo, vediamo quale differenza enorme sussiste tra la politica portuale italiana e la politica di due o tre paesi della Comunità europea. Negli ultimi 15 anni in Italia sono stati stanziati per i porti gli 80 miliardi del primo « piano azzurro », i 160 miliardi del secondo e poi i 50 miliardi del decreto del 1975: quindi, in tutto, 290 miliardi in 15 anni, che praticamente fanno una media di 20 miliardi all'anno di investimenti nelle strutture portuali.

La Germania ha stanziato 700 miliardi dal 1972 al 1977, il Belgio 350 dal 1973 al 1975, la Francia 220 dal 1974 al 1975: una media di 110-120 miliardi annui di intervento dello Stato per le strutture portuali, mobili o fisse, di questi Paesi. Se poi ci soffermiamo sulla tipologia delle merci, ci rendiamo conto che a un certo punto interviene una modifica nei settori merceologici dei trasporti. Vediamo per esempio che nel 1966 passarono da Suez 242 milioni di tonnellate, il 70 per cento delle quali erano petrolio; nel 1975 ne passarono 130 milioni, soltanto il 30 per cento delle quali era costituito da

petrolio. Emerge da ciò la necessità di trovare anche negli investimenti portuali un tipo di specializzazione, attraverso quei trasporti cosiddetti sofisticati; « containers » e traghetti, per esempio, che sono quelli che fanno la concorrenza.

A mio giudizio, inoltre, il problema di fondo per quel che concerne la funzionalità degli enti portuali riguarda sì, l'entità dei mezzi, ma anche la capacità di spesa, l'autonomia di gestione degli enti portuali, la risposta a determinate domande. A questo punto, chiedo, la politica del Governo nei confronti di tutto il sistema portuale italiano, a cosa mira? Esiste ancora la possibilità di presentazione di un piano di finanziamento, così come ventilato prima della chiusura delle Camere? A che punto sono i progetti di legge di riforma degli enti portuali? Esiste a questo proposito fra l'altro il problema della classificazione dei porti, quella attuale risalendo al 1885!

Per quel che attiene alla revisione del Codice della navigazione, si è già discusso la volta scorsa.

Passiamo invece alla questione del coordinamento, cui accennavo prima, fra gli investimenti nei porti e fuori dei porti, in funzione della politica portuale. Occorre trovare un tipo di rapporto fra le diverse amministrazioni dello Stato, in modo che sia possibile pervenire ad una scelta che praticamente renda produttivo ed efficace l'intervento nello specifico settore.

A proposito della struttura degli enti portuali in relazione a quella che dovrebbe essere la nuova normativa, c'è da osservare che i diversi progetti di legge finora presentati dalle organizzazioni sindacali ed economiche interessate e dal Ministero manifestano tutti una grossa carenza, relativamente a quello che è in pratica il problema di fondo: la gestione degli enti portuali, che sola può darci un certo tipo di competitività. Parlando di autonomia della gestione, non intendo soltanto dire che occorrono meno controlli (il che potrebbe essere anche discutibile; si dovrebbe comunque esaminare a fondo la questione), ma intendo riferirmi alle possibilità di movimento sul pia-

no finanziario e alle capacità gestionali dell'ente.

Ci troviamo infatti di fronte a degli enti portuali con una struttura tipica dell'ente pubblico (pur chiamandosi enti pubblici economici), anche per quanto riguarda fra l'altro i regolamenti organici e la possibilità di movimento e di autonomia nel campo generale. Non esiste un patrimonio disponibile, essendo il patrimonio interamente del demanio. Non esiste neanche un fondo di dotazione. Non esiste insomma, in pratica, nemmeno quella capacità o possibilità di movimento che è indispensabile per un ente che agisce sul piano della competitività mondiale, attraverso funzioni che sono anche privatistiche. Così, per esempio, se un domani un ente portuale dovesse fare un mutuo di qualsiasi tipo, non avrebbe nessun tipo di garanzia da presentare.

Se poi guardiamo agli Istituti di credito, non ne troviamo di specializzati nel ramo delle strutture portuali. La Cassa depositi e prestiti può intervenire solo per i porti di quarta categoria. Conseguentemente l'Ente agisce, sul piano della competitività internazionale, con le mani legate, senza alcuna possibilità di autonomia vera e propria. Quando parliamo di autonomia, non vogliamo ridurre il discorso solo al problema dei controlli; ma intendiamo la possibilità di dare agli enti portuali una autonomia reale per potersi muovere sul piano generale. Dovremmo perciò affrontare il problema nella sua interezza, tenendo presente che questi aspetti sono sostanziali per garantire la funzionalità, l'efficienza e la capacità di autonomia dei singoli enti portuali.

Bisogna chiarire, inoltre, esattamente che cosa si intende, anche concettualmente, per sistemi portuali. Si fanno riunioni, si usano grosse parole, si parla del sistema dell'alto Adriatico, dell'alto Tirreno, di Trieste e Monfalcone, oppure del sistema di Venezia, Chioggia o Ravenna; qualcuno parla anche di un sistema portuale con stati esteri, con la Jugoslavia, per esempio.

Probabilmente sono temi che affronteremo in questa sede, anche perchè sono estremamente interessanti. Però, se non risolviam

mo il problema dal punto di vista istituzionale, tutto questo non serve a niente. Bisogna, cioè, istituzionalmente saper definire questi sistemi portuali: perchè un sistema sarà positivo quando riusciremo ad attuare una integrazione delle funzioni; fino a che punto qualche porto deve rinunciare ad alcune funzioni ed altri porti devono accettarne altre. Conseguentemente esiste la necessità di non ripetere determinati investimenti gravosissimi. Specialmente per quanto riguarda il problema della specializzazione ci troviamo di fronte ad investimenti costosissimi che, viceversa, potrebbero essere integrati qualora esistesse un sistema portuale coordinato. Si prevede un'alta autorità del sistema portuale, o tanti porti che si accordano per continuare a fare quello che facevano prima?

Il consorzio del porto di Napoli, per esempio, è fasullo! È praticamente fatto tra diversi porti senza un'autorità.

M O L A . Bisogna tener conto che non è stato ancora nominato il presidente. La legge è inoperante da tre anni.

T O N U T T I . Non è mia intenzione entrare nel merito. Volevo solo sottolineare come il nodo dei sistemi portuali rappresenti un problema molto importante. E, aggiungo che pur attraverso notevoli difficoltà, lo si potrà sciogliere solo attraverso una scelta di ordine istituzionale. Non bisogna cioè pensare che si possa risolvere spontaneamente. A mio avviso, il problema dei sistemi portuali si concretizza nella definizione delle funzioni dei diversi porti, specialmente in relazione all'entità e alla funzione degli investimenti.

Termino con un accenno alle Regioni.

Provengo da una esperienza regionale e posso assicurarvi che negli enti portuali o nella gestione dei porti la Regione può assumere un ruolo molto importante; le Regioni possono infatti dare un apporto notevole per quanto riguarda i piani regolatori, le scelte, la pressione e l'appoggio politico. Con ciò, ovviamente, non è mia inten-

zione di sottrarre dalla visione generale ed organica della politica portuale italiana la responsabilità dello Stato proprio nei confronti di quei problemi che comportano scelte politiche di fondo ed anche quell'autorità necessaria per giungere alla loro soluzione.

PRESIDENTE. Data l'ora tarda, e non facendosi osservazioni il seguito della discussione è rinviato a questo pomeriggio.

La seduta, sospesa alle ore 13,30, viene ripresa alle ore 17,10.

PRESIDENTE. Riprendiamo la discussione, interrotta questa mattina, sul « Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1977, approvato dalla Camera dei deputati - Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile ».

Ha chiesto di parlare il senatore Piscitello.

PISCITELLO. Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli senatori, nel mio intervento mi limiterò ad affrontare un problema particolare che, tuttavia, ritengo emblematico di un certo modo di gestire la cosa pubblica, che non esito a definire deprecabile.

Desidero infatti far presente in Commissione la strana situazione in cui si sono venuti a trovare e si trovano tuttora 450 pescatori di Siracusa.

Come ella sa, signor Ministro, a seguito dell'epidemia di colera verificatasi negli anni scorsi, da parte del Parlamento vennero disposte provvidenze a favore dei mitilicoltori e dei pescatori la cui attività era stata vietata, per ragioni igienico-sanitarie, per alcune settimane nelle zone in cui poteva maturare un certo pericolo di infezioni.

Tali provvidenze sono state regolarmente corrisposte a quasi tutti i pescatori interessati sulla base della disposizione di legge; senonchè, a Siracusa, per 450 pescatori non è stato così. È accaduto, infatti, che pur avendo questi pescatori presentato regolare domanda — trasmesse poi dalla Capitaneria

di porto di Siracusa e pervenute, regolarmente protocollate, al Ministero della marina mercantile — non è stato più possibile reperire materialmente le domande stesse che si sono perse non si sa dove.

Signor Ministro, con il suo predecessore alla direzione della marina mercantile onorevole Gioia io ho più volte parlato di questa strana questione ricorrendo anche ad interrogazioni e devo dire che, sempre, mi è stata data ragione. È incredibile, è sorprendente, è intollerabile — si diceva — che una cosa del genere possa accadere e l'onorevole Gioia mi parlò addirittura di « cicchetti » inflitti in proposito a carico di alcuni funzionari del Ministero.

Sta di fatto che alla fine, d'intesa con l'ex Ministro della marina mercantile, i 450 pescatori di Siracusa hanno ripresentato regolare domanda al Ministero per ricevere il sussidio ma, purtroppo, nel frattempo i fondi a disposizione si erano esauriti.

Ebbene, tale situazione non è più tollerabile! Si deve pure fare qualcosa a favore di questi 450 pescatori che hanno diritto a ricevere quanto disposto per legge!

Mi rendo conto, signor Ministro, di sollevare una questione della quale ella può anche non avere sufficiente conoscenza, ma non posso fare a meno di rimettere alla sua sensibilità umana, civile, oltre che di governante, il problema! Non è possibile, ripeto, che questi 450 pescatori siano abbandonati; essi dovevano ricevere 70.000 lire ciascuno; cioè, per dieci giorni dovevano ricevere 7.000 lire al giorno e questo doveva avvenire tre anni or sono!

Signor Ministro, quale credibilità può avere lo Stato nei confronti di questa categoria di lavoratori?

Posso solo dire che in una zona di mare come quella vicina a Siracusa, tra le più inquinate d'Italia e dove quindi è impossibile o quasi pescare, questi lavoratori sono giunti all'esasperazione; vi è sempre un certo grado di sopportabilità sociale di fronte alle ingiustizie, alle angherie, ma tutto ha un limite. Questi pescatori non hanno alcuna colpa. Hanno presentato in tempo utile e regolarmente le proprie domande e debbono perciò ricevere il sussidio.

Io mi permetto di pregarla vivamente, signor Ministro, di intervenire in questa vicenda con la necessaria tempestività per risolverla al più presto e nel miglior modo possibile.

Sta a lei studiare come fare. Prima della fine anticipata della passata legislatura il ministro Gioia, ad esempio, mi aveva detto che forse, tramite un provvedimento del Ministro degli interni che stabilisse, a mezzo della Prefettura, l'erogazione di un sussidio, si poteva risolvere la questione. Non so se questa sia una strada ancora possibile ma, comunque, io ritengo che il Ministero della marina mercantile con gli strumenti a sua disposizione possa trovare, anche facendo riferimento a qualche capitolo di bilancio, una soluzione accettabile.

In definitiva, non si può dire che non c'è nulla da fare! Sarebbe veramente troppo triste, troppo angoscioso arrivare a questa conclusione.

Ripeto, non si tratta di grandi cifre: sono 70.000 lire per 450 persone, quindi poco più di 30 milioni a favore di persone le quali, ripeto, hanno diritto a ricevere questa provvidenza, un diritto derivante da una legge dello Stato.

Ho concluso, signor Ministro e confido che ella vorrà considerare quanto ho detto, che è bene risulti dagli atti parlamentari in quanto si tratta di un sistema di governo che non è accettabile, che deve essere modificato. Dalle piccole cose, infatti, si può dedurre che cosa accadrà poi per le cose più grandi!

F E D E R I C I . Signor Presidente, onorevoli senatori, credo si debba convenire sul fatto che, in relazione al bilancio della Marina mercantile, i problemi posti in luce sia dall'onorevole relatore che da quanti sono poi intervenuti hanno aperto una problematica generale che io, a nome del mio Gruppo, avevo evidenziato nel dibattito svoltosi in Aula ed anche in Commissione sui problemi specifici della FINMARE.

Nel mettere in luce questo dato comune non posso fare a meno di esprimere un augurio: che questa apertura non sia da correlare soltanto a questa fase finale del

dibattito sul bilancio della Marina mercantile, ma voglia invece esprimere l'impegno futuro delle varie forze politiche e democratiche qui presenti per risolvere problemi di questo settore che sono certamente rilevanti e complessi.

In questa direzione noi intendiamo continuare a dare il nostro contributo chiedendo anche al signor Ministro di farsi carico di informare la Commissione di qualche cosa in più rispetto a quello che è lo schema del bilancio.

Il primo problema che intendo affrontare è da noi ritenuto pregiudiziale: pensiamo infatti che oggi sia necessario avere due convinzioni profonde sulla base di dati concreti, di volontà politiche.

In primo luogo, dobbiamo essere tutti convinti, e noi lo siamo, della gravità della situazione del Paese, della disfunzione generale dell'economia marittima in Italia e, di conseguenza, del peso che tale elemento ha rispetto alla condizione generale della nostra economia. Ci troviamo cioè in un momento nel quale l'economia marittima nel suo complesso, dalla cantieristica alle linee marittime, dai problemi portuali a quelli ecologici, alla pesca, eccetera, va considerata per ciò che essa rappresenta di negativo rispetto all'economia generale del paese.

Ebbene, se siamo convinti di questo, allora forse sarà possibile mettere già in atto — nei rapporti tra Parlamento e Governo — delle ipotesi di lavoro tendenti a fare il punto sul bilancio del Ministero ed a prevedere anche tutto uno studio di rinnovamento del settore da attuare a breve scadenza.

In secondo luogo, dobbiamo essere convinti dell'importanza di rivedere profondamente il concetto di economia marittima in un paese industrializzato come il nostro, in un paese che ha visto modificare profondamente le proprie realtà economiche pur in un momento di grave crisi come quella attuale.

Ma un punto che io vorrei ora sottolineare è anche di ordine teorico.

Si tratta, cioè, di considerare l'economia marittima non tanto come un fattore se-

condario e marginale, ma come un vero e proprio meccanismo economico; quindi, non come un settore trascinato da altri settori, ma come un settore che oggi particolarmente (certo non 50 anni fa) può a sua volta trascinare un'altra serie di settori.

Ora, dicendo questo, non vorrei sfuggire a quelli che sono gli elementi di emergenza ai quali noi dobbiamo far fronte. Ma io credo che questi elementi di emergenza debbano essere inquadrati in una prospettiva che abbia questo supporto di politica economica. Vorrei qui dare qualche esempio.

Credo che oggi non esista alcun porto di un certo peso, porto cioè di importanza nazionale o internazionale, che non sia contemporaneamente porto industriale, porto petrolifero e porto commerciale. Questa trasformazione avvenuta nei principali porti italiani fornisce un altro elemento, ossia che con ogni probabilità nessun porto avrebbe avuto comunque lo sviluppo che ha avuto se non fosse anche porto industriale e porto petrolifero.

Ora, questo dato mi pare debba fare riflettere sulle questioni di ordine generale che ponevo. Il secondo dato, che vorrei portare a dimostrazione dello sforzo che noi dovremo fare, lo ricaviamo proprio dal bilancio che stiamo esaminando. Mi riferisco al fatto che la bilancia dei trasporti marittimi si è chiusa nel 1974 con un forte aumento del disavanzo, che è stato di 152,5 miliardi, rispetto al 1973; con un disavanzo, cioè, che è passato da 111,1 miliardi a 263,6 miliardi. Questo è un secondo dato che riguarda naturalmente tutta la tematica degli aumenti del disavanzo della bilancia dei pagamenti in generale, che non possiamo non considerare come dato da modificare profondamente; ed è un dato sul quale bisogna riflettere seriamente, perchè non investe una questione di ordine contingente.

L'andamento della bilancia dei trasporti marittimi in Italia registra questo andamento: negli ultimi 25 anni essa è stata negativa nei primi tre anni dopo la guerra, positiva nei successivi sette anni ed è ritornata negativa negli ultimi quindici anni. Quindi, la precipitazione ormai è con-

tinua, permanente e addirittura sembra irreversibile.

L'altro dato collegato al precedente e che ricavo dalle ultime notizie che abbiamo è il seguente: nel rapporto tra il risparmio di valuta, il guadagno di valuta e le spese della nostra marineria all'estero, il conto è andato precipitando in senso negativo tutti gli anni. Nel 1974 è stato — 44,5 miliardi.

Ho portato questi dati per non ripetere quello che i colleghi questa mattina hanno evidenziato: il rapporto, per esempio, tra marineria italiana ed estera nell'*import* — *export*. Ho usato altri termini per dire le stesse cose. L'unico elemento nuovo al quale ho voluto accennare, perchè mi pare che oggi preoccupi di più nel quadro complessivo dell'economia italiana, è appunto quello dei debiti con l'estero e, tra l'altro, del generale e profondo dissesto economico e monetario presente nel nostro paese.

Per questo, io credo che oggi noi dovremo rovesciare il vecchio concetto di marginalità, di infrastruttura di servizio applicato alla marineria in generale; rovesciare il concetto di porto-impresa, per andare invece a ragionare in termini diversi, considerando il settore della marineria vero e proprio meccanismo economico capace di incidere sul mercato interno, capace di indurre ad attività produttive, di riequilibrare il territorio, di aumentare la potenzialità di scambio, di dare un contributo, in poche parole, a quella che deve essere la ripresa economica del paese.

Dalla comprensione corretta di questi elementi, io credo che potrà poi più convenientemente scaturire un giudizio sul bilancio. Si tratta di un bilancio che, a mio avviso, offre appunto la dimostrazione delle manchevolezze di cui parlava il relatore, la dimostrazione per altro verso delle questioni da affrontare, e cioè di una serie di incapacità da parte dello Stato nel coordinare sia le entrate che le uscite e nel mettere ordine anche da un punto di vista legislativo. Mi riferisco, da un lato, al fatto che questa economia marittima la ritroviamo per una parte nel bilancio della Marina mercantile e per una parte nel bilancio dei

Trasporti, dall'altro, alla non avvenuta riforma delle gestioni portuali e ad altri problemi.

Su questa analisi del bilancio, ritengo quindi che si debba impostare un dibattito, un confronto parlamentare che ci permetta, non solo di superare la fase della votazione del bilancio stesso, ma di prevedere anche una serie di interventi legislativi che rovescino la situazione attuale. Per fare questo, dobbiamo tener presente che i tre nodi fondamentali sono: da una parte la marineria, dall'altra il problema portuali e i problemi della cantieristica. Non mi soffermerò specificamente sui settori particolari — FINMARE e via dicendo — sui quali abbiamo già dibattuto in altre occasioni; esprimerò soltanto alcune considerazioni sui problemi che investono i tre settori fondamentali.

Per quanto riguarda i problemi della marineria nel nostro paese, dobbiamo a mio avviso prendere atto che vi sono due elementi i quali hanno bisogno di essere profondamente modificati: il primo è la funzione della marineria di Stato, che deve essere rapidamente potenziata in tutte le sue capacità. Vi è appunto la legge di cui si è parlato, la « 684 » per la ristrutturazione dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale, che modifica radicalmente l'impostazione della marineria pubblica nel nostro paese la quale, da marineria soprattutto per trasporto passeggeri, deve diventare marineria per trasporto merci. Questo concetto, che naturalmente modifica anche i rapporti con i privati, deve essere applicato il più rapidamente possibile; deve essere, cioè, definita in maniera rapida la conclusione del piano.

Il secondo elemento sul quale ci siamo già soffermati altre volte riguarda in particolar modo le società miste per quanto concerne i carichi merce, soprattutto in accordo con le altre industrie di Stato. Questo è un elemento che bisogna accelerare fortemente, perchè si tratta di andare incontro a due esigenze di fondo: quella, cioè di risolvere il problema del rifornimento di materie prime ed energetiche nel nostro paese e l'altra di favorire anche il risparmio dei costi energetici. Voglio dire, in so-

stanza, che il problema non investe soltanto aspetti che riguardano l'occupazione e la trasformazione del settore; portare a termine bene questo piano significa anche dare risposte a quelli che sono i dati fondamentali della crisi del paese.

Vorrei aggiungere peraltro che, poichè gran parte di questo lavoro noi lo andiamo a sviluppare soprattutto con i cosiddetti paesi terzi, ciò ci può garantire anche uno sviluppo e un mutamento profondo della stessa politica estera italiana.

In collegamento con questa problematica, con la questione della flotta di preminente interesse nazionale, credo sia necessario anche aprire un capitolo nuovo per quello che riguarda il rapporto con gli armatori privati. Abbiamo letto in questi giorni, e certo l'avrà letto anche il signor Ministro, come sembri che gli armatori si siano messi d'accordo tra di loro, visto che prima avevano due associazioni mentre ora ne hanno una sola, visto che dalla Lolli Ghetti alla Lauro esiste questa nuova prospettiva, naturale dal punto di vista dei loro interessi. Credo che anche ciò debba permettere allo Stato italiano di andare ad una operatività di tipo nuovo con gli interessi privati dei suddetti armatori, al fine di stabilire appunto quali siano le funzioni.

Non intendo riaprire qui tutto il discorso, che abbiamo appena affrontato in occasione del dibattito sull'ultima legge concernente i raccomandati marittimi: a noi interessa oggi stabilire le due funzioni, visto che abbiamo una marineria pubblica ed una privata, in modo da sapere bene quali siano le prospettive dell'una e dell'altra; dobbiamo stabilire chiaramente quali siano i rapporti tra questi due blocchi, appunto per programmare complessivamente l'economia marittima nel nostro paese ed elaborare un piano in relazione alle necessità.

Certo, mi rendo conto che qui si aprono problemi molto seri, già per quanto riguarda i modi in cui si svolge il traffico, in generale, degli armatori privati; problemi che vanno a toccare situazioni di ordine internazionale, non solo quelle relative alle bandiere-ombra ma anche quelle delle con-

correnze, e che non sono facilmente risolvibili. Ma oggi esiste questa necessità e dobbiamo affrontarla.

Collegato a ciò è anche il problema della cantieristica. Una programmazione del nostro settore cantieristico, non può essere basata soltanto sul rapporto tra cantieri italiani e marineria pubblica; rapporto che è già difficile per quanto riguarda la situazione tecnologica dei nostri cantieri, rapporto che è già difficile rispetto ai problemi delle concorrenze estere. Credo che il Ministro possa confermare il fatto che una delle difficoltà nell'accelerazione dei tempi per il piano FINMARE è stata proprio in tale difficile rapporto, ad esempio per quanto riguarda la determinazione dei prezzi, dei costi delle navi che andavano a sostituire quelle che dovevano essere messe in disuso (del resto tali problemi li abbiamo sentiti esporre già dalla presidenza della FINMARE). Ad ogni modo dicevo che la questione non riguarda solo il rapporto cantieristica-flotta di Stato ma deve riguardare anche quello cantieristica-industria privata. E qui sorge nuovamente un problema che era già stato posto.

Oggi è ancora giusto ricorrere a leggi di finanziamento del credito navale o bisogna trasformare le leggi relative al credito in leggi per incentivare la cantieristica italiana? Questa è la domanda che ci poniamo, dato che finora il credito non è andato a favore della cantieristica bensì degli armatori.

G U S S O , *relatore alla Commissione.*
È da chiedersi se sia stato un male oppure un bene.

F E D E R I C I . Sarà stato anche un bene, ma come mai la marina mercantile italiana è in questa situazione? Non voglio raccogliere polemiche inutili, ma il problema si pone e va affrontato. Tra l'altro qui non parliamo solo di qualche piccolo cantiere: Trieste, Monfalcone, Ancona, Napoli sono città che vivono per larga misura su strutture industriali di questo tipo, per cui tutto il danno che può venire al settore ha conseguenze enormi in quanto si ripercuote sulla motoristica, sull'elettronica, su

una serie di industrie italiane che, tra l'altro, sappiamo essere oggi in una situazione di particolare disagio.

Nel nostro paese esiste una serie di cantieri fortemente arretrati e non competitivi. Tra questi, due si salvano in qualche modo, dal punto di vista tecnologico: i cantieri di Monfalcone e quelli Breda di Porto Marghera; i primi, però — senza voler in questo momento affrontare l'argomento delle responsabilità — sono stati progettati per le grandi stazze, che oggi sono in profondo declino, mentre i secondi sono stati organizzati, con l'entrata di Lolli Ghetti, per stazze medie, fino al massimo di 110-120 mila tonnellate; ma — guarda caso! — nel momento in cui sono stati ristrutturati, sono stati piuttosto dedicati al servizio degli interessi dello stesso Lolli Ghetti che non a quello generale. Non voglio, comunque, aprire un capitolo che non riguarda il ministro Fabbri bensì il ministro Bisaglia: bisognerà anzi che, come di solito, ci si incontri con quest'ultimo per approfondire la situazione. Ad ogni modo ciò che interessa in questo momento è il dato di fondo.

Il terzo nodo da sciogliere è quello relativo ai porti. Mi rendo conto che, quando affrontiamo tale tematica, dovremmo spezzare il nostro intervento in due parti, per sviscerarne una oggi ed un'altra la prossima settimana, durante l'esame del bilancio dei lavori pubblici. È questa, infatti, la situazione paradossale in cui ci troviamo: una parte è di competenza del Ministro della marina mercantile ed un'altra di competenza del Ministro dei lavori pubblici. Ad ogni modo il Ministro mi scuserà, soprattutto per il fatto che sarò costretto a ripetere molte considerazioni che sono già state avanzate da altri colleghi, e tutte in una direzione, in un senso che io credo vada recepito ed approfondito. Anche qui, infatti, riteniamo che i problemi di fondo che noi dobbiamo tener presenti siano in primo luogo la constatazione, con tutte le componenti che essa deve avere, del fatto che i porti italiani non sono competitivi nella maniera più assoluta; non solo non sono competitivi con i porti stranieri ma, per vivere, devono quotidianamente farsi la con-

correnza l'uno con l'altro. Questi sono i dati di fondo, e all'interno di essi vi sono tutte le altre distorsioni che sono state denunciate; distorsioni, naturalmente, che vanno dal fatto che alcuni porti hanno un ente gestore più una compagnia di lavoratori portuali, mentre altri hanno l'ente gestore ed hanno la compagnia che molte volte funziona anche da azienda di mezzi meccanici...

S E G R E T O . C'è anche la mafia dei porti, dappertutto. Anzi, se entriamo in questo campo, dobbiamo dire che la mafia dei porti c'è anche a San Benedetto del Tronto.

F E D E R I C I . Entriamoci, giacché questo è un problema che rende impossibile determinare il gioco delle tariffe. Anche qui è necessario dire le cose come stanno: un porto che ha l'ente ha maggiori possibilità, conta di più, di un porto che non l'ha. Questa è la realtà. A tale proposito, recepisco favorevolmente la proposta di indagine conoscitiva avanzata dal relatore, perché l'indagine permette una migliore acquisizione di certi dati.

Prendiamo un esempio. Il porto di Trieste o quello di Venezia contano più di quello di Ravenna o di quello di Livorno, e parliamo di porti nei quali certe forze sono più presenti che in altri. Voglio dire che i problemi sono questi e che è inutile girarci attorno: bisogna affrontarli. Perché? Perché altrimenti, signor Ministro e onorevoli colleghi, noi non abbiamo più che una dialettica: è colpa dei lavoratori portuali o è colpa dei padroni? Usciamo da questo schema, che ormai va avanti da troppi anni, perché con ogni probabilità la colpa è nel meccanismo complessivo che certo permette di giocare agli uni e agli altri le proprie carte, ma dal quale noi non usciamo se non affrontiamo realmente i problemi così come sono.

E dicendo questo mi riferisco a due o tre questioni. Innanzi tutto, al di là dei problemi legislativi, e concordo col collega Tonutti sul fatto che bisogna arrivare a definirli, la riforma delle gestioni portuali non

si esaurisce in pochi elementi puramente tecnici, amministrativi, economici. Voglio dire che quello delle doppie o triple funzioni ripetitive costituisce un problema che, se non è isolato a monte, non sarà mai risolto.

Esemplifico: il controllore del provveditorato al porto, il doganiere, il controllore della compagnia eseguono tutti e tre, successivamente, le stesse funzioni ripetitive in quanto ognuno di essi deve eseguire un controllo. Essi danno luogo ad una spesa, ad una diseconomia che noi non risolveremo mai se la lasceremo al livello attuale. Infatti, ognuno di questi tre lavoratori, dal suo punto di vista rivendicativo e sindacale, difenderà la propria posizione. Noi risolveremo la questione soltanto ponendo in termini nuovi il problema della gestione complessiva dei porti.

Questo problema introduce anche un altro elemento: il fatto, cioè, che i profondi mutamenti tecnologici verificatisi sia nella costruzione delle navi sia nei sistemi di carico e scarico, deve di conseguenza modificare anche l'organizzazione del lavoro.

Se un tempo, infatti, occorrevano tre gruisti ed una squadra di 12 portuali per scaricare una nave oggi, se la nave è una porta-*containers*, questi non servono più! Bisogna dunque rivedere tutto il meccanismo dell'organizzazione del lavoro.

Orbene, se le cose stanno in questi termini a me pare che la richiesta emersa da tutti gli interventi per arrivare ad una reale riforma delle gestioni portuali debba essere affrontata concretamente.

Mi pare tuttavia sia il caso di aggiungere che non si può arrivare ad una riforma delle gestioni in maniera schematica e burocratica. Intendo dire che noi, fin da oggi, poniamo un problema: non siamo più certi che sia necessario ampliare il tipo di provveditorati e di enti esistenti oggi in tutti i porti italiani; con ogni probabilità, infatti, questo porterebbe a gravissimi danni. Dovremo invece, con ogni probabilità, determinare sistemi portuali in grado di disporre di autorità portuali non ripetitive per ogni porto ma organizzate su base regionale o interregionale in modo da unifica-

re i momenti della direzione portuale organizzando poi in termini diversi il lavoro delle compagnie.

Dovremmo dunque orientarci verso una ipotesi di riforma delle gestioni portuali non soltanto formale e legislativa, ma al contrario, profondamente collegata con le realtà portuali concrete del paese.

Ma un altro importante elemento che desidero porre in evidenza riguarda il piano di investimento per i porti; a questo proposito noi dobbiamo, molto esplicitamente, esprimere la nostra critica.

Il piano per i porti, in Italia, è un piano obbligatorio per legge, non fa parte — cioè — di una volontà di programmazione. Esiste una legge, la n. 366, che faceva obbligo al Governo di presentare il piano dei porti entro l'agosto dell'anno scorso. In proposito, dobbiamo esprimere con forza la nostra protesta perchè nulla si è ancora fatto ed a questa protesta ci sarebbe da aggiungere un'altra considerazione: noi desideriamo conoscere a che punto siamo anche perchè non riteniamo giusto che qualcuno possa disporre della copia dei piani che, a quanto si dice, sono stati presentati al CIPE, ed altri non le abbiano!

Personalmente, dispongo di una copia del « Piano degli interventi portuali » relativo ai famosi 1.130 miliardi, ma non tutti i membri di questa Commissione ne hanno una simile!

La mia copia, comunque, è intestata al Ministero dei lavori pubblici ed a quello della Marina mercantile ed è intitolata « Relazione al piano organico pluriennale di interventi nel settore portuale, legge 6 agosto 1974, n. 366 ».

G U S S O, *relatore alla Commissione*. Più che di una relazione si tratterà forse di uno studio, di un documento predisposto su questo argomento.

F E D E R I C I. No, non si tratta di uno studio in quanto la copia di cui parlo è all'esame del CIPE che deve decidere.

Ciò che a me interessa è sapere qualcosa di più preciso in merito a questo documen-

to che, ripeto, non si sa se esiste o meno ma che, in definitiva, esiste dal momento che è arrivato fino al CIPE!

Questi sono dunque gli elementi di fondo che intendevo sottolineare — senza pretendere, del resto, nè di dire tutto, nè di replicare a tutti gli argomenti posti da altri oratori — volendo utilizzare gli elementi fornitici da questo dibattito sul bilancio della Marina mercantile per impostare un confronto, un lavoro che ci permetta, a breve termine, di uscire dalla situazione in cui siamo.

Un'ultima questione mi preme sottolineare: la riforma delle gestioni. Non vorremmo, infatti, nel mentre si tenta di impostare questa riforma, che si portasse avanti la vecchia abitudine — che non ci ha mai convinto — dell'eterno rinvio di certe nomine. Mi riferisco, per esempio, al fatto che il consorzio portuale di Napoli attende da tre anni la nomina del presidente e che il 30 novembre — se non vado errato — decadono dall'incarico il presidente del provveditorato al porto di Venezia e quello di Genova.

Il problema noi lo poniamo perchè sarebbe bene che anche in questa direzione non continuasse il vecchio sistema del sottogoverno. Vogliamo essere molto espliciti al riguardo: i porti hanno bisogno di riforme e di investimenti, ma hanno anche bisogno di tecnici capaci di fare i presidenti degli enti portuali. Sollecitiamo il Ministro perchè si vada in questa direzione, superando i vecchi metodi per cui magari valeva di più la tessera di partito che non la competenza. Chiediamo che si vada nella direzione delle competenze di tecnici capaci, di amministratori seri e rigorosi, di uomini cioè che appunto rendano i porti autonomi e funzionali.

Un'altra questione riguarda i problemi del demanio. I problemi del demanio — noi siamo d'accordo con i colleghi che ci hanno preceduto — debbono essere rivisti, sia per quanto concerne le concessioni, sia per quanto concerne gli introiti che possono derivarne allo Stato. Vi sono oggi profondi squilibri nelle concessioni e nelle tas-

se che sono imposte alle varie concessioni demaniali. Tempo fa ho dato un'occhiata alle tariffe e mi sono accorto, ad esempio, che paga di più chi pianta un ombrellone su di una spiaggia rispetto alla Montedison. Ora, noi possiamo anche stabilire di volere agevolare la Montedison, ma sarà bene valutarlo questo problema, anche perchè sappiamo che quando facciamo la concessione ad una grande industria, oltre all'agevolazione di farla pagare poco le diamo poi l'autonomia funzionale che non è una cosa di poco conto.

Essendo poi io d'accordo su di una serie di osservazioni fatte sull'inquinamento, interesserebbe a me sapere a che punto siamo con la legge 8 aprile 1976, n. 203, che è la legge che ha adeguato l'Italia ai paesi della CEE per quanto riguarda la pulizia delle navi nei porti, la pulizia soprattutto delle navi petroliere nei porti. Si tratta di una legge che stanziava, mi pare, 8 miliardi e che fa obbligo di impiantare in una serie di porti italiani servizi di pulizia e degassificazione.

G U S S O, *relatore alla Commissione.*
A partire da quest'anno, però, ed in alcuni cantieri.

F E D E R I C I. Era stata fatta anche l'elencazione di questi porti, ma io non la ricordo.

Un'ultima questione che vorrei sottoporre all'attenzione del Ministro e dei colleghi investe due elementi: il primo è che, sia nella prospettiva del piano dei porti, sia nella prospettiva della riforma delle gestioni portuali, sia più in generale nella prospettiva per una riforma complessiva dell'economia marittima nel nostro paese va qui riconfermata la richiesta del nostro Gruppo circa il coordinamento dei vari sistemi di trasporto che deve essere soprattutto incentrato nel piano nazionale dei trasporti e che non può più essere rinviato. Il secondo elemento riguarda i nostri rapporti con i paesi esteri.

Questa mattina si è parlato molto dell'Adriatico a proposito di un problema che

esiste per i porti del Mezzogiorno; si è accennato al problema del trattato di Osimo. Potrei aggiungere che altri problemi esistono per i nostri porti e che riguardano le infrastrutture, tanto per intenderci, che debbono guardare al Nord-Europa e che debbono guardare all'Est. Anche qui dobbiamo uscire da una serie di meccanismi che finora hanno funzionato molto male. Voglio dire, cioè, che poichè i porti italiani oltre che servire al territorio del nostro paese servono anche come punto di congiunzione soprattutto con i paesi arabo-africani, con il centro-Europa e con l'est-Europa, noi dobbiamo dare delle risposte in termini di ferrovia, in termini di strade, in termini di idrovie.

Chiediamo che si faccia un piano, che si stabiliscano delle priorità, per uscire da un meccanismo infernale, corporativo, campanilistico che, da una parte blocca tutto o quasi tutto e, dall'altra, non permette di sviluppare quello che è possibile sviluppare.

Domani, per esempio, a Monaco ci sarà una conferenza di tutte le regioni dell'arco alpino italiano, austriaco, tedesco e jugoslavo su questi problemi. Qualcuno forse c'informerà di quello che succederà, ma io ho sentito il dovere di citare questo fatto a titolo di informazione al Ministro perchè le questioni che saranno dibattute in tale circostanza sono di grande importanza.

E dico questo non solo per sottolineare che si tratta di un problema di scelte al nostro interno ma anche per richiamare la vostra attenzione su un dato più di fondo, cioè sull'equilibrio che l'Italia dovrà avere nelle due grandi direttrici rappresentate da una parte dall'URSS e dall'altra dal Nord. Bisogna che la politica economica estera italiana operi una scelta di questo genere; scelta che, dopo Helsinki, deve avvenire in termini diversi da quelli esistenti fino a qualche tempo fa, quando la frontiera orientale dell'Italia era solo una frontiera chiusa e persino la Regione del collega Tonutti aveva grandi estensioni occupate dai militari.

Queste sono le realtà di una politica che si è svolta in Europa e nel mondo, anzi di

una serie di fatti politici nuovi; e vorremmo poter discutere anche qui le scelte infrastrutturali sulla base di tali nuove condizioni politiche. Voglio dire che la scelta a proposito di un'autostrada o di un'idrovia o di unaferrovia è anche scelta di fondo di interessi economici.

G U S S O, *relatore alla Commissione*. Il collega sa che noi siamo favorevoli nei confronti della Jugoslavia e così via.

F E D E R I C I. Ma siccome vogliamo far tutto, mentre i fondi sono assai scarsi, le scelte politiche di fondo sono essenziali. E non credo di essere andato fuori tema, perchè questo problema è profondamente collegato con quello dei porti.

Ecco, quelli che ho illustrato mi sono sembrati alcuni nodi di fondo, che esulano forse anche dal tipo di dibattito che si è qui svolto; ma devo ripetere a conclusione, a nome anche del mio Gruppo, che gli interventi ascoltati stamani e la stessa relazione del collega Gusso hanno fortemente stimolato in questa direzione il nostro pensiero, in quanto riteniamo che anche la Commissione possa dare un grosso contributo unitario in tal senso e possa, attraverso questo settore dell'economia marittima, cooperare al rinnovamento dei processi economici del paese nonché al rinnovamento delle sue strutture legislative.

S E G R E T O. Sarò brevissimo desiderando svolgere alcune considerazioni sostanziali, anche se mi rendo conto del fatto che non si potrà modificare nulla: il bilancio è quello che è, è già stato approvato dalla Camera e quindi per noi non rappresenta, in pratica, che un atto dovuto. Ad ogni modo il discorso che mi accingo a fare avrà un significato di sollecitudine e di riflessione per la Commissione.

Circa la questione dei porti, ad esempio, vorrei dire che mi rendo conto del fatto che il signor Ministro non può risolverla essendo essa di competenza del Ministro dei lavori pubblici.

Comunque lei sa meglio di me, signor Ministro, che vi è una serie di porti in comple-

tamento, cioè con opere iniziate e non completate, che sono da anni in condizione di abbandono completo. Potrei portarle l'esempio di una serie di porticciuoli della Sicilia del sud, dove opere iniziate da anni non sono ancora completate e non c'è alcuna speranza che lo siano.

Quanto alla questione dei cantieri, diciamolo apertamente: i cantieri meridionali — non per fare del campanilismo — sono stati sacrificati ai grossi cantieri del Nord. Io so che, ad esempio, i cantieri di Palermo hanno vissuto intanto per le lotte sindacali che vanno svolgendosi da tempo e poi perchè la Regione è intervenuta; ma uno dei cantieri abbandonati a se stessi è in fase di demolizione. Questa è la realtà e quindi la situazione dei cantieri va considerata in senso generale. Sappiamo tutti che i cantieri del napoletano sono in fase di smobilitazione: facevano addirittura osservare alcuni deputati dello stesso PCI che la situazione cantieristica, a Napoli, era ed è drammatica; ma oggi questo non l'ho sentito dire, come non ho sentito parlare dei cantieri che vanno dal centro Italia in su.

Quanto alla ristrutturazione della flotta, signor Ministro, debbo dire che si è operato in relazione alle indicazioni dei sindacati, e lei sa meglio di me che purtroppo (queste cose dobbiamo riconoscerle, ed io ho il coraggio di farlo) che, arrivati a un certo punto, abbiamo dovuto cedere su qualche punto pur di non licenziare gli operai.

Circa la situazione dei portuali, il relatore ha coraggiosamente proposto una indagine conoscitiva sulla materia che può essere senz'altro utile. In proposito, anche se condividendo quanto si è detto sulla necessità di intervenire non posso dimenticare qual è la realtà dei nostri porti e sono pronto ad affermare, senza tema di smentita, che nel complesso la situazione del personale portuale è sostanzialmente tranquilla.

Dobbiamo preoccuparci piuttosto della marineria locale. Si è parlato di marineria di Stato e di marineria privata ma, per quanto concerne la prima, pur se esistono tuttora manchevolezze e disagi, non mi pare ci siano da dire molte cose; se, invece, guardiamo

alla marineria privata allora il nostro giudizio non può che essere negativo.

Le flotte private sono quelle che hanno goduto dei maggiori benefici ma, tuttora, imbarcano marinai con metodi molto discutibili nel senso che le scelte avvengono non sulla base di una normale contrattazione ma, in gran parte, su segnalazione, e su raccomandazione. In definitiva, se un marinaio vuole essere imbarcato si deve far raccomandare, altrimenti non ci riesce! Questa è la realtà delle cose e nessuno mi potrebbe contraddire. Addirittura, ci sono mozzi, marinai, addetti alle caldaie, perfino capitani che, per essere imbarcati, devono aspettare anche due-tre anni se non riescono a farsi raccomandare prima!

Non mi pare ci sia nulla da dire in ordine al salario che questi lavoratori percepiscono, ma ripeto, il difficile è trovare un posto di lavoro.

Altro problema da sottolineare è quello relativo alle nostre flottiglie pescherecce. Negli ultimi anni sono state approvate alcune « leggi » a favore di tali flottiglie ma, purtroppo, la Cassa per il Mezzogiorno non dispone più di fondi, per cui tutte le richieste che vengono avanzate rimangono inevase.

La Regione siciliana ha addirittura emanato una legge per ridare impulso alla cantieristica legata alla costruzione dei pescherecci ma, anche in questo caso, non è stato poi realizzato nulla; il Ministero della marina mercantile ha dei fondi a disposizione ma per le grosse cilindrate, se così posso esprimermi, del mare e quindi non certo per i motopescherecci. Mi rendo conto, in effetti, che le piccole barche sono destinate a scomparire ma, per ora ci sono e ci sono in quanto sulla costa pugliese, campana, calabrese, siciliana esistono una miriade di piccoli porti che possono ospitare soltanto piccole imbarcazioni. Non dimentichiamo, inoltre, che attorno a queste attività ruota molta manodopera che contribuisce in modo notevole alla vitalità economica di certe zone.

In questo momento, purtroppo, questa attività sta languendo, si sta indebolendo perchè la gente modesta che lavora sui motopescherecci non dispone dei duecento, tre-

cento milioni necessari per la costruzione di nuove barche. Mi riferisco soprattutto alle zone meridionali dove, ripeto, non vi sono queste disponibilità per cui lo Stato, o con prestiti agevolati o erogando denaro a fondo perduto, dovrebbe aiutare questo settore ridando coraggio a coloro che vi operano.

Io sono siciliano, signor Ministro, e non posso qui fare a meno di ricordare la situazione dei pescatori di Mazara del Vallo i quali si spingono verso le coste dell'Africa e spesso vedono le proprie imbarcazioni confiscate dai tunisini. Si dice che la punta della Sicilia verso l'Africa deve costituire una nuova « porta » per il nostro commercio, ma se il Governo non interviene e non considera con particolare attenzione certe situazioni i pescatori di quelle zone continueranno a condurre sempre una vita di stenti con la continua paura di vedersi bloccati nel proprio lavoro.

In particolare, c'è da dire che le poche licenze che sono state concesse ai padroni dei motopescherecci sono state accaparrate da coloro i quali erano più forti, più raccomandati e, nel caso di Mazara del Vallo, le licenze sono state pochissime!

Signor Ministro, mi rendo conto di aver fatto riferimento, nel mio intervento, a problemi che possono forse sembrare marginali nel contesto di una discussione sul bilancio della Marina mercantile. Ho tuttavia ritenuto opportuno farlo in quanto la realtà è fatta anche di queste cose per cui, pur rendendomi conto delle difficoltà della nostra economia, dico che anche a queste cose bisogna provvedere.

Infine, vorrei sollecitare il signor Ministro a prendere in considerazione la situazione dei nostri porti, che sono pieni di legname, di fogne, di acqua nera e fangosa. Sarebbe forse opportuno che il Ministero facesse un giro lungo alcuni porti della mia zona: a Sciacca, ad esempio, durante la campagna elettorale l'ex ministro Gioia (e questo lo dico senza intenti polemici) ha fatto trasportare una gru per togliere quattro barche vecchie e demolite; una volta finita la campagna elettorale quella gru è stata portata via. Vi sono molti porti del Meridione in-

quinati perchè vengono buttate cassette di pesce, legname, nafta e via dicendo.

PITRONE. Sono inquinati anche dalle industrie!

SEGRETO. Vorrei pregare il Ministro di fare in modo che venga almeno eliminato il grosso di questa sporcizia che attualmente c'impedisce addirittura di accostarci a molti porticcioli!

PRESIDENTE. Poichè nessun altro chiede di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

GUSSO, relatore alla Commissione. Mi pare che si possa replicare in modo molto sintetico, però con una brevissima premessa: nella situazione politica nella quale si trova il nostro Parlamento, il relatore non poteva evidentemente affrontare i problemi del bilancio e i problemi generali che il bilancio stesso solleva: partendo da un punto di vista parziale. Mi sono sforzato quindi, sia pure con la carenza di documentazione e di informazioni che ho lamentate, di essere il più obiettivo possibile.

Mi pare di poter dire che, nel complesso, la discussione si sia svolta in modo piuttosto costruttivo. Non spetta certamente a me replicare per quanto riguarda gli aspetti di competenza specifica del Ministro; mi limiterò soltanto a ricordare più che altro alcune questioni.

Un punto, sul quale si sono soffermati parecchi, è quello del problema di carattere istituzionale riguardante la concentrazione in un nico Ministero di tutte le competenze del settore dei trasporti.

Si tratta di un problema di grandissima portata, che ritengo non possa essere risolto nel breve periodo, ma che deve essere quanto meno posto allo studio, anche se nel breve periodo si devono trovare i necessari coordinamenti tra le varie competenze, sia in sede centrale che periferica.

L'altro problema, sempre di carattere istituzionale, è quello delle gestioni portuali. Anche questo punto è stato rappresentato in termini problematici, ma ritengo che nel

breve periodo debba essere quanto meno studiato per ricercare le forme più corrette con cui arrivare ad una gestione ottimale dei nostri porti. Mi pare però che in questo settore non sia necessario inventare formule nuove: vi sono nei paesi europei esempi che possono essere esaminati, giudicati ed eventualmente trasferiti nel nostro paese con gli opportuni adattamenti.

Ancora un altro problema affrontato da tutti è quello della flotta.

A questo proposito mi sia consentita una osservazione di carattere personale. È un fatto abbastanza anomalo che nei paesi ad economia di mercato vi sia una grande flotta pubblica. Abbiamo già detto che questo è il prodotto di una serie di fattori politici ed economici determinatisi nel tempo, per cui in Italia si è andato determinando un fenomeno che, se le mie conoscenze sono esatte, non è molto diffuso, nei paesi ad economia di mercato. Pur tuttavia la flotta pubblica esiste e ha posto dei problemi che peraltro sembrano affrontati in modo abbastanza razionale dalla legge, anche se restano da affrontare forme opportune di armonizzazione della flotta pubblica con quella privata, tenendo presenti quei rilievi che sono stati da più parti sollevati: è cioè necessario che, salvo per quei servizi che abbiamo definito « dovuti » alla collettività, per una larga fetta di questa flotta vi sia la contenenza dell'economicità e della imprenditorialità, soprattutto nei confronti della concorrenza estera.

Un altro problema è quello della cantieristica: su questo punto bisogna essere estremamente sinceri perchè è certamente un problema molto ma molto difficile da risolvere. Nella relazione della Fincantieri si afferma che il Giappone è in grado, con navi nuove di far concorrenza al mercato dell'usato. Se ciò è vero, e non ho motivo di ritenere che non lo sia, è evidente che per i cantieri italiani si pongono grossi problemi di riconversione; per cui mi permetto di rinnovare la proposta già avanzata nella relazione perchè, in sede di esame del disegno di legge sulla riconversione industriale, sia affrontato anche tale problema con tut-

te le questioni correlative della specializzazione e così via.

Ho appreso con piacere che da più parti si appoggia la proposta di una indagine conoscitiva sui costi delle operazioni portuali. Nella mia relazione ho parlato del costo di tali operazioni dal momento in cui la nave si presenta al porto al momento in cui ne esce. Quindi, pur avendo io una mia personale opinione sulle compagnie portuali, non intendevo riferirmi solo ai maggiori costi relativi alle compagnie portuali, ma anche a quelli degli altri operatori, per esempio, spedizionieri, raccomandatari, eccetera; ai maggiori costi derivanti da attrezzature ed impianti che non sono confacenti alla esigenza di un celere svolgimento delle operazioni portuali, alla mancanza di collegamenti con l'*hinterland* e così via. Potrei citare esempi di soste prolungate e non giustificate di carri ferroviari che non riescono ad essere dirottati verso le varie direzioni dell'*hinterland*. Anche questo determina maggiori costi, anche se forse non sono propri delle operazioni portuali; la merce cioè, viene a costare di più proprio per le strozzature fisiche esistenti nel collegamento tra il porto e l'*hinterland* che gli compete o che cerca di guadagnarsi.

Mi pare vada accolta anche la proposta di conoscere lo stato del demanio marittimo. Io non ho informazioni nè documentazioni in proposito, nè una conoscenza dettagliata del problema, però vi sono casi che saltano all'occhio. Potrei citare esempi di concessionari pubblici che gestiscono in modo eccellente il demanio, come pure concessionari pubblici che la gestiscono in modo pessimo; altrettanto può dirsi per concessionari privati. Anche a questo proposito, quindi, sarebbe importante conoscere esattamente la situazione ed il costo che la gestione dei beni demaniali comporta per lo Stato, nonchè il ricavato che lo stesso ne riceve.

Ultimo punto — e per gli altri evidentemente bisogna sorvolare — è quello relativo al piano dei porti e, più in generale, ai trasporti marittimi; e qui ribadisco quanto ho già detto in sede di relazione, e che è stato fatto proprio da tutti i colleghi, e cioè sulla opportunità di affrontare tale argomento

quantomeno nelle linee del piano nazionale dei trasporti.

SEGRETO. Prima dobbiamo terminare le opere rimaste in sospeso, altrimenti si ripete la storia del quanto binario di Firenze o della terza autostrada.

GUSSO, *relatore alla Commissione*. Bisogna anche guardare all'interesse più generale del Paese. Io sono dell'opinione che i problemi citati siano molto importanti, ma ...

SEGRETO. Nel Mezzogiorno abbiamo ancora i trenini tipo Far West.

GUSSO, *relatore alla Commissione*. Volevo dire che non so se l'economia generale del Paese ricava maggior beneficio affrontando solo i problemi più minuti e particolari o se i suoi problemi non si risolvano in modo migliore aumentando gli scambi con i paesi europei e con tutto il mondo. Sono quantomeno questioni che vanno portate avanti assieme, tanto più che, a mio avviso, la soluzione dei problemi del Mezzogiorno passa attraverso la soluzione dei problemi generali del Paese ed attraverso gli scambi con tutto il bacino del Mediterraneo, con i paesi terzi, con i paesi industrializzati, nonchè attraverso tutte quelle relazioni di scambio che il nostro Paese ha con l'Europa occidentale ed orientale. Per cui, ripeto, è evidente che tutta questa problematica va inquadrata in modo unitario; nè il fatto che sia necessario affrontare questioni che stanno a cuore a determinate popolazioni non deve consentirci di trascurare il problema generale.

Concludo invitando la Commissione a voler esprimere parere favorevole alla tabella in esame.

FABBR I, *ministro della marina mercantile*. Signor Presidente, onorevoli senatori, la relazione e la discussione su di essa sono state, mi sembra, convenientemente sviluppate, tanto che mi costringerebbero a dare una risposta puntuale che si protrar-

rebbe piuttosto a lungo. Ora non so quali limiti di tempo ci siano assegnati, o — se tali termini non esistono — quale potrà essere la pazienza della Commissione nello ascoltarmi. Cercherò di essere sintetico, senza però evitare di rispondere alla complessa tematica qui affrontata.

Devo innanzi tutto ringraziare i senatori intervenuti al dibattito per il modo con cui questo è stato portato avanti; e devo ringraziare in particolare il senatore Gusso per la sua relazione che ha sollevato moltissimi problemi, direi praticamente tutti i problemi connessi alla politica del Ministero. È evidente che durante un dibattito di questo tipo non sarà possibile trattare in maniera adeguata tutti gli argomenti sollevati: penso tuttavia che circostanze favorevoli ci consentiranno, nel corso dell'attività della Commissione, di venire a parlare più diffusamente sui singoli aspetti dei problemi stessi.

Passando a rispondere agli interventi svolti in aula, vorrei innanzi tutto rivolgermi al senatore Crollanza che ha mosso alla discussione una critica di natura metodologica. Io non ritengo che il nuovo modo in cui si discute il bilancio rispetto al passato, abbia costituito un passo indietro (è chiaro che dicendo nuovo modo, intendo riferirmi alla riforma Curti del 1964 che ha disposto, invece del dibattito in aula sui problemi dei singoli dicasteri, l'unificazione del dibattito in aula, in modo da dare maggior peso ai problemi di politica economica generale senza con ciò disattendere i problemi dei singoli Ministeri). La riforma Curti non è stata solo attuativa di un sistema di discussione, ma anche di un sistema di configurazione diversa delle scritture di bilancio, perchè l'introduzione della classificazione funzionale, ad esempio, rispetto alla classificazione semplicemente per capitoli come era attuata prima della stessa riforma, ha significato un modo direi più attuale ed originale, più adeguato alla realtà economica, di vedere i problemi del bilancio. Non ritengo dunque che la riforma Curti abbia costituito un passo indietro, anche se ritengo che essa non abbia posto un punto fermo per quella che potrebbe essere una riforma dell'esame e della discussione del bilancio dello Stato.

Di questi problemi se ne parlerà comunque certamente nella Commissione competente.

Verrò ora a parlare dei problemi particolari del Ministero. È stata notata dal senatore Federici e da altri, la carenza (e non soltanto da parte dell'autorità politica) nel modo di concepire la politica marittima nei confronti della politica economica generale.

Io devo confessare che, arrivato a capo di questo Ministero fornito di una preparazione economica generale e non specifica, ho potuto constatare come effettivamente l'osservazione del senatore Federici risponda a verità e come l'economia dei trasporti marittimi sia considerata non dico come fatto marginale rispetto ai problemi economici generali, ma sicuramente non con la ottica della funzione trainante che deve avere e che ha in relazione all'economia generale del paese come il nostro che ha uno sviluppo costiero enorme e che ha visto, rispetto alla tradizione, molto spesso segnare il passo, se non addirittura fare passi indietro.

Sono stati qui portati dei dati: ne potrei fornire degli altri, ma mi limiterò soltanto a confermare quelli già elencati nel corso dei vari interventi, riservandomi di integrarli con pochissimi altri.

Se è vero che il nostro paese occupa il nono posto nella graduatoria mondiale per tonnellaggio di stazza lorda di naviglio battente bandiera nazionale, è anche vero che questo nono posto rappresenta una retrocessione rispetto a parecchi anni fa, anche rispetto all'anteguerra. È anche vero che altri paesi hanno compiuto dei progressi rapidissimi a questo riguardo: si prenda ad esempio la Grecia che ha scavalcato molte nazioni per collocarsi ad uno dei primi posti nel mondo, solo per aver adottato dei provvedimenti che hanno favorito il rientro alla bandiera nazionale di molti natanti battenti bandiera-ombra. Il problema delle bandiere-ombra è stato affrontato concedendo facilitazioni fiscali ed incentivi: tale sistema potrebbe essere utilizzato anche da altri paesi ma bisogna tenere presente che, a tal fine, è necessario ottenere la solidarietà di un certo numero di nazioni che siano associate tra loro. Quello che si sta facendo in

sede CEE credo sia una strada utile per combattere il fenomeno.

Ai dati forniti nel corso degli interventi ne aggiungerò qualche altro. Soltanto il 24 per cento, o forse meno, di tutte le importazioni ed esportazioni che viaggiano per mare (sono l'80 per cento del totale) sono trasportate da natanti battenti bandiera nazionale. Inoltre credo di poter rafforzare la considerazione fatta dal senatore Federici quando ha indicato l'inversione di tendenza che ha caratterizzato la bilancia dei noli marittimi che per il passato costituiva una delle tre partite invisibili nella bilancia valutaria dei pagamenti. Le tre partite invisibili della politica economica italiana, erano costituite in ordine di importanza dalle entrate turistiche, dalla rimessa degli emigranti e dai noli marittimi. Le partite invisibili attive sono ora rimaste soltanto due: la voce « noli » ha segnato nel corso del 1975 360 miliardi di passivo, dunque un miliardo al giorno; e tale situazione ci è stata confermata dall'andamento del primo trimestre del 1976 per il quale abbiamo avuto recentissimamente i dati definitivi.

Tutto questo sta a dimostrare che è necessaria una serie di interventi, anche urgenti, al fine di migliorare la situazione della politica marittima italiana, per far sì che essa possa costituire, come realmente può costituire, un elemento trainante della politica economica generale del paese.

Vorrei a questo punto soffermarmi sul problema della ristrutturazione della flotta. Ho avuto modo di riferire recentemente, anche davanti a questa Commissione, sulla situazione dello stato di attuazione del piano di ristrutturazione della flotta previsto dalla legge n. 684. E vorrei a questo proposito fornire ulteriori ragguagli su quello che è intervenuto nel periodo fra la riunione precedente e questa. Tali ragguagli riguardano l'attuazione della seconda fase del piano di ristrutturazione, quella fase indicata con il nome di « attività crocieristica » che si dovrebbe attuare con la costituzione di una società mista tra la FINMARE e due armatori privati, Costa e Lauro, per compiere delle crociere nel Mar dei Caraibi e nel Mediterraneo con due navi della flotta della so-

cietà Italia: la « Galilei » facente scalo attualmente tra l'Australia e Napoli, e la « Marconi » facente rotta attualmente verso il Sud-America.

La seconda fase prevedeva il ritiro di queste due unità, la loro trasformazione in navi da crociera da farsi nei cantieri di Palermo e di Napoli, e il concorso delle Regioni che avrebbero dovuto assicurare trecento posti per 180 giorni di crociera sulle due navi. Ho detto anche che esistevano delle perplessità che io avrei cercato di superare, di natura economica, finanziaria e di carattere giuridico, e in tal senso avevo predisposto un disegno di legge che avevo diramato di concerto con il Ministro del tesoro, e che attendeva di essere presentato in Consiglio dei ministri. I colleghi sono stati informati dalla stampa che si è arrivati a un'azione di sciopero negli ultimi giorni perchè si è ritenuto che il Ministro della marina mercantile avesse cambiato la sua posizione nei confronti di questa iniziativa. Si è scritto nei giornali, che falsificano spesso la realtà, del rifiuto del Ministro della marina mercantile di condurre avanti questa iniziativa. Così ora siamo di fronte ad obiezioni da parte del Ministero del tesoro, che cerchiamo di superare; e la prossima settimana avrei intenzione di presentare il disegno di legge al Consiglio dei ministri.

Non v'è dubbio che questo piano, che ha l'adesione di due sindacati, la CISL e la CGIL, ma l'opposizione assoluta, direi violenta, della UIL, presenta degli interrogativi non solo per il fatto che il piano parte con un passivo di mezzo miliardo sulla carta, passivo che non tiene conto dell'eventuale costo di noleggio delle due navi, ma anche delle perplessità di natura occupazionale, in quanto, secondo la UIL, per esempio, questa iniziativa non rispetterebbe i livelli di occupazione per i marittimi, creerebbe delle difficoltà. La UIL in particolare sostiene che è assurdo che una nave della flotta di Stato, come la « Galilei », si ritiri dalla rotta Napoli-Australia, quando, nello stesso tempo, questa rotta viene effettuata dalla nave russa « Leonardo Livinov » (una vecchia nave, di trentadue anni di età, già battente bandiera britannica) con prezzi infe-

riori a quelli praticati dalla flotta di Stato. La UIL dice che siamo di fronte ad una politica di *dumping*, ma non è il solo, questo esempio, tanto nel Mediterraneo che nel Mare del Nord. Questo problema è stato anche affrontato in sede CEE nel novembre scorso, in relazione alle navi delle Nazioni appartenenti al Patto di Varsavia, Paesi che vanno acquisendo una quota sempre più importante, con le conseguenze economiche e politiche che lascio immaginare.

Sta di fatto che negli ultimi anni la flotta dei Paesi del Patto di Varsavia è aumentata in maniera considerevole. Direi che dal 1960 al 1975, negli ultimi quindici anni, il tonnellaggio navale appartenente ai Paesi del Patto di Varsavia è sestuplicato ed è molto superiore alle necessità dei trasporti marittimi che tali Paesi hanno. Si fa quindi una politica di *dumping* soprattutto nei confronti dei Paesi della CEE, che non interessa soltanto i trasporti delle navi mercantili, ma anche le attività di crociera eccetera. Questa preoccupazione, come ho detto, è stata sottolineata anche in sede CEE, ed è presente anche al Ministero della marina mercantile italiana, non per il colore politico, ma anche per le considerazioni di carattere economico che stanno a dimostrare una sempre minore concorrenza della flotta italiana rispetto ad altri Paesi.

E veniamo quindi a parlare del problema dei costi dei trasporti marittimi, dei costi degli scali portuali che sono stati bene sottolineati dai colleghi Russo, Tramonti e Federici. È evidente che non si tratta soltanto di problemi di tariffe, ma anche di problemi di infrastrutture, sia infrastrutture portuali vere e proprie, sia quelle che stanno alle spalle del porto e che consentono una facilità di scorrimento per i mezzi di trasporto. Sono d'accordo nel ritenere, come dice il senatore Russo, che sia opportuno questo indice sui costi che ci sono nei porti italiani, vederlo sotto tutti gli aspetti: quindi, non solo del costo delle compagnie portuali che, come è noto, incidono oggi maggiormente perchè si ritiene che il costo delle compagnie portuali oscilli intorno al trenta per cento del costo lordo del nolo, ma anche tutti quei costi, compresi quelli legati a maggiore presenza

di infrastrutture portuali. Perchè noi stiamo assistendo ad una diminuzione che avviene in maniera crescente, con una cadenza molto forte, dell'attività di quasi tutti i porti italiani, fatta qualche eccezione. E assistiamo anche ad un fatto che è clamoroso, come la denuncia che è stata fatta recentemente da armatori e da industriali, che armatori facenti parte della nuova organizzazione unitaria creatasi nei giorni scorsi, o anche appartenenti alla Confindustria, nella convenzione stipulata per il trasporto di merci da Porto Torres a Genova, anzichè seguire la rotta che sarebbe naturale per portare questo materiale in Svizzera, arrivano addirittura a doppiare Gibilterra; quindi arrivano al nuovo porto olandese di Plessing, per poi realizzare il trasporto in ferrovia da Plessing a Berna. Mi è stata documentata la convenienza di questo tipo di trasporto che, così enunciato, sembrerebbe addirittura paradossale. Quindi ritengo sia urgente e necessario vedere dentro queste cose senza pregiudizi nei confronti di nessuno, nè pregiudizi di carattere politico, anche se il collega Federici ha voluto fare un accenno, che non ho ben compreso perchè ha detto: «...porti amministrati da certe forze»: non ho chiarito con precisione a cosa volesse alludere. Io ritengo che questo vada fatto in maniera obiettiva, spassionata, senza pregiudizi di natura politica, senza pregiudizi di natura sindacale, pur con tutto il rispetto che i lavoratori meritano nel quadro delle valutazioni economiche, ma è certo che una ricerca di questo genere la ritengo indispensabile.

Il senatore Federici ha voluto anche fermarsi, sempre per quanto riguarda i problemi della flotta, alle società miste, che costituiscono il punto importante del programma previsto dalla legge n. 184. Ha detto anche che occorre aprire un capitolo nuovo con gli armatori privati nel senso che è necessario indicare chiaramente quali sono le prospettive che persegue l'armamento di questi rispetto all'armamento di Stato. Sono perfettamente d'accordo sul fatto che questo debba avvenire.

Del resto, la stessa legge n. 684 ha previsto non solo per la costituzione delle società miste ma anche per una programmazione della

politica dei trasporti marittimi in generale la costituzione di un Comitato composto di rappresentanti dell'armamento privato, di quello pubblico nonché di rappresentanti dei cantieri. In seno a tale Comitato dovrebbero essere concordati i programmi di sviluppo sia dell'armamento privato che di quello pubblico.

Devo dire che questo Comitato si è riunito solamente un paio di volte e che non ha ottenuto risultati che possono far pensare a prospettive favorevoli; tuttavia, io continuerò per questa strada che è stata iniziata e vedrò se ci sono ostacoli di carattere procedurale, metodologico che impediscono di arrivare a chiarire le rispettive posizioni ed i problemi che, certamente, sono aperti. Non si deve essere assolutamente difensori della flotta di Stato quando, ad esempio, uno stesso servizio di linea, sia passeggeri che merci, viene esercitato in maniera positiva e senza sovvenzioni da parte di un armatore privato. Mi riferisco, in particolare, alla linea Livorno-Olbia esercitata dalla società Traghetti Mediterraneo della Riveras che non ha avuto — ad esempio — tutti quei guai che si sono invece verificati sotto Ferragosto a Civitavecchia per l'imbarco di merci e passeggeri per la Sardegna con il servizio di Stato.

A questo riguardo, la legge sulla ristrutturazione della flotta prevede la sostituzione dell'armamento privato con l'armamento pubblico ma, ripeto, vi è una domanda che pongo soprattutto a me stesso: si deve, a tutti i costi, applicare la legge o non è forse meglio rivederla in certi casi quando la revisione medesima comporti risparmi e fatti positivi sul piano economico, come potrebbero essere quelli che ho ora citato ai quali potrei aggiungerne altri?

In altri termini, voglio dire che quando si tratta di questioni economiche non deve costituire un limite una legge che, pur con grande impegno di tutte le parti apolitiche, siamo riusciti a predisporre; a mio avviso, è anche necessario valutare quei provvedimenti di modifica suggeriti e consentiti da certe situazioni.

Naturalmente, questo ragionamento vale anche in senso opposto.

Vengo ora a parlare, sempre rispondendo al senatore Federici, della questione del rafforzamento della marineria di Stato. Quando abbiamo varato la legge di ristrutturazione della flotta ci siamo incamminati per questa strada, tuttavia la legge stessa diceva che il rafforzamento dell'armamento pubblico non doveva andare a detrimento di quello privato. Basti ricordare, per quanto riguarda l'armamento privato, che al momento in cui si approvò la legge n. 684 la flotta Finmare rappresentava solo il 10 per cento di tutta la flotta italiana che era allora di sette milioni di tonnellate e che ora è arrivato a circa 11 milioni di tonnellate.

Per quanto riguarda il problema dei porti vorrei dire che ci stiamo muovendo, rispondendo sempre al senatore Federici, secondo quanto egli ha dinanzi ricordato: vale a dire, secondo quanto stabilito dalla legge che stanziò a suo tempo 160 miliardi — legge 6 agosto 1974, n. 366 — per l'attuazione di provvedimenti urgenti e di primo intervento di opere portuali, e che stabiliva l'impegno per il Governo di presentare il cosiddetto « piano dei porti » entro il 26 agosto 1975.

Mi pare sia il caso di dare un breve resoconto di quanto è avvenuto in merito allo stato di attuazione della legge di cui sopra, affinché ci si renda conto del ritmo con il quale avvenne l'esecuzione delle opere portuali.

La spesa di 160 miliardi, secondo l'intento del legislatore, era divisa in 5 esercizi finanziari dal 1974 al 1978 con una cadenza di 10 - 25 - 50 - 50 - 25 miliardi l'anno. Tale spesa rappresentava solo un'anticipazione rispetto al piano organico pluriennale che avrebbe dovuto rappresentare il Governo e, sulla base delle direttive CIPE e dei pareri formulati dalle Regioni interessate, sono stati approvati, con decreti ministeriali del Ministero dei lavori pubblici e della Marina mercantile, del febbraio 1975, il programma generale ed i programmi esecutivi degli interventi finanziati con questi fondi.

A Savona Vado sono stati destinati 9 miliardi, 30 miliardi a Genova, 9 miliardi a La Spezia, 12 miliardi a Livorno, 5 miliardi a Civitavecchia, 8 miliardi a Trieste, 9,5 mi-

liardi a Venezia, 3 miliardi a Ravenna, 30 miliardi a Napoli, 7,6 miliardi a Palermo, 5 miliardi a Catania, 1,5 miliardi ad Augusta, 10 miliardi a Cagliari, 3,5 miliardi a Porto Torres, 2,2 miliardi a Monfalcone, 800 milioni a Marina di Carrara e quindi altre somme sono state destinate a porti minori di altre località.

Al 1° luglio 1976 la situazione relativa a questi interventi era la seguente: progetti in fase di istruttoria tecnica 15 per un importo di 20 miliardi, progetti in fase di istruttoria amministrativa 6 per un importo di 8 miliardi 650 milioni, progetti in fase di appalto 24 per un importo di 38 miliardi ed 800 milioni, progetti appaltati e di prossimo inizio 2 per un importo di 2 miliardi 420 milioni, progetti in corso di esecuzione 47 per un importo di 49 miliardi 210 milioni.

Pertanto, i progetti esecutivi redatti erano 94, alla data del 1° luglio 1976, per un importo di 119 miliardi 180 milioni. Si può dunque prevedere che lo stanziamento previsto dalla legge n. 366 sarà completamente impegnato entro la prima metà del prossimo anno.

Inoltre, in aggiunta allo stanziamento di 160 miliardi, erano stati stanziati 50 miliardi ripartiti tra i porti di Genova, Napoli Trieste e Venezia (rispettivamente 17,1 miliardi a Genova, 18 miliardi a Napoli, 9,5 miliardi a Trieste, 5,4 miliardi a Venezia).

Sono stati già approvati i progetti relativi e sono in corso di appalto i lavori, fatta unica eccezione per quelli relativi al porto di Napoli che sono ancora in corso di elaborazione.

Questo piano dei porti ha già ottenuto una specie di sanzione da parte dell'ultimo Consiglio dei ministri tenutosi prima delle elezioni dello scorso giugno; il Governo attuale non ha ancora detto una parola precisa al riguardo, ma si ritiene impegnato a portare avanti questa iniziativa. Il Presidente del Consiglio, nelle sue dichiarazioni programmatiche fatte dinanzi al Parlamento, non ha fatto una specifica menzione dal piano dei porti ma ha voluto comprendere nel programma più generale del piano dei trasporti anche questo settore; io attendo — e mi si dice sempre che è imminente — la riunione

politica in sede CIPE del sottocomitato dei Ministri dei trasporti che doveva riunirsi già dalla fine di settembre ma che, a tutt'oggi, attende ancora di essere convocata forse per la preminenza che, rispetto a questi problemi, viene data a quelli di carattere economico che urgono in questo momento.

Non ho nulla da dire in merito al fatto che il senatore Federici abbia portato qui in Commissione una copia del piano dei porti; credo sia dovere di ogni parlamentare quello di richiedere e di ottenere la documentazione necessaria per lo svolgimento del proprio mandato. Non mi pare dunque che vi possano essere motivi di meraviglia al riguardo.

C A R R I . Vi è però da dire che, ufficialmente, il Ministero della marina mercantile — di fronte a questa richiesta — ha risposto negativamente.

F A B B R I , *ministro della marina mercantile*. Non ho mai risposto di no!

C A R R I . Non lei; personalmente, comunque, io ho telefonato alla Segreteria del Ministro che l'ha preceduta per chiedere una copia del piano dei porti e mi è stato detto che non poteva essere consegnata prima che fosse stata esaminata e discussa in sede CIPE.

F A B B R I , *ministro della marina mercantile*. Mi pare sia il caso di illustrare alla Commissione come è strutturato questo piano dei porti. Su 106 porti italiani di pertinenza statale, i porti italiani sono 146, ne sono stati scelti 25 per gli interventi più sostanziosi.

A questi 25 porti corrisponde uno stanziamento complessivo di 1.000 miliardi; 100 miliardi invece vengono assegnati agli altri 81 porti minori e 30 miliardi sono destinati per l'acquisizione di mezzi meccanici.

Ho già avuto modo di dichiarare in sede di Commissione alla Camera dei deputati, che se la questione si rivedrà, come ne sono convinto, in sede politica, e si dovrà rivederla anche in quella parlamentare, la mia posizione personale è nel senso che si deve restrin-

gere l'area dei porti in cui operare gli interventi coi 1.000 miliardi: 25 porti di rilevanza nazionale sono ancora troppi. Questo è un discorso che spiacerà a qualcuno, anche a qualche parlamentare, perchè ognuno di noi è legato ad interessi di collegio e deve portare avanti un certo discorso. Ma invece deve prevalere l'interesse generale: se vogliamo fare degli interventi che abbiano significato, soprattutto ai fini della concorrenza dei porti stranieri, non possiamo disperdere queste risorse in un numero esagerato di porti. Occorre concentrare questi interventi, perchè soltanto in tal modo potremo realizzare una politica marittima valida sotto il profilo economico. Quindi non appena sarà possibile, e spero molto presto, continuerà a sollecitare la riunione del Sottocomitato dei trasporti, perchè nel quadro generale del piano dei trasporti si prenda in esame e si possa avanzare rapidamente in tale questione.

Vengo ora a trattare dei cantieri. Non faccio un lungo discorso, perchè ritengo che avremo occasione anche in prosieguo di tempo di riparlare. E poi la situazione generale è nota: esiste una crisi mondiale gravissima di tutti i cantieri. Posso al riguardo riferire riguardo all'incontro tenutosi a Roma il 16 settembre scorso, con la riunione dell'associazione che raccoglie tutti gli operatori cantieristici del mondo. Erano presenti soprattutto i rappresentanti d'Europa e del Giappone. Lo scopo della riunione era quello di ricercare un accordo tra l'Europa ed il Giappone ai fini di regolare le quantità di commesse che sono in corso e che hanno segnato un rapido calo. Purtroppo l'esito di quest'incontro è stato negativo. La questione poi è stata riportata in sede CEE, ove il problema è stato dibattuto a livello di Commissione e di Consiglio dei ministri.

Vi fornisco qualche dato sulla situazione dei cantieri; anzitutto rilevo l'assenza totale di ordini di privati nei cantieri italiani. È questa un'affermazione con la quale voglio rispondere ad una certa illusione che era stata ipotizzata dal senatore Federici.

Nel dicembre 1975 il livello mondiale aveva toccato il punto più basso negli ultimi 4 anni: si erano registrate commesse per 82,3 milioni di stazza lorda e tale dato rappresen-

tava già un quarto in meno di commesse del 1974, e nel corso del 1975 sono stati annullati contratti per 18 milioni di tonnellate di stazza lorda riguardo le navi di grosso tonnellaggio. Anche il Giappone ha segnato una perdita di 6 milioni e mezzo di tonnellate di stazza lorda. Tuttavia gli ordini di commesse al Giappone rimangono molto considerevoli: 31,4 milioni di tonnellate di stazza lorda, pari al 56,3 per cento del totale mondiale, in quanto il potenziale di lavorazione dei cantieri di tutto il mondo è di 50 milioni di tonnellate di stazza lorda all'anno.

Gli ordini nel 1975 sono stati di 13 milioni di tonnellate di stazza lorda, contro i 25 milioni del 1974 ed i 72 milioni del 1973. Appare quindi che il Giappone riesce a salvarsi da questa crisi generale.

Occorre anche dire che si è salvato relativamente, perchè il Giappone ha dovuto registrare, negli ultimi mesi, una riduzione dell'occupazione, che tocca quasi le 100.000 unità. Però diversi sono i fattori che portano a questa situazione: anzitutto il fatto che i cantieri giapponesi sono la catena finale di grossi *holdings*: e la disponibilità di questa catena influisce positivamente sull'andamento economico della gestione delle aziende interessate.

Un fatto che dev'essere fortemente sottolineato è la produttività del lavoro in Giappone rispetto alla produttività nei cantieri europei e italiani: le ore lavorative in Giappone, per anno, sono 2.100, rispetto alla media europea di 1.700 ore ed a quella italiana di 1.400 ore lavorative annue.

Bisogna che facciamo anche noi certi conti, se vogliamo incidere sul costo del lavoro.

Per quanto riguarda i bacini di carenaggio, abbiamo seguito una politica, muovendoci in questa situazione difficile per noi, perchè esistono nel mondo 39 superbacini di carenaggio, altri 19 bacini sono in corso di costruzione e saranno pronti entro il 1980. Le nostre navi superiori alle 150.000 tonnellate lorde sono 760 in tutto. Gli ordini per lavori di carenaggio globalmente per tutti i cantieri sono di 3500 giorni complessivi all'anno lavorativi, contro i 10.000 di disponibilità attuali e contro i 15.000 che avremo nel 1980.

Noi dobbiamo, per forza di cose, cambiare registro anche a questo riguardo, perchè non è possibile una cosa del genere; forse ciò è avvenuto perchè non c'è stato coordinamento tra l'iniziativa delle Regioni e quella dello Stato; è vero che siamo da poco riduci dal 1972, quando sembrava che il gigantismo navale fosse la linea direttrice di ogni attività nel settore dei trasporti marittimi, ma purtroppo la situazione oggi è quella che è e pertanto a questo riguardo dobbiamo fare le nostre considerazioni.

Vediamo ora quali sono le prospettive per i cantieri navali italiani; l'attuazione del piano di ristrutturazione della flotta e le ordinazioni che sono in atto da parte del Ministero della difesa per l'acquisizione di nuove leggi, secondo leggi già approvate dal Parlamento e quindi per somme già stanziare, ci danno una certa garanzia di continuità di lavoro fino al 1980; cioè fino al 1980 i nostri cantieri non dovrebbero avere grossi problemi; possiamo fare un'eccezione per i cantieri di Monfalcone, date le dimensioni di quella struttura, ma anche per Monfalcone si dovrà adottare una politica tale che, nonostante le sue dimensioni attuate negli anni del boom, si possa trovare una garanzia di soluzione. C'è una ultima cosa; oggi c'è un nuovo indirizzo nella costruzione di navi che portano il gas naturale liquefatto; abbiamo avuto due commesse per i cantieri Breda, come ha ricordato il senatore Federici, ma si sta muovendo a passi da giganti il Giappone. Ho avuto proprio pochi giorni fa una comunicazione da parte dell'ambasciata italiana a Tokio che può considerarsi a questo riguardo addirittura allarmante. Senza perder tempo ve ne do lettura: « L'industria cantieristica giapponese, tramite le associazioni di categoria, ha iniziato un'azione nei confronti del Governo e delle società petrolifere affinché venga promossa e agevolata la costruzione di navi per il trasporto di gas naturale allo stato liquido. Tale azione è stata decisa per cercare di bilanciare il sempre più ridotto volume di commesse e per sbloccare la situazione di crisi profonda che attualmente pervade il settore. I costruttori navali nipponici intravedono infatti nell'accresciuta domanda internazionale per navi da trasporto di gas li-

quido, una soluzione, sia pure parziale, ai loro attuali problemi. Un tipo medio di tale unità comporta infatti, in ragione della più elaborata struttura, costi di produzione pari a quelli di 4 o 5 superpetroliere della classe da 250.000 tannellate messe insieme. In considerazione anche dal rapido incremento nella produzione e nel consumo mondiale di gas naturale liquido questi operatori prevedono che il numero delle navi attualmente adibite al trasporto di tale prodotto sarà portato da 27 unità a 127 nel 1980, per raggiungere quota 222 nel 1985. Si tratterebbe pertanto di un'occasione che l'industria cantieristica giapponese non appare disposta a lasciarsi sfuggire, specie nell'attuale, prevalente situazione di crisi ».

È facile dunque immaginare che cosa vuol dire, in termini di valuta, una commessa di questo genere.

Per quanto riguarda l'armamento, i navigli e i cantieri c'è stata, da parte del senatore Pitrone e poi ripresa dal senatore Federici, un'affermazione che mi ha lasciato interdetto; mi riferisco al punto in cui è stato detto che i mezzi nautici da diporto italiani sono i più cari e, nello stesso tempo, i peggiori del mondo.

Mi dispiace che manchi il senatore Federici, perchè egli mi dovrebbe dimostrare come mai l'Italia esporti tanti di questi mezzi; delle due l'una: o i costruttori italiani sono cattivi costruttori, ma bravi commercianti che riescono a spacciare per buono quello che buono non è, oppure l'affermazione del senatore Federici va rivista; perchè di tutta la produzione di nautica da diporto, il 55 per cento viene esportato. Se fosse qui Federici mi direbbe subito: ma Panama? Ebbene, facciamo pure la considerazione delle bandiere ombra. Fatta anche questa tara, bisogna considerare che in questa situazione si trovano anche i francesi e i tedeschi; comunque le bandiere ombra incidono su questo 55 per cento per circa il 20 per cento, da cui possiamo detrarre il 5-7 per cento. Ne consegue quindi che, pur facendo questa tara, una parte rilevante della produzione italiana da diporto viene esportata. Ho avuto modo anche recentemente — al salone della nautica di Genova e in affermazioni fatte alla stampa —

di dire che il Governo non può non guardare con la necessaria attenzione a questo settore non perchè debba favorire la nautica da diporto nel momento in cui la Nazione si dibatte in problemi economici di gravità eccezionale, ma perchè c'è dietro la costruzione e la vendita di questi mezzi tutto un insieme di interessi economici che fanno acquisire al nostro paese valuta pregiata. Pertanto, anche sotto questo profilo, il problema va assolutamente rivisto.

Per quanto riguarda il demanio e problemi connessi non vorrei rispondere per motivo di brevità; è già stato presentato al Senato — e prego il Presidente della Commissione di volerne sollecitare l'esame — il disegno di legge sul demanio marittimo; credo che in quell'occasione avremo modo di sviscerare a fondo il problema. Pertanto salto a piè pari tutta questa parte.

Vengo ai problemi dell'inquinamento, sollevati da più parti. Su tali problemi esistono iniziative di carattere nazionale e internazionale. Il senatore Federici ha voluto ricordare le disposizioni della legge 8 aprile 1976, n. 203, che deve assicurare in alcuni porti la costruzione di impianti di ricezione e trattamento delle acque di zavorra e lavaggio delle petroliere.

Si tratta di uno stanziamento che prevede una spesa di otto miliardi per ciascuno esercizio dal 1975 sino alla fine del 1980. L'applicazione di tale norma — che recepisce una norma CEE — si è rivelata di difficile attuazione, sia sotto l'aspetto amministrativo che sotto quello tecnico; ho avuto modo di vedere alcune iniziative che stavano per prender piede — ad esempio a Livorno qualche tempo fa — e mi sono reso conto delle difficoltà obiettive che l'attuazione della legge, così come è stata voluta, presenta, e pertanto ho dato disposizioni alla Direzione generale competente e all'Ufficio legislativo di studiare i modi per ovviare a tali difficoltà.

Per il 1976 non si è provveduto ancora a nessun impegno di spesa, in quanto sui progetti di questi impianti — presentati da alcune società interessate — manca il parere dell'amministrazione dei lavori pubblici e poichè tale parere è preliminare per la stipula delle convenzioni previste dalla legge,

provvederemo alle dovute sollecitazioni presso quella amministrazione.

Il senatore Piscitello ha sollevato la questione dei 450 pescatori che attendono ancora la liquidazione dei danni in conseguenza del colera. Le informazioni date dal senatore Piscitello sono esatte; si tratta di circa 450 pescatori che avevano inviato al Ministero domanda di risarcimento; tali domande, per un disguido postale, sono arrivate quando i fondi erano ormai esauriti; dico subito che la via del Ministero dell'interno è assolutamente preclusa, non c'è nulla da fare; ho già fatto un tentativo col ministro Cossiga circa due mesi fa; ho ricevuto una lettera cortese di risposta, ma assolutamente negativa. Nella passata legislatura venne predisposto un disegno di legge per 500 milioni a questo fine (non sono soltanto i pescatori di Milazzo a trovarsi in queste condizioni), ma il disegno di legge non fece a tempo ad essere approvato in seguito all'anticipato scioglimento delle Camere. Io avrei avuto in animo di presentare un disegno di legge *ad hoc*, ma poichè alla Camera dei deputati è stata presentata dall'onorevole Marrocco una iniziativa volta a questo fine e ad altri tipi d'intervento come per esempio, per quanto è successo a Napoli, dove un'ordinanza della Capitaneria di porto ha vietato la pesca per l'inquinamento dovuto alla rottura del collettore di Cuma, per motivi di brevità il Governo ritiene opportuno dare la propria adesione al disegno di legge dell'onorevole Marrocco che verrà rapidamente approvato dalla Camera essendo già all'ordine del giorno della Commissione trasporti di quel ramo del Parlamento e, subito dopo, approvato anche dal Senato, si potrà giungere a soddisfare quest'impegno che lo Stato intende riconoscere e rispettare.

Il senatore Tonutti ha sollevato la questione del sistema portuale. Dico subito che qui si dovrebbe fare un ampio discorso. La legge ha previsto un solo sistema portuale, quello di Napoli; fare con legge una cosa del genere per altri complessi presenta delle indubbie difficoltà; ritengo, invece, sia opportuno agevolare la consorziazione e l'associazionismo tra i vari enti portuali ai fini indicati; vuol dire che se qualcosa si muoverà in que-

sta direzione, anche il Governo vedrà quali provvedimenti assumere.

Mi dispiace di non poter diffondermi più a lungo data l'ora tarda e me ne scuso con gli onorevoli senatori; ribadisco l'impegno di far sì che, nelle prossime occasioni, argomenti che sono stati poco trattati o comunque non sufficientemente affrontati siano meglio dibattuti.

Infine al relatore vorrei precisare che la pubblicazione non manca di dati; forse questi non saranno completi, nè è esatto quanto affermava il senatore Crollanza che essi si riferiscono al 1971, perchè la pubblicazione riporta dati riferiti al 1974.

G U S S O, *relatore alla Commissione.* Ho potuto consultare una pubblicazione francese e lì ho visto che vengono descritti ampiamente, per ogni porto, la consistenza degli impianti fissi e di quelli mobili, il personale che vi lavora e le attrezzature. Ora, poichè esiste un centro elettronico, credo che una maggiore precisione nei dati si possa raggiungere.

F A B B R I, *ministro della marina mercantile.* Assumo l'impegno di perfezionare le pubblicazioni, per quanto lo consentirà la situazione attuale del Ministero. Faccio presente agli onorevoli senatori che il Ministero non ha un ufficio studi, pur avendo un carattere anche economico, perchè se non fa politica economica il ministero della marina mercantile, credo che si possa — mi si permetta l'espressione — veramente chiudere bottega. Il Centro studi, che ha operato fino a qualche anno fa, è stato dovuto smobilitare dai miei predecessori perchè l'esodo ha interessato il 46 per cento del personale, in gran parte di notevole valore. Non appena sarà possibile, comunque, vedremo di ricostituire l'ufficio studi.

Ma il problema dettagliato delle connessioni tra trasporto marittimo ed altri modi di trasporto può essere affrontato e risolto insieme al CIPE dal Ministro dei trasporti. Quindi, a questo riguardo posso dare assicurazione al senatore Gusso.

Circa il coordinamento generale di tutti i sistemi di trasporto, marittimi, aerei, ter-

restri, è il caso di chiedere: vogliamo che il Ministero della marina mercantile sopravviva? A questo proposito io ho subito anche una polemica nella decima Commissione della Camera, dove mi hanno detto: ma lei aveva affermato che bisognava abolire il Ministero della marina mercantile! Io ho risposto: probabilmente questa affermazione l'ho fatta, ma in base ad essa sono stato mandato al Ministero della marina mercantile quindi, tra l'altro, subisco la pena del contrappasso!

È evidente che quella della marina mercantile è una materia in cui hanno competenze molti Ministeri, perchè ha competenza il Ministero dei trasporti, il Ministero dell'agricoltura per quanto riguarda la pesca, il Ministero delle finanze per i problemi del demanio, il Ministero delle partecipazioni statali per quanto riguarda la flotta, eccetera, il Ministero del tesoro perchè è il padrino di tutti i Ministeri, e poi quelli degli interni, degli esteri e persino della giustizia per il codice della navigazione. Obiettivamente, quindi, vi sono problemi di coordinamento di attività.

Si era anche pensato in passato, in sede di riforma dello Stato, di fare un Ministero della navigazione marittima interna ed aerea, riprendendo il concetto del Codice della navigazione.

C A R R I. Non ci ha espresso però la sua opinione. Lei ha detto che oggi subisce la pena del contrappasso, il che significa che la sua opinione rimane quella di allora.

Il collega Gusso ha anche toccato il problema dei canoni. I canoni per le licenze annuali o biennali vengono rivalutati alla scadenza; per le licenze pluriennali, invece, vengono regolati solo con legge. Si è operata più volte, dal dopoguerra in poi, la modifica dei canoni; ma essendo questi fissati per la durata di dieci o venti anni, quando si regolano con una legge fatta oggi, per una concessione che dura dieci-venti anni succede che dopo dieci anni si paga con moneta svalutata. Allora bisognerebbe modificare il Codice della navigazione; e qui ritorna tutta la questione del Codice della navigazione che

il Ministero di grazia e giustizia dovrebbe affrontare rapidamente. Ho fatto presente ad alcuni colleghi giorni fa che presso il comitato incaricato della revisione del Codice della navigazione non esiste un esperto o un rappresentante della Marina mercantile, per cui quello che possiamo fare noi in sede di revisione di norme del Codice della navigazione possiamo farlo solo in maniera episodica, quando se ne presenta l'occasione.

PRESIDENTE. Passiamo ora all'esame degli ordini del giorno.

È stato presentato dai senatori Mola, Carri, Federici, Cebrelli, Ottaviani, Mingozi, Piscitello il seguente ordine del giorno:

L'8ª Commissione permanente del Senato, invita il Governo a predisporre i provvedimenti necessari per una più puntuale applicazione delle leggi relative al settore marittimo ed in particolare della legge n. 46 del 1974, istitutiva del Consorzio autonomo del porto di Napoli.

(0/280/1/8-Tab. 17)

FABBR I, ministro della marina mercantile. Accolgo l'ordine del giorno. Si tratta della nomina del presidente del porto di Napoli che non è mai intervenuta. Speravo di poterla fare entro la fine di ottobre, ma siccome la cosa non dipende solo da me non sarà possibile. Per quanto è di mia competenza, posso dire che nel mese di novembre le nomine più urgenti verranno fatte; e le più urgenti riguardano Napoli, Genova, dove il termine è scaduto il 31 dicembre 1975 e il presidente è dimissionario, e Venezia dove il termine non è ancora scaduto ma prossimo a scadere.

PRESIDENTE. Vi è un secondo ordine del giorno, presentato dai senatori Federici, Mola, Carri, Cebrelli, Ottaviani, Mingozi, Piscitello. Ne do lettura:

L'8ª Commissione permanente del Senato, impegna il Governo ad accelerare il processo di ristrutturazione della flotta FIN-

MARE, rispettando il principio della contestualità, accelerando la formazione delle società miste, riordinando la partecipazione privata al trasporto marittimo anche sotto il profilo dell'appartenenza di bandiera e della riforma del ruolo delle « *Conferences* »; sollecita nel contempo la definizione ed il finanziamento del piano nazionale dei porti nonché la riforma dell'ordinamento portuale.

(0/280/2/8-Tab. 17)

FABBR I, ministro della marina mercantile. Lo spirito di questo ordine del giorno è senz'altro da accogliere, ma vi sono alcune frasi, come ad esempio: « riordinando la partecipazione privata al trasporto marittimo... », per le quali difficilmente potrei dare la mia adesione.

Pertanto, non posso che accogliere questo ordine del giorno come raccomandazione, a meno che i presentatori non intendano ritrarlo per poi ripresentarlo in Aula.

FEDERICI. Se lo accoglie come raccomandazione, noi siamo d'accordo.

PRESIDENTE. L'esame degli ordini del giorno è esaurito. Passiamo alle dichiarazioni di voto.

MOLA. Non siamo soddisfatti del bilancio che è stato presentato e che abbiamo esaminato, soprattutto perchè esprime uno stimolo del settore marittimo non corrispondente allo sforzo che il paese deve compiere per uscire dalla crisi economica che lo attraversa.

Nei lavori della Commissione sono emersi due elementi a nostro avviso positivi. Un elemento è la convergenza di vedute circa l'individuazione dei problemi che bisogna affrontare e circa gli orientamenti di massima a cui ispirarsi per risolvere i problemi stessi. L'altro elemento è la dichiarazione del signor Ministro, di disponibilità ad accogliere le indicazioni emerse nel dibattito della Commissione, per cui il nostro sarà un voto di astensione.

B A U S I . A nostro avviso il dibattito è stato particolarmente approfondito e le indicazioni del signor Ministro hanno offerto un quadro non soltanto della situazione esistente, ma anche delle prospettive di azione del Ministero; pertanto, il Gruppo della democrazia cristiana esprime voto favorevole.

S E G R E T O . Mi rifaccio alla posizione politica del mio partito, per cui non posso che ribadire a nome del Gruppo socialista il mio voto di astensione.

M E L I S . A nome del Partito Sardo d'Azione ed in rappresentanza del Gruppo della Sinistra indipendente, dichiaro di astenermi; non ritengo infatti di ravvisare nel bilancio di previsione, quale ci è stato proposto e com'è stato riconfermato nelle dichiarazioni del Ministro, quella funzione promozionale trainante che la Marina mercantile dovrebbe avere nell'economia del Paese. Mi pare di capire che, in buona sostanza, il bilancio si attesti su concezioni che nel passato si sono dimostrate negative, fallimentari. Il Mezzogiorno e le Isole, da questa concezione, da questa filosofia del trasporto marittimo hanno subito solo danni, isolamento economico e civile, emarginazione; se le co-

se non cambiano è certo che i risultati non miglioreranno.

Le dichiarazioni di buona volontà, di disponibilità, sono fatti promettenti ma non sufficienti per un voto positivo.

P I T R O N E . Dichiaro il mio voto favorevole.

Soggiungo che, tenendo conto della buona disponibilità del ministro Fabbri per vedere, nel prosieguo di tempo, di tagliare i nodi riguardanti una migliore strutturazione del settore, il mio voto favorevole è inteso soprattutto come uno stimolo a far meglio per il futuro.

P R E S I D E N T E . Non facendosi obiezioni, resta inteso che la Commissione conferisce al senatore Gusso il mandato di trasmettere alla 5ª Commissione un rapporto favorevole sullo stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per il 1977.

La seduta termina alle ore 20,10.

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