8<sup>a</sup> COMMISSIONE

(N. 912-A)
Resoconti XVII

# BILANCIO DI PREVISIONE DELLO STATO PER L'ANNO FINANZIARIO 1978

ESAME IN SEDE CONSULTIVA
DELLO STATO DI PREVISIONE DELLA SPESA
DEL MINISTERO DELLA MARINA MERCANTILE
(Tabella n. 17)

## Resoconti stenografici della 8° Commissione permanente

(Lavori pubblici, comunicazioni)

## INDICE

#### SEDUTA DI MARTEDI' 11 OTTOBRE 1977

#### SEDUTA DI GIOVEDI' 13 OTTOBRE 1977

Presidente Pag. 861, 877, 890 e passim
CARRI (PCI) 877, 883
CROLLALANZA (MSI-DN) 866
FEDERICI (PCI) 863, 870, 872 e passim
LATTANZIO, ministro dei trasporti e ad interim
della marina mercantile 872, 878, 879 e passim
MELIS (Sin. Ind.), relatore alla Commissione 862
877
Mola (PCI) 874, 875
Rosa, sottosegretario di Stato per la marina
mercantile 875
TONUTTI (DC) 861, 862, 863 e passim

#### SEDUTA DI MARTEDI' 11 OTTOBRE 1977

Presidenza del Presidente TANGA

La seduta ha inizio alle ore 17,40.

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 1978 (912)

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

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'esame del disegno di legge: « Bilancio di previsione dello Stato per l'anno

8<sup>a</sup> COMMISSIONE

finanziario 1978 — Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile ».

Prego il senatore Melis di riferire alla Commissione sull'anzidetto stato di previsione.

M E L I S, relatore alla Commissione. Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, ritengo necessario premettere all'esame del bilancio alcune considerazioni di carattere generale volte a sottolineare la rilevanza del ruolo che assume la Marina mercantile in un Paese quale è l'Italia. Collocazione geografica, conformazione fisica, sviluppo costiero sono elementi che condizionano e determinano l'economia del nostro Paese, indissolubilmente legato alla dinamica marittima.

La Marina mercantile assolve, quindi, una essenziale funzione trainante dello sviluppo. Povera di materie prime l'Italia fonda la sua economia prevalentemente sull'attività di trasformazione. Di qui la necessità di intensi scambi commerciali con gli altri Paesi: il 90 per cento delle importazioni, il 55-60 per cento delle esportazioni vengono effettuate via mare.

Da tali premesse scaturisce una prima considerazione in ordine alla sottovalutazione dell'intero settore nel contesto delle scelte politiche evidenziate dal bilancio generale dello Stato.

Esaminando in rapida sintesi i diversi fattori che concorrono a formare la struttura portante di una politica marittima, debbo richiamare all'attenzione degli onorevoli colleghi la grave crisi che coinvolge l'intero sistema portuale italiano, l'industria cantieristica, lo sviluppo della flotta pubblica e privata mercantile e da pesca, la gestione del demanio marittimo, nonchè l'alto grado di inquinamento delle nostre coste.

La seconda considerazione attiene al significato ed alla concreta portata dell'esame, che ci accingiamo a fare, di questo bilancio

In effetti, la sua rigidità sia per quanto ha riferimento alla parte di spesa corrente, come per quella che afferisce alle spese in conto capitale ed anche allo scollegamento dal contesto del bilancio generale, e quindi la sostanziale sconnessione dalle attività economico-amministrative che in esso si riflettono, riducono, pur senza esaurirlo, il nostro compito ad un esame esterno, prevalentemente formale, quasi adempimento di un atto dovuto.

Lo scoordinamento cui ho fatto cenno trova riscontro più evidente nell'ambito dell'intero sistema dei trasporti. Non si intravede, infatti con la necessaria chiarezza una coerenza unificante nelle scelte operate nei singoli settori del trasporto, da quello aereo al ferroviario e su gomma in relazione a quello marittimo. Gli effettii negativi appaiono del tutto evidenti ove si ricordi che, in mancanza di una competitiva ricettività portuale, gli stessi operatori economici italiani per le loro importazioni e, soprattutto, per le esportazioni verrebbero ulteriormente stimolati a servirsi dei più convenienti porti del Nord Europa ove si migliorassero, senza un contestuale intervento sul nostro sistema portuale, i collegamenti stradali e ferroviari tra il nostro Paese e detti approdi.

Solo con una visione globale del problema è possibile armonizzare le scelte settoriali e dare sviluppo ad un complesso sistema integrato di trasporto capace di arricchirsi di molteplici apporti in una prospettiva nella quale i diversi settori confluiscono e concorrono.

L'esigenza di dar vita ad un unico Ministero competente in materia di trasporti è stata ripetutamente affermata nei due rami del Parlamento; ed io colgo questa occasione per confermarne la validità, sottolineando nel contempo l'urgenza, in attesa del realizzarsi di tale prospettiva — non prevedibile nei tempi brevi — di costituire un organo interministeriale che possa esplicare con snellezza e rapidità di procedure una forte azione di coordinamento dei fattori direttamente e indirettamente connessi alla politica dei trasporti.

In effetti, in questo stato di cose appare difficile valutare l'incidenza che i diversi settori della Marina mercantile esercitano nell'economia italiana.

8<sup>a</sup> COMMISSIONE

Già in occasione della discussione del bilancio 1976 fu evidenziata dal relatore l'esigenza di una pubblicazione che raccolga i dati più significativi dei fattori emergenti nell'economia marittima. Il fatto di non disporre a tutt'oggi di un documento così importante per l'intelligenza dei complessi fenomeni connessi alle attività marittime si collega, a mio avviso, alle carenze programmatorie dell'economia nazionale. La Marina mercantile non sfugge agli effetti negativi di tale carenza, e si spiega così la tendenza, puntualmente denunziata in sede parlamentare, al ricorso, sempre più frequente, ai provvedimenti tampone per fronteggiare situazioni difficili.

L'ampio, serrato dibattito svoltosi in sede parlamentare e nel Paese sembra aver definitivamente sconfitto sul piano concettuale la politica delle soluzioni contingenti, disarticolate e sconnesse dal quadro generale. Alle scelte adottate secondo la logica del caso per caso è indispensabile sostituire quella dei piani di settori che, coordinando molteplici fattori interagenti nell'ambito dei rispettivi comparti, scongiurino gli effetti distorsivi e talvolta contraddittori fin qui registrati e consentano di definire linee di azione organicamente volte a realizzare lo sviluppo armonico ed equilibrato del Paese in tutte le sue componenti.

Non di meno l'urgere della grave crisi che investe le strutture produttive impone, a mio avviso, l'ulteriore ricorso a provvedimenti tampone che, muovendosi nella linea di una prospettiva programmatoria, colmi i vuoti che verrebbero inevitabilmente a crearsi ove si attendesse la definizione dei piani ancora in corso di elaborazione.

Passando alla politica portuale, pur esulando la materia dal bilancio della Marina mercantile, ritengo tuttavia necessario soffermarvi la nostra attenzione per le evidenti connessioni esistenti con i temi che formano oggetto del dibattito. Il sistema portuale italiano risente in modo particolarmente acuto della crisi economica nazionale e, segnatamente, della Marina mercantile.

L'indagine conoscitiva che la Commissione sta svolgendo ha evidenziato disfunzioni di tale rilevanza da rendere i nostri porti non più competitivi rispetto a quelli del Nord Europa e dello stesso Mediterraneo. Gli effetti di questo stato di cose si sono concretati nella progressiva diminuzione di traffico marittimo registrata in questi ultimi quattro anni nei porti maggiori e minori del nostro Paese.

Le cause (le indicazioni che io darò sono solo esemplificative e non esaurienti) vanno individuate, 'innanzitutto, nell'esiguità degli stanziamenti destinati alla ristrutturazione, ampliamento ed ammodernamento degli scali. Dal 1965 ad oggi (legge 27 ottobre 1965, n. 1200; legge 6 agosto 1974, n. 366; decretolegge 13 agosto 1975, n. 376) sono stati destinati per tale finalità 300 miliardi che non risultano neppure totalmente impegnati.

Per meglio apprezzarne l'inadeguatezza basterà ricordare che, di recente, lo Stato olandese ha stanziato, per migliorare la ricettività del solo porto di Rotterdam, la somma di lire 1.000 miliardi.

Con la legge 6 agosto 1974, n. 366, il Governo veniva impegnato ad elaborare un piano operativo di investimenti portuali da coordinare con il piano generale dei trasporti previsto dalla legge 14 agosto 1974, n. 377; ma a tutt'oggi tale impegno non è stato assolto.

Risulta, peraltro, in corso di elaborazione un programma pluriennale di investimenti per un totale di 1.130 miliardi da suddividere come segue: 1.000 miliardi riservati a 25 porti; 100 a tutti gli altri e 30 per l'escavazione dei fondali risultanti insabbiati

Ritengo, a questo punto, opportuno sottolineare l'urgenza che si dia rapida esecuzione al programma di opere portuali ora detto, realizzabile entro il 1980, senza attendere la definizione del piano generale dei trasporti, le cui previsioni esecutive si proiettano ben oltre tale termine.

Va in proposito ricordato come il programma di opere portuali implicante una spesa globale di 1.130 miliardi, raccordato com'è ai prezzi del 1975, abbia perduto in questi due anni circa il 50 per cento delle sue concrete possibilità di attuazione. Un ulteriore ritardo, oltre a dilatare il vuoto operativo e funzionale dei nostri porti, esaltan-

done il processo di degradazione, ridurrebbe incisivamente il volume di opere previste nel programma.

Un'altra carenza va individuata nei collegamenti con l'hinterland dei singoli porti e con le grandi vie di comunicazione nazionali ed internazionali. Anche questo aspetto risulta gravemente trascurato per cui le operazioni di deflusso e di afflusso da e per le aree portuali risultano rallentate e difficoltose, con evidenti effetti negativi sul costo finale dei trasporti.

Una terza causa va individuata nell'organizzazione delle operazioni portuali. Le profonde differenze che si registrano nell'assetto giuridico-istituzionale dei nostri porti non consentono una valutazione unitaria dell'efficienza organizzativa delle operazioni portuali.

Può, però, affermarsi come la frammentazione delle competenze fra i diversi operatori all'interno dei porti si traduca in gravi fenomeni di sconnessione, che talvolta sconfinano in vera e propria conflittualità, con il risultato di rallentare le operazioni portuali e di appesantirne ulteriormente il costo.

Va peraltro rilevato che, mentre per quanto riguarda il trasporto delle merci liquide e gassose, i nostri porti dispongono di una tecnologia altamente specializzata ed efficiente, non altrettanto può dirsi dei mezzi meccanici destinati alle operazioni d'imbarco e sbarco dei carichi solidi.

Si dispone, infatti, di strutture fisse e semoventi superate dalla moderna tecnologia, per cui la loro produttività è decisamente inferiore a quella dei porti concorrenti. A questo aggiungasi la sottoutilizzazione degli impianti conseguente alla frammentazione delle competenze, di cui ho già parlato.

Circa l'incidenza del costo del lavoro, il problema, pur rilevante nel vasto arco dei diversi settori produttivi per le implicazioni economiche, sociali ed umane che gli sono proprie, acquista nell'ambito portuale caratteristiche così peculiari e specifiche da meritare una riflessione attenta e meditata onde impostarne la riorganizzazione adeguata alla moderna tecnologia ed al dinamico evolversi della domanda di lavoro portuale, cor-

relata alla crescente specializzazione del trasporto marittimo.

**—** 852 **—** 

Anche in questo campo, all'attività prevalentemente muscolare degli addetti si va sostituendo quella sensoriale e decisionale, implicante una formazione e qualificazione professionale per l'innanzi sconosciute.

In effetti, però, a questa moderna evoluzione del lavoro portuale non corrisponde una coerente normativa, per cui si registrano discrasie e sfasature che si traducono, in ultima analisi, nell'artificiosa lievitazione dei costi.

Stando ai dati enunziati in sede d'indagine conoscitiva dai rappresentanti della FIN-MARE, il costo del lavoro verrebbe ad incidere nella misura del 40 per cento dei costi globali di movimentazione delle merci in porto. Va però rilevato che la remunerazione effettiva del lavoro si ridurrebbe, secondo la stessa fonte, a poco più del 12 per cento, essendo la quota rimanente assorbita da oneri previdenziali.

In effetti, il livello retributivo per addetto sarebbe inferiore alla media registrata nei maggiori porti dell'Europa occidentale, per cui la causa degli alti costi del lavoro va individuata nella minore produttività di questo.

All'origine del fenomeno stanno, come già chiarito, con l'andamento discontinuo del lavoro portuale, lo spezzettamento degli impianti portuali che ne impedisce una razionale programmazione, l'impostazione arcaica dei rapporti di lavoro, l'inadeguatezza delle attrezzature tecniche pubbliche, la sottoutilizzazione di quelle private, l'insufficienza dei collegamenti esterni al porto, l'impostazione antiquata delle formule commerciali e del sistema tariffario, le difficoltà, connesse a sfasature di orario, nell'espletamento delle operazioni di sdoganamento.

Questo per quanto attiene alla disfunzione dell'organizzazione portuale.

Altro grave problema di cui si impone la risoluzione nel tempo più breve è costituito dalla gestione dei porti. Attualmente sussiste uno stato di grande confusione per cui profonde sono le differenze gestionali da porto a porto. Gli stessi enti portuali, afflitti e condizionati da permanenti deficit di bi-

8<sup>a</sup> Commissione

lancio, vanno riconducendo la loro azione a compiti prevalentemente amministrativi e burocratici. È perciò necessario ridefinire tutta la materia in una visione organica che, nella prospettiva della programmazione, restituisca alla gestione portuale quella forza promozionale di sviluppo che gli è propria.

Per quanto concerne i problemi della flotta, si può ricordare anzitutto che la consis.enza del naviglio mercantile italiano al 31 dicembre 1976 era costituita da 1.605 navi per un totale complessivo di 11.081.224 tonnellate di stazza lorda così suddivise: navi miste e da passeggeri n. 206, tonnellate di stazza lorda 773.321; da carico secco n. 533, tonnellate di stazza lorda 3.308.356; da carico liquido n. 386, tonnellate di stazza lorda 4.966.692; ponta rinfuse polivalenti n. 31, tonnellate di stazza lorda 1.915.309; navi speciali n. 305, tonnellate di stazza lorda 109.092; navi inferiori a 100 tonnellate di stazza lorda n. 144 per un totale di 8.454 tonnellate di stazza lorda. Detta consistenza rappresenta in valore percentuale il 2,98 per cento di quella mondiale.

L'età media del naviglio italiano rapportata a quello mondiale può essere così riassunta: fino a 5 anni flotta mondiale 38,6 per cento, flotta italiana 36 per cento; da 5 a 10 anni flotta mondiale 26,1 per cento, flotta italiana 20 per cento; da 10 a 15 anni flotta mondiale 14,5 per cento, flotta italiana 16,9 per cento; da 15 a 20 anni flotta mondiale 10,9 per cento, flotta italiana 13,2 per cento; oltre i 20 anni flotta mondiale 9,9 per cento, flotta italiana 13,9 per cento. Con questi dati ho voluto sottolineare che la nostra flotta è decisamente più vetusta ed è meno rappresentata nelle navi di recente costruzione. Il rapporto registrato al dicembre 1975 fra demolizioni e nuove costruzioni di navi indica la percentuale di 14,8 per la flotta mondiale e 10,4 per la flotta italiana.

Il movimento merci internazionale e di cabotaggio nei porti italiani ha visto la presenza della bandiera italiana nella percentuale del 23 per cento, sempre al dicembre 1975, e della bandiera estera nella percentuale del 77 per cento.

Il movimento dei carichi secchi nei porti Italiani al dicembre 1975 registra la presenza della bandiera italiana nella percentuale del 32,2 per cento e della bandiera estera del 66,8 per cento. Per i carichi liquidi invece le percentuali sono le seguenti: bandiera italiana 22,4 per cento, bandiera estera 77,6 per cento.

Il movimento passeggeri, internazionale, nei porti italiani al dicembre 1975 è così suddiviso: bandiera estera 62,7 per cento, bandiera italiana 37,3 per cento.

La bilancia dei trasporti negli ultimi 5 anni denunzia un *deficit* di rilevanza crescente che pare utile ricordare: 78,9 nel 1972; 111,1 nel 1973; 263,6 nel 1974, 373,2 nel 1975; ieri sera la Banca d'Italia mi ha confermato che nel 1976 il *deficit* si è più che quintuplicato registrando 106 miliardi di passivo.

I dati statistici che precedono evidenziano alcuni aspetti strutturali della nostra flotta mercantile e ne spiegano, almeno in parte, la scarsa competitività. Va rilevata anzitutto l'età media del nostro naviglio sensibilmente superiore a quella della flotta estera. Il più basso rapporto percentuale fra demolizioni e nuove costruzioni evidenzia la tendenza dell'armamento italiano ad una maggiore staticità. Ne deriva, pertanto, un netto ritardo dell'aggiornamento tecnologico della nostra flotta in un'epoca che registra profondi mutamenti nella composizione merceologica e quantitativa della domanda di trasporto, nonchè nella specializzazione, rapidità ed economicità di esso. Giova, peraltro, ricordare come l'offerta di trasporto marittimo sia, a livello mondiale, di gran lunga superiore alla domanda per cui ne è conseguita una rilevante flessione dei noli. È evidente che in una situazione siffatta vengono inesorabilmente emarginate dal mercato di trasporti le navi più vecchie e tradizionali, i cui costi di esercizio non possono reggere la concorrenza di quelle più moderne e meglio rispondenti ed adeguate alle esigenze della domanda. Si impone, quindi, una nuova e più incisiva politica della Marina mercantile capace di avviare il graduale rinnovamento della flotta, destinando a tal fine un volume di risorse ben superiore a quello riservatole sino ad oggi.

In merito alla flotta FINMARE si ricorderà che con la legge 20 dicembre 1974, - 854 -

n. 684, si è avviato un rilevante processo di ristrutturazione volto a conseguire: l'abbandono di trasporto di linea dei passeggeri internazionali; l'accrescimento e il miglioramento del trasporto merci; il graduale abbandono del regime di sovvenzioni statali (ad eccezione dei servizi dovuti) per passare a quello di libera imprenditorialità. Il primo obiettivo trova ampia giustificazione nel crollo della domanda di trasporto marittimo sulle rotte internazionali. In proposito basterà ricordare che sulla rotta del Nord Atlantico nel 1971 il 97,5 per cento dei passeggeri si è servito dell'aereo, il restante 2,5 per cento della nave. Nonostante ciò la FINMARE ha continuato i servizi di linea oceanici ben oltre tale data con uno sperpero di risorse che nel 1974 assommano a circa 80 miliardi. mentre soltanto 24 miliardi sono andati a sovvenzionare i servizi di linea per il trasporto merci e 25 miliardi per il collegamento con le Isole maggiori (servizi dovuti). Alla data di emanazione della citata legge la flotta FINMARE risultava costituita da 75 navi per un totale di 729.000 tonnellate di stazza lorda, di cui 46 per passeggeri e miste e 29 da carico. Con decreto interministeriale del 28 marzo 1975 si fissarono gli obiettivi del piano di ristrutturazione che, alla data del febbraio 1977, risultava parzialmente realizzato come segue: immissioni 17, noleggi 12, radiazioni 23. Dal confronto delle cifre che precedono si rileva il sostanziale rispetto da parte della FINMARE degli impegni assunti con i sindacati al fine di garantire il mantenimento dei livelli occupativi del personale marittimo, rendendo contestuali le immissioni con le radiazioni.

Si registrava però egualmente una eccedenza di personale conseguente alla sostituzione delle navi passeggeri con quelle da carico il cui impiego di personale è di gran lunga inferiore.

Il problema veniva parzialmente risolto, oltre che con provvedimenti tesi a facilitare l'esodo volontario, con la legge 23 giugno 1977, n. 373, che prevede il parziale riassorbimento del personale in società di navigazione miste destinate a svolgere servizi turistici ed alle quali la FINMARE partecipa in misura non inferiore al 30 per cento. Con la

stessa legge è stata prevista altresì la riqualificazione di detto personale da imbarcare sulle navi Ausonia, Galilei e Marconi destinate a svolgere servizio passeggeri di prevalente interesse turistico. È in atto un vasto processo di razionalizzazione del trasporto marittimo delle aziende a partecipazione statale attraverso la costituzione di società miste tra FINMARE, ENI, SNAM, FINSI-DER, aziende ex-EGAM. Ciò con il dichiarato intento di ricondurre il trasporto marittimo delle aziende a partecipazione statale nell'ambito della società a ciò specificatamente destinata, rifiutando la tesi delle flotte aziendali per l'integrazione dei rispettivi servizi. In esecuzione di tale direttiva sono state ad oggi costituite le seguenti società: Almare (51 per cento FINMARE, 49 per cento tra EFIM e NAI), 5 navi in esercizio + 2 in costruzione; Sidermar (51 per cento FIN-MARE, 49 per cento Italsider), 20 navi destinate al trasporto materie prime per la siderurgia. Sono in corso trattative tra la FINMARE, la Montedison e l'ENI per dare vita al altrettante società di navigazione aventi il compito di effettuare con la Montedison il servizio di cabotaggio sulle coste italiane tra gli stabilimenti della stessa Montedison e per il trasporto dei petroli da e per gli stabilimenti ENI. Le resistenze frapposte da dette società dovranno essere rapidamente superate non solo per dare esecuzione alla legge n. 684, ma per meglio garantire l'occupazione di marittimi taliani sulle navi delle costituende società miste, che andrebbero a sostituire navi noleggiate battenti spesso bandiera ombra.

La Finmare ha altresì costituito altre due società di cui detiene il 9 per cento delle azioni: Sovitalmare con la Sovfracht di Mosca, con il compito di effettuare il brokeraggio per il trasponto di merci tra l'Italia e l'Unione sovietica, e la Continentalmare con la Continental italiana, che sostanzialmente è una società americana, con il compito di trasportare cereali per l'uso nazionale e non.

In esecuzione della legge 19 maggio 1975, n. 169, la Finmare ha costituito 3 società destinate a svolgere il servizio di collegamento con le Isole minori, gestito per l'innanzi da società di privati sovvenzionate dallo Stato. Le 3 società sono la Toremar, la Caremar e la Siremar con la partecipazione del 51 per cento Tirrenia, 48,51 per cento Finmare, 0,49 per cento precedenti gestori. La flotta usata dalle 3 società, 24 navi e 6 aliscafi, è stata per la maggior parte rilevata dai precedenti gestori, per ora a noleggio. Sono in corso le procedure per l'acquisto dello stesso naviglio. È stato però disposto che entro il 1980 debbano essere immesse su tali rotte 13 nuove navi e 6 aliscafi con un investimento di oltre 100 miliardi a prezzi 1976.

La stessa legge ha anche stabilito che con decorrenza 1º gennaio 1978 il collegamento con le Isole dell'alto e del medio Adriatico debba essere svolto, in sostituzione degli attuali gestori, rispettivamente dal Lloyd Triestino e dalla società Adriatica.

Per valutare i concreti vantaggi derivanti dalla ristrutturazione della flotta Finmare disposta con la legge n. 684, è indicativo il raffronto fra il regime di sovvenzioni previsto dalla precedente legislazione ed i criteri fissati dalla legge n. 684. Nella prima ipotesi lo Stato avrebbe dovuto sopportare un onere di 1.602,5 miliardi, nella seconda 962,80 miliardi con un risparmio di ben 640 miliardi.

Nel 1980 dovrebbe altresì invertirsi il rapporto tra il totale degli introiti derivanti dalle attività e l'onere statale: contro le 66 lire di introiti da attività sulle 100 di onere statale si prevede di giungere a lire 265 su 100 di oneri statali. La comparazione consente di evidenziare il realizzarsi dell'obiettivo di fondo proposto con la legge n. 684: il passaggio delle attività della flotta Finmare dal regime di sovvenzione al regime di imprenditorialità.

Il volume di sovvenzione che dovrà anche in futuro essere garantito alla società Tirrenia consegue esclusivamente dai servizi dovuti per il collegamento delle Isole maggiori e minori.

In proposito ritengo doveroso sottolineare l'esigenza che alle popolazioni isolane venga garantito il servizio di collegamento passeggeri-menci, in termini di efficienza, intensità e costi in misura adeguata a quelli svolti sul restante territorio metropolitano. Il problema assume particolare rilevanza soprattutto per l'isola di Sardegna in considerazione della distanza che la separa dalla penisola italiana e dalla grave strozzatura costituita nel suo processo di sviluppo dalla insufficienza dei collegamenti marittimi, dalla lentezza e dall'alto costo di questi.

Appare ormai indilazionabile dare attuazione al processo di integrazione economica e civile dei sardi con le popolazioni delle altre regioni italiane attraverso; l'immissione nelle rotte sarde di navi che per capacità, tecnologia di trasporto, costo e rapidità di questo realizzino la sostanziale parità dei diritti delle popolazioni sarde rispetto a quelle residenti nella penisola.

Il maggior costo dell'onere marittimo verrebbe peraltro largamente compensato dal vigoroso impulso impresso all'espansione economica sarda e di riflesso a quella nazionale.

La penalizzazione derivante al commercio sardo dalla sproporzionata incidenza del costo dei trasporti, rendendo non competitive le esportazioni e di difficile acquisizione le importazioni, deprime i processi produttivi, sia industriali, soprattutto quelli manifatturieri, che agricoli, incentivando la disoccupazione e rendendo irreversibile l'emarginazione della Sardegna dal contesto nazionale.

La prevista immissione sulla rotta Civitavecchia-Olbia dei traghetti di nuova costruzione — Grazia Deledda e Giovanni Verga — migliorerà sensibilmente l'attuale situazione dinamizzando i traffici, rendendoli più veloci ed adeguati alle esigenze.

Si dovrà però nel contempo procedere all'unificazione delle tariffe praticate dalla Tirrenia con quelle vigenti nei traghetti gestiti dalle ferrovie dello Stato, pena l'ingorgo derivante ai moli di queste e la diserzione dai servizi Tirrenia; tariffe che dovranno essere livellate al costo del trasporto ferroviario praticato su tutto il territorio nazionale, sia per il trasporto delle persone che delle merci.

Contestualmente dovranno essere dispiegate le necessarie azioni perchè l'azienda delle Ferrovie dello Stato completi il previsto programma di costruzione dei nuovi traghetti ferroviari da destinare alla rotta Olbia-Golfo Aranci.

8<sup>a</sup> Commissione

Nella prospettiva futura ritengo sia utile studiare un sistema integrato dei trasporti terra-mare attraverso la vicina isola di Corsica per ridurre la relazione marittima dalle attuali 7 ore circa a circa 3. In tale ipotesi si potrebbe pensare a navi tutto-ponte, senza servizio alberghiero con conseguente riduzione delle spese di gestione e utilizzazione piena delle navi oggi largamente sottoutilizzate. Basti pensare che la nave in partenza da Civitavecchia permane tutto il giorno inutilizzata nel porto di Olbia, per ripartire la notte alle 23, mentre, se avesse un tragitto di sole 3 ore da percorrere, potrebbe essere utilizzata almeno quattro volte al giorno in andata e ritorno, decongestionando il traffico e rendendo veramente accettabile l'isolamento geografico, che purtroppo è anche economico e politico.

Un altro importante settore che risente della generale crisi del trasporto marittimo è quello della cantieristica.

Alla flessione dei noli connessa allo scompensato rapporto tra offerta e domanda di trasporto marittimo è conseguito in tutto il mondo un netto rallentamento nel ritmo di nuove costruzioni navali. La crisi cantieristica mondiale è peraltro aggravata dalla dura concorrenza dei cantieri giapponesi, capaci di produrre a prezzi, mediamente inferiori, rispetto a quelli italiani, del 40 per cento circa.

Il fenomeno, oltre che nella migliore organizzazione industriale, che si avvale di strutture operative più duttili e flessibili di alta tecnologia, va spiegato con la presenza di una grande *holding* nella quale confluiscono oltre l'industria cantieristica quella metallurgica e infine la finanziaria attraverso le grandi banche.

È così possibile all'industria giapponese, comprimendo o dilatando i ricavi delle diverse componenti la holding, realizzare prezzi nettamente inferiori a quelli della concorrenza. Nondimeno la cantieristica italiana si trova svantaggiata anche rispetto a quella concorrente dell'Europa occidentale, i cui costi sono mediamente inferiori del 18-20-25 per cento. Va peraltro detto che l'industria cantieristica italiana ha realizzato un volume di investimenti di un certo rilievo e dispo-

ne pertanto di strutture moderne, adeguate a competere con la concorrenza internazionale.

Le ragioni del divario vanno quindi ricercate nelle carenze organizzative, nell'insufficiente utilizzazione degli impianti ed in ultima analisi nella più bassa produttività di questi e del lavoro e nell'alto costo del denaro.

Falliti in sede OCSE i tentativi di raggiungere con l'industria cantieristica giapponese un accordo che le riservi il 50 per cento delle nuove produzioni non resta all'Italia altra possibilità se non quella, già praticata peraltro dalla Gran Bretagna, dall'Olanda ed ultimamente dalla Francia, di intervenire con provvedimenti finanziari che elevino il contributo di cui alla legge 27 dicembre 1973, n. 878, al 30 per cento del prezzo contrattuale per le nuove navi.

La Commissione di studio per i problemi dell'industria delle costruzioni navali, nel proporre tale soluzione ha individuato nel periodo 1° aprile 1977-30 settembre 1978 l'ambito temporale entro il quale l'incentivazione dovrebbe operare.

Dal beneficio dovrebbero essere escluse le commesse provenienti dai Paesi esteri aderenti alla Comunità economica europea. La limitazione proposta tende a mobilitare la domanda interna riservando la maggior quota possibile di riserve finanziarie. L'impegno relativo non dovrebbe essere superiore a lire 250 miliardi.

Ritengo di dover consentire con le indicazioni sopra enunciate che, salvo migliore precisazione in sede di elaborazione dello strumento legislativo, dovranno tradursi in termini operativi con l'urgenza che la situazione conclama. In mancanza si andrebbe incontro alla progressiva paralisi dell'attività cantieristica con danni economici e sociali di eccezionale rilevanza.

Non è inutile ricordare il ruolo trainante dell'industria cantieristica non solo in relazione alla sua funzione strategica nel contesto dell'economia nazionale, ma in rapporto altresì alle molteplici attività produttive che è capace di coinvolgere e mobilitare con benefici riflessi sull'occupazione e lo sviluppo civile del nostro Paese.

8ª COMMISSIONE

Il tema del credito navale costituisce uno degli aspetti più rilevanti e, per certo verso, controversi della politica di incentivazione della Marina mercantile.

La macchinosità delle procedure elaborate nella legislazione vigente per l'erogazione dei contributi negli interessi dei mutui concessi dalle banche a tale titolo rappresenta un punto di debolezza dell'intero aspetto finanziario annesso alle nuove costruzioni. Le erogazioni infatti vengono effettuate con grande ritardo vanificando in gran parte i benefici effetti dell'incentivazione.

È da rilevare peraltro la non rispondenza della legge all'attuale dinamica del costo del denaro. Ciò dipende dalla sostanziale stabilità del valore della moneta all'epoca in cui venne promulgata la legge (gennaio 1962). L'inflazione ha sconvolto i presupposti della previsione legislativa facendo lievitare con effetto moltiplicatore il costo del denaro, per cui il contributo oggi erogabile per l'abbattimento degli interessi copre una parte ben modesta di questi e le banche peraltro sono restie a concedere i mutui in considerazione del maggior rischio derivante dalla esportazione.

Occorre quindi rivedere tutto il meccanismo della legge lasciando all'operatore pubblico un margine di elasticità che gli consenta di valutare l'effettivo costo dell'operazione finanziaria di mutuo in relazione al momento in cui viene assentito il contributo sugli interessi.

L'indicare in legge una misura standard significa dar vita ad uno strumento rigido di difficile applicazione che in breve volgere di tempo potrebbe essere superato ed inutile.

Un altro aspetto attiene al momento dell'intervento sì da consentire, previe le opportune garanzie, una congrua disponibilità finanziaria sin dall'inizio dei lavori di costruzione.

Il terzo aspetto infine s'incentra sul discusso problema di quale dei due soggetti debba essere beneficiario del finanziamento: l'armatore committente o l'industria cantieristica cui i lavori sono stati commissionati. La Commissione nel suo dibattito approfondirà il problema evidenziandone gli aspetti positivi o negativi dell'una o dell'altra posizione.

Ritengo, comunque, al momento, preferibile la seconda in considerazione del fatto che una incentivazione, in ultima analisi, non rappresenta un premio nè per l'armatore nè per il cantiere, sibbene uno strumento necessario per rendere possibile la costruzione, per cui sembra più coerente privilegiare più il momento industriale che non quello più squisitamente finanziario che verrebbe comunque salvaguardato dal minor costo che l'armatore dovrebbe pagare al cantiere.

Nel contesto del bilancio della Marina mercantile il settore della pesca appare decisamente sottovalutato in rapporto al rilevante ruolo che esso potenzialmente potrebbe svolgere per riequilibrare e sviluppare la economia nazionale.

Opportunamente programmata e sorretta l'attività di pesca offrirebbe un significativo contributo per ridurre il crescente *deficit* registrato nella bilancia dei pagamenti del settore alimentare. Rilevante è altresì il numero di addetti che essa assorbe ma che, potenzialmente, potrebbe assorbire se adeguatamente sostenuta.

Al 31 dicembre 1975 il naviglio da pesca italiano era costituito da 1.648 navi di cui 335 superiori alle 100 tonnellate di stazza lorda, per un totale di 99.574 tonnellate di stazza lorda e 1.313 navi inferiori alle 100 tonnellate di stazza lorda per 60.387 tonnellate di stazza lorda.

Dalle cifre su esposte risulta il carattere prevalentemente artigianale della pesca quale è praticata in Italia. La netta prevalenza delle piccole imbarcazioni dimostra come la marineria italiana restringa il suo campo di azione all'interno di ambiti marittimi ben delimitati senza competere nei grandi spazi oceanici e nello stesso Mediterraneo con quelle concorrenti.

Una tale prospettiva è possibile solo in presenza di un vigoroso impulso impresso dal potere pubblico all'intero settore. S'impone, quindi un salto di qualità che trasformi le attività di pesca dall'attuale struttura artigianale in una moderna e dinamica organizzazione industriale capace di garantire

8<sup>a</sup> COMMISSIONE

alti livelli produttivi a costi unitariamente minori.

**—** 858 **—** 

Gli incentivi, in verità esigui ed inadeguati, erogati in favore di piccole aziende a carattere familiare assumono una funzione di tipo assistenziale e spesso clientelare con effetti dispersivi ed inconcludenti. La via da percorrere appare quella di incoraggiare in sommo grado l'associazionismo dei produttori incentivando non solo l'acquisizione dell'ammamento con navi specializzate in grado di consentire la lavorazione, refrigerazione e conservazione del prodotto nel corso della battuta di pesca, ma dotandoli di impianti fissi a terra ove procedere all'ulteriore lavorazione, conservazione e commercializzazione del pescato.

In proposito ricorderò il rapido decrescere produttivo delle tonnare presenti in molte parti del territorio nazionale, conseguente, più che alla diminuzione dei fenomeni migratori dei tonni, alla costante presenza di flotte da pesca giapponesi specializzate nella cattura dei tonni in mare aperto.

Lo studio di moderne tecnologie per la ricerca e l'individuazione dei banchi di pesce, sistemi di cattura sconosciuti alla nostra pratica ed esperienza, consente loro di battere i nostri mari effettuandovi campagne così intensive da mettere in pericolo lo stesso equilibrio riproduttivo.

Un particolare impegno dovrà essere dispiegato dal Governo nella delimitazione delle forze economiche che, secondo accordi internazionali, dovrebbero estendersi fino a 200 chilometri dalla costa nazionale.

Data, però, la collocazione geografica dell'Italia, sarà necessario sviluppare le intese con i Paesi rivieraschi onde scongiurare il ripetersi delle drammatiche esperienze vissute dai nostri pescatori specie per i contrasti insorti con la Tunisia e, in tempo non lontano, con la Jugoslavia.

Da quanto sopra ho esposto scaturiscono le non poche perplessità derivanti dalle cospicue riduzioni degli stanziamenti destinati nel bilancio della Marina mercantile al settore della pesca.

Un aspetto che meriterebbe maggiore attenzione di quanta sino ad oggi non gliene si sia dedicata è costituito dalla produzione artificiale dei pesci nell'ambito di vere e proprie fattorie sottomarine. Sperimentazioni in questo senso sono state fatte in altri Paesi con esito largamente positivo. Ed è naturale, posto che il ritmo dell'incremento demografico dell'umanità è decisamente superiore all'aumento delle risorse. Si dovrà quindi fare sempre più affidamento sulle enormi possibilità che secondo la gran parte degli studiosi sono offerte dal mare.

A tal fine si dovranno prendere in seria considerazione gli effetti negativi conseguenti all'importante sviluppo della pesca subacquea con autorespiratori e non, esercitata da una moltitudine di dilettanti italiani e stranieri.

La distruzione ha raggiunto tali livelli da determinare la graduale scomparsa di gran parte dei pesci dalla fascia costiera normalmente battuta dai cacciatori subacquei.

Il problema si va ponendo in termini di vero e proprio mutamento ecologico e va preso in seria considerazione in relazione ad una nuova disciplina della materia. Ho qui con me una recente legge francese che disciplina in modo assai severo l'esercizio della pesca subacquea con autorespiratori. In Sardegna, fra l'altro, la Regione sarda, che ha competenza esclusiva in materia, ha vietato la pesca subacquea con gli autorespiratori e il turismo è aumentato ugualmente in modo enorme. Quindi anche le minacce secondo le quali i turisti italiani e stranieri avrebbero disertato le nostre coste si sono dimostrate inconsistenti.

### PRESIDENTE. Eil corallo?

M E L I S, relatore alla Commissione. Il corallo è un'altra richezza che si va distruggendo. Ringrazio il Presidente di questo richiamo e mi scuso di non aver dedicato a questo argomento adeguata attenzione nella mia relazione, ma certamente nel dibattito che seguirà vedremo di integrare la relazione.

Connesso a tutti i problemi del mare è quello del demanio marittimo. Per le implicazioni di ordine giuridico-amministrativo, economico, urbanistico che esso coinvolge, appare sempre più urgente definire in nuo-

8<sup>a</sup> COMMISSIONE

ve norme legislative la sua tutela nel rispetto delle competenze regionali riconosciute dalla legge n. 382.

La preoccupazione primaria dovrà essere quella di contrastare il processo di privatizzazione selvaggia realizzata in questi ultimi vent'anni su gran parte delle aree costiere retrostanti il lido del mare, quando non anche sullo stesso.

I nuovi insediamenti oltre a limitare gravemente il diritto di accesso al mare per intere comunità hanno sovvertito con brutale violenza l'assetto paesaggistico di vaste e importanti zone, per l'innanzi note per la suggestiva bellezza, modificandone e degradandone lo stesso equilibrio ecologico.

Si impone quindi la repressione dell'abusivismo restituendo al demanio marittimo quel ruolo di bene pubblico al servizio di tutti, e non di fasce più o meno consistenti di privilegiati.

Le prospettive offerte da una razionale generalizzata fruibilità del mare consente d'imprimere un rilevante sviluppo all'industria turistica offrendo nel contempo nuovi spazi sociali per il godimento del tempo libero a quanti sin'ora per evidenti ragioni ne sono stati esclusi.

Particolare attenzione dovrè essere dedicata alla disciplina degli insediamenti da ubicarsi su aree demaniali in relazione ad attività produttive di tipo industriale o commerciale, sia per quanto attiene le modificazioni profonde derivanti all'assetto urbanistico che per i pericoli di inquinamento degli antistanti specchi d'acqua.

In stretta correlazione con quanto sin qui detto appare ormai indilazionabile un serio discorso sui problemi nascenti dall'inquinamento.

Lo scarico a mare delle acque biologiche defluenti dai grandi insediamenti urbani, delle acque di produzione industriale non depurate o, quantomeno, non adeguatamente depurate, l'irresponsabile pratica di riversare in mare le morchie e le acque di lavaggio delle petroliere, il quotidiano gettito in mare di rifiuti accumulatisi sulle grandi navi passeggeri e merci della Marina mercantile, hanno determinato un notevole processo di degradazione ecologica del Mediterraneo.

La legge Merli ha invero avviato a soluzione il problema, ma il suo stato di attuazione è ben lontano dal realizzare gli obiettivi propostisi.

Anche la legge n. 203 — debbo, per inciso, notare che il relativo stanziamento è stato quest'anno soppresso — sortirà effetti del tutto parziali, essendo il suo ambito di azione limitato soltanto ad otto porti italiani.

Ritengo, quindi, estremamente opportuno studiare l'estensione della sua applicazione su tutto il territorio nazionale realizzando a tal fine l'organizzazione tecnica necessaria per attivarne le procedure; intendo cioè dire che laddove non esistano i bacini di carenaggio, ma si registri comunque traffico più o meno intenso di petroliere, dovrà essere assicurata dalle aziende a partecipazione statale quanto meno un'officina in grado di garantire il realizzarsi degli obiettivi previsti nella legge.

Va da sè che il problema non è solo italiano e non può esaurirsi nell'ambito della nostra normativa e della sua pur corretta attuazione. Si dovrà perciò dispiegare ogni utile azione a livello internazionale, anzitutto con i Paesi mediterranei, per fissare i principi di salvaguardia dall'inquinamento da tradurre in strumenti legislativi in tutti i Paesi aderenti.

Il significato di tale impegno trascende gli aspetti intrinseci connessi alla conservazione dell'immenso patrimonio derivante dal mare, ponendosi piuttosto come tema di civiltà.

Connesso ai temi del turismo è quello dei natanti da diporto.

In Italia è presente una fiorente industria che produce, ed in parte esporta, piccole imbarcazioni da turismo. È un settore che va incoraggiato favorendo le condizioni per lo sviluppo di centri di assistenza, come peraltro avviene in gran parte dei Paesi stranieri. Contestualmente dovrà svilupparsi un organico programma di porticcioli turistici realizzabili con tecniche dal costo estremamente ridotto.

In proposito esistono nella vicina Corsica esempi ed esperienze particolarmente indicativi.

Si offrirebbero così al turismo internazionale concrete possibilità di incremento il cui

8<sup>a</sup> Commissione

valore economico supera di gran lunga le spese di investimento; tutto ciò in aggiunta all'impulso che verrebbe impresso all'industria cantieristica minore.

Non è possibile concludere questa esposizione senza dare uno sguardo un po' più ravvicinato ai dati specifici del bilancio che è sottoposto al nostro esame. Un'analisi un po' più ravvicinata alle voci e poste di bilancio si impone tanto più quest'anno in presenza del fatto che tagli considerevoli sono stati fatti su voci anche di grande rilievo, ed è su questi tagli che bisognerà che concentriamo la nostra attenzione chiedendo anche al Ministro le ragioni che li hanno motivati, anche perchè non è stato sempre facile disaggregare alcune delle voci fondamentali sulle quali si sono poi operati i tagli predetti. La prima constatazione dalla quale si può partire è che il totale della spesa del Ministero della marina mercantile previsto per il 1978 arriva a 293 miliardi circa, pari allo 0,48 per cento del totale della spesa del bilancio dello Stato, mentre lo scorso anno detta cifra arrivava a 542 miliardi circa, pari all'1,15 per cento della spesa totale. Si tratta in termini assoluti di circa 250 miliardi in meno e in termini relativi di una caduta ad un livello sensibilmente inferiore al 50 per cento dell'anno scorso.

È poi da tenere conto del fatto che per il 1978 i 293 miliardi sono ripartiti in 218 miliardi per spese correnti e 75 miliardi per spese in conto capitale, mentre i 542 miliardi del bilancio precedente erano distinti in 439 miliardi spesa corrente e 103 in conto capitale. Il capitolo che ha subìto il taglio maggiore è il 3061, che da 409 miliardi è stato ridotto a 186 con un taglio netto di oltre 223 miliardi. Le ragioni di questo taglio vanno certamente ricercate nel fatto che, come faceva notare il senatore Gusso, nella relazione dell'anno scorso, è venuto a mancare lo onere di circa 90 miliardi relativi alla copertura delle pendenze Finmare per gli anni antecedenti. Tuttavia la caduta di questo onere non giustifica per intero il taglio dei 223 miliardi per il quale rivolgiamo viva preghiera al Ministro di volerci illuminare.

Il capitolo 3061 è infatti un capitolo quanto mai vasto ed eterogeneo, all'interno del quale non è facile capire quali movimenti siano stati ipotizzati dal Governo che ha deciso il taglio.

Altri tagli piuttosto significativi si riscontrano nella spesa in conto capitale; notiamo tra i più significativi: l'abolizione di ogni contributo del capitolo 7542 (demolizione naviglio vetusto, costruzioni nuove, eccetera); un taglio di oltre 5 miliardi su un totale di 28 del capitolo 7543 (contributo per la costruzione di nuove navi mercantili e loro trasformazione); abolizione del capitolo 7551 di 7 miliardi e mezzo (contributo alle imprese di costruzione, riparazione e demolizione di navi mercantile); altri 8 miliardi sono stati tagliati dal capitolo 8051 come contributo per la progettazione e la costruzione di impianti di depurazione nei principali porti italiani.

Così sono da segnalare ancora due tagli da 1,5 miliardi ciascuno ai capitoli 8021 e 8554, il primo relativo ai porti di Ancona, Cagliari, Livorno, La Spezia, Messina e il secondo relativo al contributo per le industrie del commercio dei prodotti ittici. È da rilevare che quasi tutti questi tagli vengono motivati con riferimento all'articolo 208 del disegno di legge di approvazione del bilancio dello Stato che introduce una novità di grande rilievo nella struttura stessa del nostro bilancio generale. Mentre, infatti, in assenza di queste norme il bilancio dello Stato costituiva un atto formale riassuntivo della legislazione vigente e non poteva comportare quindi nè aumenti di spesa nè tagli rispetto alle decisioni precedentemente prese (salvo alcuni capitoli relativi alla gestione corrente), quest'anno con l'articolo 208 il Governo di fatto chiede l'autorizzazione a rivedere tutte le voci del bilancio.

È da tener conto del fatto che contemporaneamente il Governo, insieme alla legge formale di bilancio, la quale viene considerata ancora tale malgrado l'articolo 208, ha presentato un disegno di legge, il n. 911, che specialisti e la stampa hanno indicato come la legge sostanziale di bilancio. Sono note le discussioni che si sono avute intorno a questa legge anche per il grande rilievo che la stampa ha dato alla questione relativa al cumulo pensioni-salari, ma la questione dell'articolo 208 e la questione della legge so-

8<sup>a</sup> COMMISSIONE

stanziale n. 911 esula dalla stretta competenza del relatore del bilancio della Marina mercantile, per cui ritengo di dover terminare qui la mia esposizione in attesa dello svolgimento del dibattito che seguirà e di quanto verrà detto che mi consentirà di concludere e di stendere la relazione finale sul bilancio in esame.

PRESIDENTE. Ringrazio il senatore Melis per la sua esposizione e, se non si fanno osservazioni, propongo che il dibattito sulla tabella della Marina mercantile si svolga nella seduta antimeridiana di giovedì prossimo.

Non facendosi osservazioni così rimane stabilito.

La seduta termina alle ore 18,50.

#### SEDUTA DI GIOVEDI<sup>7</sup> 13 OTTOBRE 1977

Presidenza del Presidente TANGA

La seduta ha inizio alle ore 9,50.

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 1978 (912)

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

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'esame del disegno di legge: «Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1978 — Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile ».

Onorevoli senatori, avendo ascoltato nella seduta di martedì 11 ottobre la relazione del senatore Melis sulla tabella di cui trattasi, dichiaro ora aperta la discussione generale. T O N U T T I. Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli senatori, ritengo che le considerazioni che svolgerò sul bilancio della Marina mercantile interesseranno anche la discussione di altri bilanci in quanto si inquadrano in una situazione nuova, sul piano legislativo, per quanto riguarda l'impostazione generale del bilancio di previsione dello Stato.

Tale nuova situazione è stata determinata dalla legge 20 luglio 1977, n. 407, la quale prevede, tra l'altro, la presentazione contestuale della relazione previsionale e programmatica e del bilancio di previsione per l'anno successivo; pertanto, siamo chiamati ad esaminare la previsione della spesa dello Stato in un quadro di impostazione politica e programmatica per quanto riguarda le linee di previsione e di sviluppo dell'economia del Paese.

La legge n. 407 prevede poi altre novità che possono senz'altro risultare importanti al momento dell'esame dei vari stati di previsione; una di queste concerne la cosiddetta perenzione dei residui delle spese correnti e dei residui delle spese in conto capitale con modalità differenti sia per gli uni che per gli altri; la legge n. 407 prevede anche l'istituzione di un fondo, per il finanziamento di certe voci di bilancio che, attraverso la perenzione prevista dalla medesima legge, possono essere per l'appunto rifinanziate. Sempre la legge n. 407 prevede che la facoltà accordata da specifici provvedimenti legislativi per la conservazione nel conto di residui di somme oltre i termini consentiti dalla legge di contabilità generale dello Stato venga in ogni caso a cessare anche se ci sono leggi che prevedono la conservazione di residui di stanziamenti, per futuri bilanci; con la fine del 1977 le disposizioni di merito vengono sostituite dal dettato dell'ultimo articolo della legge n. 407.

Un discorso a parte riguarda il disegno di legge n. 911, per il quale la nostra Commissione ha espresso parere favorevole nella seduta di martedì scorso per la parte che le competeva, il quale trova il suo riscontro negli articoli 297 e 208 della legge di approvazione del bilancio (l'articolo 208 è stato

8<sup>a</sup> COMMISSIONE

anche citato dall'onorevole relatore al quale ritengo debba andare il nostro plauso per lo sforzo compiuto nella esposizione della tabella al nostro esame e per la organicità della sua relazione).

Che cosa stabilisce il disposto del disegno di legge n. 911, il quale avrà certamente una notevole influenza sul bilancio che dovremo esaminare e che dovrà essere approvato prima dell'approvazione della legge di bilancio?

L'articolo 208 stabilisce che le somme da iscrivere negli stati di previsione della spesa delle singole Amministrazioni in dipendenza di speciali disposizioni legislative, ancorchè facenti riferimento agli esercizi finanziari 1977-1978 e 1978-1979, restano stabilite, per l'anno finanziario 1978, nell'importo degli stanziamenti autorizzati con gli stati di previsione medesimi.

Praticamente, è la legge di bilancio che prevede quale deve essere lo stanziamento per l'anno 1978 per quanto concerne capitoli e somme che le leggi di merito prevedevano fossero finanziati durante l'anno medesimo. Cioè, le leggi di merito che prevedevano finanziamenti per l'anno 1978 a favore di determinati settori si possono modificare con l'articolo 208 della legge di bilancio, autorizzati in questo dal disposto del disegno di legge n. 911 che dovrà, ripeto, essere approvato in tempo utile.

Ho voluto fare questa premessa di carattere generale, valida per l'esame di tutti gli stati di previsione della spesa dei vari Ministeri, per mettere in luce le novità di ordine contabile introdotte: sarà molto interessante sentire dall'onorevole ministro Lattanzio quali valutazioni di ordine politico egli farà in merito all'applicazione del disposto del citato articolo 208 al bilancio della Marina mercantile.

Volendo ora entrare nel merito dell'esame di questo bilancio desidero immediatamente precisare che concentrerò il mio intervento su due aspetti particolari.

In primo luogo, facendo riferimento a quanto dice in proposito la « Relazione previsionale e programmatica » parlerò della riorganizzazione dei trasporti e, in particolare, di quelli marittimi. Nella legge n. 407 del luglio scorso si stabilisce che il bilancio di previsione deve essere discusso congiuntamente alla relazione previsionale e programmatica e, pertanto, mi pare importante considerare che cosa dice, sul piano generale dei trasporti, tale relazione con particolare riferimento ai trasporti marittimi.

In secondo luogo, desidero soffermarmi sull'influenza che ha avuto la scelta politica relativa all'applicazione dell'articolo 208 da me citato sul bilancio della Marina mercantile, considerando anche se ciò sia coerente rispetto a quanto stabilisce la relazione programmatica. In tale relazione, infatti, si esprime la necessità di sviluppo a favore di determinati settori e, pertanto, se dall'esame dei vari bilanci dovesse risultare che tale sviluppo, in effetti, non è previsto ci troveremmo di fronte a dati puramente teorici: da una parte, evidentemente ci sarebbe l'indicazione programmatica e previsionale mentre dall'altra, sul piano pratico, quella tematica non verrebbe attuata.

La relazione previsionale e programmatica, in alcuni suoi punti, va particolarmente sottolineata in quanto interessa il bilancio della Marina mercantile. Ad esempio, come ha giustamente detto anche l'onorevole relatore, dovrà essere documentata da una relazione del Governo l'influenza sui conti con l'estero della bilancia dei pagamenti relativa al settore dei trasporti; in effetti, tale bilancia è deficitaria nei conti con l'estero per 595 miliardi di lire per l'anno 1976 e, rispetto a tale cifra, una quota molto importante va addebitata ai trasporti marittimi.

M E L I S, relatore alla Commissione. Direi esclusivamente ai trasporti marittimi! Infatti, si tratta della sommatoria di tutti i tipi di trasporti marittimi.

TONUTTI. Se non arriviamo al 100 per cento, dunque, possiamo dire che la quasi totalità del disavanzo della bilancia dei pagamenti del settore trasporti riguarda il settore della marina mercantile.

La relazione programmatica richiama inoltre alcuni punti fondamentali sui quali, come Gruppo della Democrazia cristiana, siamo d'accordo; abbiamo sempre esposto

8<sup>a</sup> Commissione

le nostre idee in proposito che, del resto, trovano riscontro anche nelle tesi delle altre forze politiche. Mi riferisco alle linee fondamentali della politica dei trasporti approvate nell'aprile 1976 dal CIPE; in quell'occasione si precisò che, per il trasporto delle merci, vanno privilegiati — sia sotto il profilo dei finanziamenti per le infrastrutture che sotto quello della politica fiscale e creditizia per i mezzi di esercizio — i progetti programmatici di utilizzo delle tecniche intermodali.

Esiste dunque un documento programmatico governativo nel quale si evidenziano questi problemi; inoltre, si sottolinea la necessità di un piano generale dei trasporti e si accenna anche, ed è molto importante, alla unificazione — da un punto di vista istituzionale — delle competenze della Amministrazione centrale nel settore dei trasporti.

Anche nella relazione programmatica si evidenzia il discorso della unicità, dal punto di vista istituzionale, ripeto, di tali competenze e si parla anche, da un punto di vista generale, del rifinanziamento di opere ed attrezzature già programmate, del finanziamento di nuovi elementi aggiuntivi per esal tare la produttività pubblica e si parla, infine, del coordinamento generale ed unitario di tutte le decisioni di spesa per i vari comparti. Vi è poi la richiesta di definire le priorità anche in relazione alla reale capacità di spesa dell'Amministrazione statale.

Nella elencazione di queste linee generali rientra anche il discorso della Marina mercantile. Per quanto riguarda specificatamente tale settore, nonchè quello dei trasporti marittimi, si accenna alla necessità di adeguati interventi per quanto concerne il Mezzogiorno ed i suoi porti.

E per quanto concerne i porti in generale si dice espressamente che « per questi appaiono più urgenti gli interventi di emergenza diretti alla costruzione ed al consolidamento degli impianti danneggiati da eventi naturali, cui dovranno seguire la sistemazione ed il completamento delle attrezzature interne e la escavazione dei fondali. Particolarmente, in questo campo occorrerà tener conto che si renderanno possibili, al-

meno in un primo tempo, investimenti importanti solamente per alcuni punti strategici del sistema portuale; tali sforzi potrebbero esigere l'abbandono alternativo o la postergazione di altri programmi, specie quando l'analisi dei costi congiunti rivelasse, per l'esigenza di realizzare nuove infrastrutture onerose per l'impossibilità di offrire servizi a prezzi appetibili per la clientela, una prospettiva di sbocco in gestioni non competitive.

Ad una scelta di concentrazione degli sforzi da ricondursi nell'area della logica sopra descritta dovrà affiancarsi - come punto qualificante della politica portuale - la riforma degli ordinamenti amministrativi degli scali marittimi. Ai porti ed ai sistemi portuali occorrerà poi guardare con rinnovato interesse per individuare, eventualmente, nuove occasioni da verificare per una migliore utilizzazione del trasporto marittimo: ad esempio (ma qui mi pare che si entri nel regno della fantasia) lungo le rotte longitudinali della Penisola, ove tali collegamenti venissero incontro ad una domanda passibile di essere spostata sul mare da più congestionate vie di comunicazione terrestre ».

È chiaro, ripeto, che qui ci troviamo di fronte ad una prospettiva « di fantasia » e, quasi, di inventiva in cui si suppone che le vie marittime longitudinali dell'Adriatico e del Tirreno possano servire a decongestionare i trasporti terrestri!

FEDERICI. C'è chi crede che i mari siano fiumi.

T O N U T T I. Vi è poi la questione relativa alla necessità di intervenire sullo sviluppo dei trasporti integrati e combinati. In proposito è stato fatto un rilievo molto interessante, sul quale bisognerebbe dare una risposta a livello politico, circa la politica, appunto, idroviaria connessa ai trasporti marittimi e alle aree produttive. Il relativo discorso, cioè, viene sottolineato nel quadro dei rapporti con la politica marittima, quando riguarda la rete idroviaria interna; ma il problema riguarda anche l'influenza che avrà sul nostro sistema portuale

8<sup>a</sup> COMMISSIONE

e sul nostro sistema marittimo l'attuazione delle grandi idrovie europee, nei confronti delle quali il giudizio degli operatori economici, del Governo e così via, non si è ancora mai sentito in termini ufficiali. Infatti, mentre si arriva al canale Rodano-Reno, e al Meno-Danubio, noi vediamo il grosso pericolo che correrà tutto il sistema portuale italiano al momento della conclusione dei suddetti progetti. Bisogna quindi, come dicevo, affrontare il problema del trasporto idroviario non solo dal punto di vista interno ma anche considerando quale sarà l'influenza delle idrovie europee su tutto il sistema marittimo e portuale italiano.

È pertanto necessario, proprio in fase di esame del bilancio, vedere quale sia, concretamente, l'impostazione data alla politica portuale dal Ministero della marina mercantile e quali risposte si intenda dare ad interrogativi che sono poi, sostanzialmente, già conosciuti: non vi è cioè nulla di nuovo, salvo l'individuazione della funzione longitudinale del mare, Adriatico o Tirreno, in sostituzione della struttura viaria interna. Ma è necessario affrontare subito almeno due o tre temi di particolare importanza, che sono stati toccati molto efficacemente dal relatore e sui quali è bene avere intanto dal Governo una valutazione di sintesi. Successivamente, poichè nella nostra indagine conoscitiva sulla materia abbiamo sentito tutti meno il Ministro, dovremmo riprendere l'argomento in modo più approfondito e circoscritto.

È infatti vero che, di fronte alla questione — cui accennavo prima — della competitività del sistema portuale italiano nei confronti di quelli esteri, occorre aprire un discorso di fondo; discorso che trova per ora risposte solo parziali, anzi settoriali. La Commissione si augura però di portare a termine una valutazione di carattere tecnico e politico entro un prosieguo di tempo piuttosto breve.

La politica portuale coinvolge, sì, la riforma della legislazione sui porti, in corso alla Camera dei deputati; mi sembra però che il raggiungimento di un accordo non sia troppo vicino: è quindi, ripeto, necessario — anche per il fatto che si tratta di una

iniziativa parlamentare — ascoltare il pensiero del Governo su quello che potrà essere l'ordinamento futuro, soprattutto per quanto concerne gli enti portuali.

Quanto alla politica degli investimenti, abbiamo già sentito il Ministro dei lavori pubblici accennare ad un programma di investimenti portuali per 1.130 miliardi. Ma è possibile, in una situazione finanziaria quale l'attuale, aprire un discorso di intervento programmatico nel campo degli investimenti portuali? Ciò anche tenendo presente che. come l'onorevole Ministro sa, il finanziamento per investimenti portuali, in Italia, si aggira, per il decennio, su non più di 250-280 miliardi, compresi i 70 miliardi del primo Piano azzurro. Ora è stato qui dichiarato, nel corso della indagine condotta dalla nostra Commissione, che negli investimenti portuali previsti dalla Francia o dalla Germania una cifra del genere viene stanziata per un anno, e molte volte, viene addirittura raddoppiata o triplicata nel periodo di un anno, in base ad una politica che dà al trasporto marittimo ed ai porti carattere di priorità.

Quindi, nella linea di fondo esposta nella relazione programmatica, la politica portuale italiana deve trovare una concretizzazione in due scelte, da parte del Governo, che sono a mio avviso le più importanti, cioè riordinamento del sistema portuale e programma di investimenti adeguato. Solo in tal modo si può giungere a dare una coerenza all'impostazione del bilancio in esame.

Un altro settore da considerare è quello della flotta. Il relatore ha illustrato, con dati molto precisi, l'invecchiamento, la senescenza della nostra flotta, il che porta poi a considerare due altri settori molto importanti, anche per i riflessi che hanno sulla occupazione e sul rapporto con i sindacati: quelli del credito navale e della politica cantieristica. Il problema della flotta e delle costruzioni navali, nella sua duplice impostazione del credito navale e della politica cantieristica, assume cioè ancora maggiore rilevanza in relazione alla situazione europea e mondiale, così ben accennata dal relatore, ed alla concorrenza del Giappone, e

8<sup>a</sup> COMMISSIONE

va considerato nella prospettiva di iniziative non solo economiche ma anche di difesa delle tecnologie dei nostri cantieri; difesa che poi si traduce in protezione della nostra manodopera e quindi dell'occupazione. Anche qui, dunque, è importante la risposta che il Governo può darci sull'impostazione da dare alla questione, anche in relazione, come dicevo, alle agitazioni sindacali e ai contatti avuti dai sindacati con la Presidenza della nostra Commissione a causa della crisi della cantieristica in generale.

Questi sono, praticamente, i punti principali da trattare nell'esame del bilancio. Invece — come osservavo anche lo scorso anno — quando si tratta del bilancio della marina mercantile si parla di tutto fuorchè dei porti, nonostante il fatto che la politica del Ministero dovrebbe attuarsi proprio attraverso le strutture portuali. È chiaro che la tabella in esame reca una impostazione di ordine generale e che il suddetto problema sarà da noi affrontato anche con il Ministro dei lavori pubblici; ma la sua importanza è essenziale anche per il settore di cui ci stiamo occupando.

La novità recata quest'anno dallo stato di previsione della spesa per la marina mercantile è rappresentata dai notevoli tagli che le sono stati apportati: dico notevoli dal punto di vista quantitativo, non solo, ma anche da quello qualitativo. È chiaro che se esaminiamo la riduzione delle spese della parte corrente vediamo che si tratta di una somma di 249.225,1 milioni, che rappresenta quasi la metà dello stanziamento dello scorso anno: comprendiamo subito che ciò significa riduzione delle sovvenzioni alle linee di navigazione, in armonia col programma di ristrutturazione della flotta. Ora a mio giudizio, una riduzione di spesa del genere può anche costituire un fatto positivo nel quadro dell'attuazione di una politica generale di contenimento della spesa pubblica; bisogna però vedere se tale riduzione è compensata da iniziative sostitutive tali da migliorare, ad esempio, l'efficienza della nostra flotta. Cioè, praticamente, potrebbe verificarsi un calo generale di attività, non essendo ancora pronte le navi sostitutive delle linee passeggeri. Vorrei però sapere

dall'onorevole Ministro se la mia interpretazione è esatta e se la riduzione si riferisce solo al settore delle sovvenzioni.

Un altro punto importante è rappresentato dal fatto che la riduzione delle spese di investimento è molto più modesta di quella delle spese di funzionamento o mantenimento: essa è infatti di 28.666 milioni, il che significa però il 30 per cento rispetto alla previsione di spesa per il 1977. E qui si inserisce il discorso dell'applicazione dell'articolo 208 citato. La riduzione di 28.666 milioni, cioè, riguarda capitoli interessanti: il contributo per interessi su operazioni di credito navale, il contributo per la demolizione del naviglio vetusto e contributi per la costruzione di nuove navi mercantili, i contributi per la progettazione, la costruzione e la gestione di impianti di ricezione e trattamento delle morchie e delle acque di lavaggio delle petroliere e quelli per la pesca marittima; per quest'anno vengono decurtati o lasciati a memoria, rimandando il problema grave e, direi, acuto della cantieristica ad altra epoca. Si ha cioè una riduzione degli investimenti in settori che sono particolarmente delicati per la nostra economia.

Esaminando il riepilogo, si constata che si passa pr le spese correnti da 439 miliardi a 218, per le spese in conto capitale da 103 a 75. La riduzione del 50 per cento delle spese correnti può essere valutata positivamente, mentre suscita perplessità quella relativa agli investimenti. La diminuzione delle spese in conto capitale potrebbe anche essere giustificata esaminando caso per caso, per verificare motivazioni ed entità. Tale azione dovrebbe essere compiuta da un gruppo di lavoro specifico che faccia capo ad una apposita commissione per la spesa pubblica. Al momento in cui si devono fare tagli di stanziamenti, non lo si può fare indiscriminatamente, ma soltanto in base a una valutazione organica. Ho cercato di dimostrare che, invece, molti tagli sono stati operati in settori particolarmente delicati, anche dal punto di vista sociale.

Potrei spiegarmeli solo se posti in relazione con la situazione dei residui passivi. Questo dei residui è un discorso particolar-

8ª COMMISSIONE

mente importante ed è collegato strettamente con quanto ho detto. Il credito navale, per i contributi in conto interessi, non in conto capitale, ha un residuo passivo al 31 dicembre 1976 di 67 miliardi (il taglio è di 1950 milioni); quello del naviglio vetusto ha 4.890 milioni di residui passivi e il taglio è di tre miliardi; quello relativo agli interessi sul credito navale ha un residuo passivo per 2.500 milioni e si tagliano 2.500 milioni; quello relativo ai mezzi meccanici ha un residuo di 4.765 milioni e si tagliano 1.500 milioni; la pesca ha residui per tre miliardi e si toglie un miliardo e mezzo.

Se i tagli degli stanziamenti sono in relazione al discorso dei residui passivi, potrebbe significare che si intende andare verso un movimento maggiore dei residui stessi. Quello però che mi preoccupa è il discorso del conto interessi sul credito navale. Se esistono 67 miliardi di residui passivi, significa che non sono state fatte operazioni finanziarie, perchè al momento stesso in cui queste si effettuano, viene erogato il contributo e l'erogazione delle annualità è automatica. Da ciò discende che il discorso del credito navale deve essere valutato in termini di funzionalità. Invece ci troviamo, in un settore così delicato, in una situazione di stallo.

Comunque è chiaro che il settore della marina mercantile viene impoverito. C'è la possibilità di un recupero per il futuro. Attendo dall'onorevole Ministro quelle spiegazioni e sottolineature, anche di carattere politico, che valgano a tranquillizzarci. Non vorrei che il settore della marina mercantile perdesse gradualmente la sua importanza. Sarebbe un errore gravissimo, questo, per l'influenza che esso ha su tutta l'economia del Paese. Nel momento in cui c'è la necessità di potenziare certe strutture, come ho cercato di spiegare, specialmente nel settore portuale e cantieristico, nel momento in cui si è inserita una novità molto importante, in relazione al citato articolo 208, ritengo che tutto questo debba essere sostenuto da una volontà e da una impostazione politica generale, in modo che questo settore così importante non continui a degradarsi e ad essere dimenticato.

CROLLALANZA. Onorevole Ministro, signor Presidente, anche quest'anno intendo sottolineare alcuni aspetti della tabella 17 che a mio avviso meritano particolare considerazione. Per quanto si riferisce agli stanziamenti di bilancio, non mi meraviglio che ci siano delle riduzioni. In un momento in cui bisogna quadrare il bilancio generale dello Stato, uno dei mezzi che si ravvisa è quello di tagliare alcune spese, particolarmente sulla parte corrente. Ogni Ministero ha avuto i suoi tagli e quello della marina mercantile non poteva sottrarsi a questa esigenza. Peraltro devo ricordare al senatore Tonutti, il quale si è preoccupato di alcune riduzioni di stanziamento, che, come ha fatto presente il relatore, sul bilancio del Ministero del tesoro sono accantonati fondi per i provvedimenti legislativi in corso di elaborazione, sui quali il concerto tra i vari Ministeri non è ancora completato. Se consideriamo questo aspetto, non possiamo non rilevare che forse i tagli nel bilancio del Ministero della marina mercantile potrebbero essere inferiori a quelli che risultano dalla tabella. Devo ricordare poi, che per alcuni provvedimenti che abbiamo discusso di recente in Commissione, è stato assicurato che si sarebbe provveduto con appositi disegni di legge di variazione, con riferimento evidentemente al fondo a disposizione del Ministero del tesoro.

Ciò premesso, vorrei fare presente che il settore della marina mercantile è purtroppo sempre la cenerentola nell'impostazione del bilancio dello Stato e nell'attività del Governo, nonostante che l'Italia sia una grande penisola, proiettata nel Mediterraneo; nonostante che si siano aperti nuovi spazi di espansione alla possibilità di traffici del nostro Paese.

Mi riferisco, in modo particolare, al continente africano e mi dolgo che in Italia, Paese di vecchia tradizione marinara, non si consideri in modo adeguato quale peso possa avere lo sviluppo della navigazione nell'economia della nazione.

Bisogna dare più peso alla politica marinara, più mezzi alla marina mercantile, ai porti e a tutto quanto è in connessione con la vita sul mare, in un Paese che ha più di

8<sup>a</sup> COMMISSIONE

8.000 chilometri di coste e un numero notevole di scali, tra quelli di maggiore rilievo e quelli di minore importanza. Questi ultimi, che dovrebbero passare alle Regioni, non solo in attuazione dell'articolo 117 della Costituzione, ma anche in base alle deleghe di cui all'articolo 118, hanno anch'essi una loro funzione.

Ma se tutto ciò è assiomatico, se questa esigenza di maggiore spazio sul mare, di più navi, di più cantieri, di più gente che si dedichi alla navigazione deve costituire un obiettivo fondamentale per l'attività di governo; esso coincide, come i molti problemi della rinascita del Mezzogiorno, che attendono una risposta, con un momento di gravi ristrettezze finanziarie del Paese, nel quale si cerca di non fare aumentare la flessione della lira e, nel contempo, di contenere il bilancio dello Stato, in base anche alla « lettera di intenti » con la quale l'Italia ha assunto impegni per i prestiti contratti all'estero.

Tuttavia, il Governo ha il torto, in questo momento (e su questo punto mi riservo di tornare in sede di discussione in Aula del bilancio dello Stato nel suo complesso) di voler fronteggiare un po' tutte le esigenze distribuendo i pochi mezzi a disposizione in tutti i settori, anzichè concentrarli in base ad una scala di priorità. Si dovrebbero quindi indirizzare i nostri sforzi maggiori verso taluni settori prevalenti di rapida produttività tagliando nelle spese correnti e puntando sugli investimenti in conto capitale.

Ma anche per gli investimenti in conto capitale sia marittimi, sia di carattere industriale che agricolo, saggezza vuole che sia data preferenza a quelli suscettibili di più rapidi risultati produttivi per la ricchezza del Paese e per una maggiore occupazione degli operai. Se per raggiungere tali finalità dovremo sacrificare, per qualche anno, per esempio, la costruzione di scuole superiori o di nuove università non sarà un male, tanto più che esse licenzierebbero diplomati o laureati che, purtroppo, non troverebbero possibilità di impiego e che si aggiungerebbero alle decine e decine di migliaia di colleghi disoccupati.

Quando, infatti, si creano università alla porta di casa, cioè in ogni provincia, evidentemente si favorisce maggiormente l'allontanamento dei contadini o degli artigiani da quetta che dovrebbe essere la loro vocazione naturale e la continuazione di un'attività tradizionale. I genitori, infatti, vengono invogliati a perseguire le finalità di figli laureati o diplomati in quanto non si tratta di inviarli a studiare a distanza di 500 chilometri, con esborso di notevoli spese, ma a pochi chilometri dal proprio paese. Pur se questa aspirazione è giusta, nella situazione attuale ciò non farebbe che aggravare il fenomeno della disoccupazione giovanile.

Chiusa questa lunga parentesi, che mi è sembrata opportuna, in una visione generale del problema delle nostre attuali disponibilità finanziarie, nonchè delle conseguenze subite dal bilancio della Marina mercantile, a seguito della riduzione degli stanziamenti a suo favore, vorrei fare alcune considerazioni.

Per quanto si riferisce alle riduzioni di spesa delle quali il senatore Tonutti tanto si è preoccupato, desidero rilevare che, comunque, 187 miliardi di lire sono destinati a favore dei servizi marittimi, ed in modo particolare al servizio delle navi merci, della FINMARE anche in compartecipazione con armatori privati, sia ad alcuni traghetti, specialmente a quelli per le isole, che rispondono a necessità indrogabili. Naturalmente, essi non sono adeguati, in quanto sarebbe auspicabile un aumento delle unità della nostra flotta in rapporto a quella mondiale. Siamo infatti all'ottavo o al nono posto, della guaduatoria mondiale e quindi ancora ben lontani dalle esigenze della nazione di espandersi sul mare. Se si considera, infatti, che l'80 per cento delle merci importate ed esportate passano nei nostri porti battendo bandiera estera è evidente che tale situazione, tradotta in valuta pregiata, si ripercuote sfavorevolmente sulle nostre riserve.

Ho già detto che l'Italia deve avviarsi, non appena le condizioni di bilancio e — speriamo — l'assestamento della nostra economia lo consentano, a guardare con occhi ben diversi il problema della marina mercantile

- 868 -

BILANCIO DELLO STATO 1978

8<sup>a</sup> Commissione

e quindi a raggiungere alcune soluzioni che, specie nei riguardi del Terzo mondo, potrebbero essere di grandissimo vantaggio per la nostra economia. Se si pensa che a Bari si svolge annualmente la Fiera del Levante - grande manifestazione in tutti i vari settori della campionatura - ed inoltre, che ogni tre mesi, si effettua una fiera specializzata nei singoli settori principali, se si considera che le maggiori commesse che si svolgono in fiera provengono dal Continente africano e che le missioni degli acquirenti in petrodollari contrattano su basi che hanno dimensioni, per esempio, di mille frigoriferi, di duemila lavastoviglie, di mille camere da letto complete, e così via - e ciò in conseguenza di nazioni assurte ad indipendenza, che aspirano al progresso, ad un diverso tenore di vita - si comprende bene come tutto ciò rappresenti notevoli possibilità di esportazione per le industrie italiane, grandi e piccole. Ma tutto ciò implica la necessità di uno sviluppo della navigazione marittima, quindi nuove linee e maggiori navi.

Anche il problema dei traghetti credo meniti di essere considerato con maggiore approfondimento. Non è vero, infatti, che essi debbano servire semplicemente per il collegamento con le isole maggiori e minori: vi sono traghetti che dalla Russia raggiungono il porto di Bari, provenienti dal Mar Nero, il che significa che non si tratta più di navi per collegamenti a breve distanza, per trasporto di passeggeri e carico di automobili e carri ferroviari; ma di traghetti, idonei anche ai containers. Io sono convinto che più svilupperemo tale settore maggiori saranno i vantaggi per la nostra economia.

In tale settore è stata prospettata l'opportunità - il Ministro ne è certamente informato - ed io ne ho accennato più volte, in sede del bilancio della Marina mercantile, che a seguito del completamento della ferrovia Belgrado-Antivari, si è posto sul tappeto il problema del collegamento rapido di tale ferrovia con la rete ferroviaria italiana, con navi, in un primo momento costituite da traghetti e successivamente da navi roll-off - roll-on. A tal fine vi sono state delle intese tra la Regione Puglia e il Governo montenegrino, per conto del Governo jugoslavo, ed un preciso invito di interessamento al Governo italiano per lo studio del problema. Io prego l'onorevole Ministro di fornirci, appena possibile, qualche notizia al riguardo. Si tratterebbe di un'iniziativa di grande interesse e vantaggio perchè, oltre ad abbreviare il lungo percorso ferroviario che, risalendo la Penisola balcanica giunge non solo nella valle padana - il che è logico — ma anche nell'Italia centro-meridionale, per raggiungere la Sicilia, eviterebbe il lungo percorso e il maggior costo per le comunicazioni da Roma in giù non solo con la Jugoslavia, ma anche con la Bulgaria e la Romania che si collegano con la Belgrado-Vaz.

Per quanto riguarda la cantieristica, concordo perfettamente sia con il relatore sia col senatore Tonutti: si tratta di un problema del quale dobbiamo preoccuparci, e molto. Io sono stato alcuni anni fa in Giappone con una Commissione, allo scopo di rendermi conto dei progressi tecnici raggiunti da quella nazione e dei motivi della mancata competitività dei nostri cantieri.

Nei cantieri giapponesi, con precisione matematica, ogni tre mesi, si vara una nave di trecentocinquantamila tonnellate di stazza lorda. Ogni invasatura di quei cantieri è suddivisa in quattro sezioni della nave in costruzione che si susseguono l'una all'altra, in modo che quando la prima nave va in mare prende il suo posto la seconda e così di seguito fino alla quarta. La nave, saldate una all'altra le quattro sezioni, quando scende in mare può già navigare. Noi siamo in posizione di notevole inferiorità rispetto ai progressi tecnologici cui sono giunti i giapponesi. Dobbiamo quindi cercare di migliorare sempre più i nostri cantieri, per assicurare lavoro ai nostri operai, riducendo la preoccupante disoccupazione.

Noi non raggiungeremo mai, non facciamoci illusioni, la competitività di costo dei cantieri giapponesi o di quelli del Nord Europa. Ma non è questo un buon motivo per non considerare a fondo il problema e i provvedimenti da prendere per la sua soluzione (crediti, contributi, ecc.). Il relatore suggerisce di stanziare contributi in favore

8<sup>a</sup> COMMISSIONE

della cantieristica, invece che all'armamento. Secondo me i contributi dovrebbero essere concessi ad entrambi questi settori, non dico per raggiungere la competitività, ma per lo meno per incoraggiare con adeguati contributi gli armatori a servirsi dei nostri cantieri.

Il senatore Tonutti ha sollevato la questione delle idrovie. Personalmente sono favorevole allo sviluppo delle idrovie e non solamente limitandole al sistema fluviale. Sviluppando il nostro sistema idroviario, infatti, potremmo congiungerlo con quelli di altri Paesi, ma anche collegarlo con le attività di cabotaggio dei servizi marittimi che in senso longitudinale toccano i vari porti della nostra Penisola. Quando fu elaborato il piano della FINMARE, fra l'altro, si considerò la necessità di costruire anche delle chiatte particolari che consentissero di collegare il sistema fluviale con i mezzi navali per assicurare alle merci povere l'economicità dei noli.

Per il demanio marittimo non ho che da ripetere le solite raccomandazioni. Adesso, con la legge n. 382, si configurano anche per il demanio competenze regionali. È necessario pertanto che le Regioni si rendano conto che man mano si sta murando il mare con tutta una serie di concessioni per baracche ed altre costruzioni, distruggendo, in tal modo uno degli aspetti più interessanti del nostro Paese. È necessario anche considerare che con tali costruzioni si determinano inconvenienti di carattere igienico e l'inquinamento del mare.

Ancora una considerazione. Come è noto, onorevole Ministro, la nostra Commissione sta svolgendo un'indagine conoscitiva nel settore dei porti, ciò che ci ha consentito di acquisire numerosi elementi che sono meritevoli di approfondimento.

Il primo elemento è costituito dall'arretratezza dei nostri porti, sia per quanto riguarda le opere, i fondali e gli impianti tecnologici. Un altro elemento emerso dall'indagine è l'alto costo del lavoro nei nostri porti che, insieme all'arretratezza degli impianti, è una delle cause della nostra non competitività nel settore dei trasporti marittimi. Un terzo elemento è quello riguar-

dante gli intermediari e sarebbe opportuno esaminare fino in che misura essi incidono sul costo delle nostre tariffe portuali.

Il problema è di accertare sino a che punto sia possibile ridurre il costo del lavoro portuale riducendone la manovalanza, non certo per mettere dei lavoratori per la strada, perchè ciò nessuno lo chiede, ma evitando la sostituzione di coloro che vanno in pensione, assicurando una maggiore tecnologia di mezzi meccanici ed una maggiore autonomia delle operazioni.

C'è, infine, un ultimo problema che riguarda l'unificazione dei vari sistemi dei trasporti. Appare certo logico che essi siano coordinati tra di loro, sia che si tratti di trasporti marittimi, su strada o su ferrovia. Si sostiene da alcuni colleghi che la soluzione migliore consiste nella unificazione in un unico ministero dei vari settori dei trasporti. Al riguardo vi è già una iniziativa parlamentare che mirerebbe a varare un disegno di legge in questo senso. Al riguardo ho molte perplessità, perchè ritengo che sia un problema non facile da risolvere, però sta di fatto che vi sono alcune incongruenze che vanno eliminate. Innanzi tutto, manca un organo generale di coordinamento di tutto il settore. A mio avviso potrebbe essere un Consiglio superiore dei trasporti che abbracci tutti i settori, da quello marittimo a quello ferroviario e stradale. Ma, per quanto riguarda il settore marittimo, è evidente che la competenza primaria non può essere che del Ministero della marina mercantile e non del Ministero dei lavori pubblici, il quale deve essere soltanto l'organo esecutivo. Ma chi dispone, chi fa i programmi, deve essere il Ministero della marina mercantile.

Non concepirei, però, il Ministero della marina mercantile trasformato in un organo attrezzato con propri uffici tecnici di costruzione. Vedrei, forse, più agevole l'unificazione tra il settore ANAS e il settore ferrovie.

In effetti le separate competenze tra questi due settori, hanno provocato degli errori che bisognava evitare, come, ad esempio, la costruzione di un'autostrada a fianco della linea ferroviaria. Ma, oltre queste limitazioni, considero un errore procedere all'uni-

8<sup>a</sup> COMMISSIONE

ficazione di tutti i trasporti in un unico Ministero.

F E D E R I C I. Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, credo che anche quest'anno i problemi posti in luce dalla relazione al bilancio della Marina mercantile e anche dagli interventi che abbiamo appena sentito abbiano evidenziato una tematica generale ampia e complessa con in più, rispetto agli altri anni, la necessità di una seria e responsabile verifica del bilancio di merito.

Ritengo che questo avvenga per tre motivi fondamentali:

- 1) perchè come in altri paesi, ma forse in maniera più accentuata in Italia, il trasporto marittimo, o meglio l'economia marittima portuale, vive una crisi mai registrata prima;
- 2) perchè i riflessi di tale crisi del settore sul terreno complessivo dell'economia in generale sono ampiamente aumentati e ciò in rapporto all'uso della spesa pubblica, al problema della bilancia dei pagamenti e, quindi, al problema più generale dell'indebitamento con l'estero, in rapporto, infine, al grave squilibrio territoriale; in rapporto perciò alla tematica generale di fondo dell'economia del Paese che ha subìto, anche per la crisi di questo settore, un'accelerazione di notevole gravità;
- 3) per la novità introdotta nella prassi parlamentare di discutere congiuntamente bilancio e linee di programmazione. Una prassi che, tuttavia, non è solo la conseguenza di un atteggiamento formale nuovo, ma è la conseguenza appunto di un certo tipo di analisi della situazione economica che si fa oggi e che non si è fatta nel passato. Questo accade, a mio giudizio, per la diversa situazione politica in cui viviamo oggi.

Mi soffermerei su questa prima parte perchè credo che le conseguenze che dobbiamo trarre nell'analisi delle voci di bilancio debbano in qualche modo corrispondere a questo discorso introduttivo. Sappiamo tutti che questo nuovo modo di presentare il bilancio, di impostare l'anno che verrà, per quello che riguarda la spesa corrente, la spesa di investimento, muove da punti di partenza unitari che hanno trovato la loro espressione in quello che va sotto il nome di accordo programmatico e che, ripeto, è certamente una novità sul piano dei rapporti tra le forze politiche nel nostro Paese. È un'analisi che parla seriamente di una flessione della produzione assai pesante e non certo risolvibile in tempi brevi; parla di pericoli seri anche in rapporto alle tendenze dell'economia mondiale e, in collegamento con questo, delle serie prospettive che si hanno per quello che riguarda la disoccupazione. Dall'altra parte, come si è detto ieri in Aula, da parte dei ministri Morlino e Stammati, abbiamo avuto un miglioramento per ciò che riguarda i problemi monetari e cioè l'inflazione e l'indebitamento con l'estero.

È chiaro che da questi due elementi sono nati due argomenti che dobbiamo discutere: da una parte le linee per la programmazione, dall'altra il bilancio, spezzettato nei vari settori. Ora è ovvio che non si può assolutamente tornare indietro rispetto a questi risultati positivi che in qualche modo sono stati raggiunti e che riguardano l'inflazione e l'indebitamento con l'estero.

Per ciò che si riferisce all'indebitamento con l'estero, abbiamo degli impegni non solo morali ma anche di ordine finanziario ed economico con l'estero. Per altro verso, tuttavia, se questo è un obiettivo che bisogna mantenere e possibilmente migliorare, non possiamo certo correre l'altro rischio che è quello di non essere oggi capaci, seppure con le limitazioni e le cautele dovute, di rimettere in movimento un processo produttivo per superare la flessione della produzione industriale e la più grave flessione per ciò che riguarda l'occupazione.

È certo che, mentre occorre un rigore particolare per combattere la recessione, senza ricadere nel processo inflattivo, è necessario sforzarsi immediatamente di garantire la più razionale utilizzazione delle risorse e di accrescere, di selezionare meglio gli investimenti su alcune linee che sono state stabilite.

8<sup>a</sup> Commissione

Per quanto riguarda il nostro settore, mi pare che ci troviamo di fronte a due scelte: da una parte la riconversione industriale e dall'altra il settore trasporti. Vorrei far presente al Ministro e ai colleghi che il settore, al limite, riguarderebbe anche i problemi dell'alimentazione e anche i problemi del Mezzogiorno. Lo accenno soltanto per non cadere anche io in un'esposizione che non terminerebbe più; comunque è certo che il settore nel suo complesso riguarderebbe gli interi quattro grandi settori su cui si è scelto di intervenire nell'economia del Paese. Ora, se questo è l'elemento fondamentale per dare un giudizio sul bilancio che stiamo discutendo, non c'è dubbio che da una parte si possono apprezzare, come è già stato fatto, certi sforzi per arrivare ad una riduzione anche drastica per contenere la spesa pubblica e quindi il processo inflattivo, dall'altra forse è necessario verificare alcuni elementi che riguardano questi tagli per stabilire: il rapporto che deve essere verificato tra i tagli avvenuti e il complesso dei residui passivi e se, per alcuni settori, non ci sia la possibilità di trasferimenti interni al bilancio. Non intendo parlare di trasferimenti ai quali si accennava prima, cioè di cambiamento di voci, ma di modifiche da apportare alle leggi che hanno determinato una serie enorme di residui passivi.

Dalla stessa relazione, pur interessante e molto ampia del collega Melis, emergeva la necessità di chiarire una serie di perchè, che finora non siamo riusciti a verificare, pur avendo analizzato tutti i documenti di cui siamo venuti in possesso.

Ora, se noi ci riferiamo ai dati forniti, vediamo che da un punto di vista complessivo e generale il bilancio della Marina mercantile è passato dai 542 miliardi (l'1,15 per cento del bilancio totale dello Stato) a 293 miliardi (pari allo 0,48 per cento de biancio totale dello Stato), con una diminuzione secca di 250 miliardi di lire. Se preso così in blocco, questo dato lascia sconcertati.

Ma naturalmente, se ci limitassimo ad una analisi superficiale, forse riusciremmo solo a dare un giudizio moralistico. Si deve, invece, andare a vedere meglio come stanno le cose. Il primo punto che vorrei sottolineare si riferisce al capitolo 3061, concernente le sovvenzioni alle società assuntrici di servizi marittimi, che prevede una diminuzione di 223,3 miliardi. Se ciò dipendesse dal fatto che lo Stato non deve più dare, attraverso le convenzioni di cui all'antica legge n. 600, sovvenzioni alle società di navigazione di preminente interesse nazionale - in conseguenza dell'approvazione della legge n. 684. che ha avviato la riconversione della flotta pubblica — questo sarebbe un dato positivo. Resta però da valutare come mai nei residui passivi del 1976 — non conosciamo quelli del 1977 - questa voce ammonta a 46,5 miliardi. Questo è un primo problema che chiediamo ci sia chiarito per riuscire a comprendere e anche al fine di localizzare meglio una serie di residui passivi. Il secondo problema riguarda i capitoli 7541, 7542, 7543, 7544 e 7550, concernenti la cantieristica e il credito navale. Nel primo capitolo abbiamo una riduzione di un miliardo e 450 milioni a fronte di residui passivi per 68 miliardi; nel secondo abbiamo un rinvio per memoria per 3 miliardi a fronte di residui per 4,8 miliardi; nel capitolo 7543, una riduzione di miliardi 5,2 a fronte di residui per oltre 15 miliardi; nel capitolo 7544, una riduzione di 2 miliardi a fronte di residui per 12 miliardi; nel capitolo 7550 una diminuzione di 2,5 miliardi a fronte di residui passivi per pari importo. Il totale dei residui passivi di questi articoli assomma a 111 miliardi, mentre le spese previste passano da 91 a 73,6 miliardi.

Non si deve forse affermare che tutta questa massa di residui passivi dimostra che le relative leggi di investimento non hanno funzionato? Sappiamo, per esempio, che per il credito navale non vi è stata richiesta del credito. Ma allora, se così stanno le cose, in relazione alla legge n. 208 come possiamo avere fiducia e speranza che i relativi investimenti potranno essere utilizzati? Anche il senatore Tonutti si è chiesto se ci troveremo ancora di fronte a un ulteriore aumento dei residui passivi.

La domanda che pongo al Ministro è se la causa principale di questo monte residui passivi non debba ricercarsi nella impossibilità di applicazione delle leggi che riguar-

8ª COMMISSIONE

dano questo settore. Se così fosse, non mi sembra una soluzione quella dei tagli, perchè quelle stesse leggi non saranno comunque utilizzate. Si dovrebbe quindi stabilire fin da adesso come operare per l'utilizzo eventuale dei residui passivi — anche perchè questo credo faccia parte della funzione di verifica e di controllo del Parlamento — e sarebbe opportuno un impegno del Governo per radicali modifiche in tutto il settore del credito marittimo.

LATTANZIO, ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile. Credo che lei la strada la stia già indicando. In alcuni settori e in particolare in quello del credito è indispensabile rivedere i meccanismi di assegnazione, diversamente ci troveremo inesorabilmente di fronte a queste difficoltà.

F E D E R I C I. Questo nodo, signor Ministro, va spiegato bene, va chiarito, perchè il raffronto fra queste cifre, questi tagli e la realtà dei cantieri, del credito navale, è drammatico. I cantieri sono nella difficile situazione — per altro aggravata dalla decisione presa ieri, come abbiamo appreso dalla stampa, di mantenere la cassa integrazione sia al cantiere di Palermo sia a quello di Monfalcone e quindi anche alla Breda — che lei conosce bene; e l'ipotesi di una leggina di nifinanziamento della vecchia legge sui sovvenzionamenti alla cantieristica convince assai poco rispetto agli impegni, ma rispetto anche a questi dati.

Lo stesso problema riguarda il credito navale; come sostenuto giustamente nella relazione bisognerà fissare fin da adesso un meccanismo tale per cui queste leggi funzionino, ma in maniera controllata, in maniera da eliminare il vecchio meccanismo che ha consentito anche un utilizzo distorto dei finanziamenti da parte degli armatori.

Un altro punto del bilancio che ritengo di dover esaminare è il capitolo 8051, che riguarda la legge approvata nella passata legislatura per le stazioni di lavaggio delle navi, di trattamento delle morchie, delle acque di zavorra, eccetera, alla quale abbiamo aggiunto quest'anno, esattamente quindici o venti giorni fa, la legge per le stazioni di degasificazione. Anche a questo riguardo abbiamo otto miliardi di residui passivi del 1976, perchè evidentemente non si era nemmeno cominciato ad applicare la legge, anche se essa riguarda servizi fondamentali per il problema dell'inquinamento, della salvaguardia dell'ambiente naturale (cui siamo tenuti, peraltro, da convenzioni internazionali). Mettiamo gli otto miliardi per memoria, ma anche in questo caso, li spendiamo o non li spendiamo i residui passivi? A questo proposito voglio fare un'osservazione per quello che è avvenuto durante il dibattito sulla seconda legge che abbiamo approvato in questa Commissione e di cui ho già parlato. Il nostro Gruppo era assai perplesso come il Sottosegretario sa, circa i contributi da dare anche a imprese private o ad altre industrie di Stato con concessioni date dai cantieri. Ci è stato assicurato che su questo terreno potevamo stare tranquilli perchè avevamo una sufficiente scorta per investimenti, in primo luogo perchè le spese sarebbero state contenute e quindi coperte dal finanziamento previsto dalla legge e in secondo luogo perchè potevamo disporre degli stanziamenti per le stazioni di trattamento delle morchie per le quali non era stato speso nulla fino a quel momento. Anche questo è un nodo che va chiarito, approfondito, a nostro giudizio.

Un altro problema che vorrei sottoporre all'attenzione del Ministro è quello della pesca. Troviamo in questo settore due dati per certi aspetti perfino curiosi. È stato eliminato dal bilancio lo stanziamento di un miliardo di lire per la propaganda a favore del consumo di pesce e soprattutto di pesce azzurro. Un miliardo che nello scorso anno lo Stato ha speso male in quanto il prezzo del pesce è aumentato in maniera vertiginosa — se fosse presente il senatore Segreto direbbe che è la mafia dei mercati che determina i prezzi — e gli italiani non ne hanno potuto consumare molto. Mentre al capitolo 8532, che riguarda la ricerca e gli esperimenti per la pesca eccetera, abbiamo un taglio, in relazione alle esigenze, di due

8<sup>a</sup> COMMISSIONE

miliardi e un residuo passivo di lire 46 milioni 500.000. È chiaro che questo capitolo non riguarda soltanto il settore della marineria, ma anche quello dell'alimentazione in generale, riguarda il famoso piano agricolo alimentare. Anche in questo caso come possiamo valutare le capacità di usare effettivamente questi residui? Si tratta di stabilire se vogliamo andare ancora nella vecchia direzione o se non sia il caso di eliminare definitivamente questi residui passivi per orientarsi verso altre scelte su questo terreno, in rapporto anche al piano alimentare.

L'osservazione potrebbe essere espressa anche per altri settori, ma voglio soffermarmi invece su due questioni che riguardano le entrate previste dal bilancio. È un argomento che riguarda soprattutto la Commissione bilancio, ma credo che noi non possiamo non far rilevare al Ministro come ci siano squilibri molto gravi alla voce demanio marittimo e alla voce tasse e imposte portuali.

Sono cose che abbiamo già detto, sia durante l'indagine conoscitiva di cui parlava anche il senatore Tonutti, sia in altre occasioni. Per quello che riguarda il demanio marittimo, pur con le articolazioni volute dalla legge n. 382. siamo in una situazione spaventosa di squilibrio tra i servizi prestati dallo Stato e quello che viene incassato, uno squilibrio che è rimasto fermo a vecchie leggi senza aver trovato mai una riqualificazione in base all'aumento enorme che c'è stato del valore delle merci e che riguarda anche la posizione dell'Italia all'interno del Mercato comune europeo. È certo, comunque, che lo Stato italiano non incassa decine di miliardi che potrebbe facilmente prendere senza leggi o decreti punitivi, ma soltanto registrando contabilmente quello che è avvenuto nell'economia mondiale e quello che si è verificato per quanto riguarda il problema del trasporto e i servizi resi dallo Stato.

A questo punto si pone la questione di come dobbiamo intendere le voci che sono state iscritte nel fondo globale rispetto a questo bilancio. Nel fondo globale, nella parte discrezionale della spesa, a pagina 119 della relazione, si parla di 50 miliardi a favore di interventi per opere marittime portuali e di 30 miliardi per provvidenze integrative per l'industria cantieristica navale. Mi rendo conto che la prima voce riguarda il Ministero dei lavori pubblici, ma il problema va posto lo stesso. In secondo luogo è da valutare come saranno riconsiderati i trasferimenti di cui parlava il senatore Tonutti, stante il fatto che nella relazione si parla di una commissione per la spesa pubblica e che si riferisce all'accordo programmatico. Questa commissione doveva essere insediata in luglio. Ora, se ho capito bene, non potrà svolgere il suo compito per questo bilancio e dovrebbe essere sostituita dalla Commissione bilancio.

TONUTTI. Del Senato o della Camera dei deputati?

F E D E R I C I . Di tutti e due i rami del Parlamento. Allora, se la situazione è in questi termini, questi dati emersi dovrebbero essere approfonditi e discussi in questa Commissione. Perchè, se si tratta di apportare delle modifiche, gli strumenti necessari debbono partire da questa commissione.

Così, del resto, mi pare reciti il Regolamento: sia che si tratti di ordini del giorno, sia che si tratti di emendamenti, questi devono partire dalla Commissione di merito.

Come il signor Ministro avrà osservato, noi non abbiamo voluto prospettare in questa occasione una visione troppo ampia articolata e complessiva dell'economia marittima; ci sembra infatti — e dobbiamo dirlo con molta franchezza — che proprio il la voro svolto anche da questa Commissione nel suo primo anno di attività dall'inizio della legislatura abbia portato ad una maggiore omogeneità di idee complessive che, del resto, ritroviamo in larga misura anche nella relazione previsionale e programmatica presentata dal Governo.

In questa occasione, ripeto, abbiamo voluto entrare nel merito più specifico delle varie voci del bilancio proprio per cercare di trovare — e questo chiediamo soprattutto al Ministro — quel coordinamento, quella articolazione coerente tra le linee programmatiche ed il bilancio stesso in maniera tale

8<sup>a</sup> Commissione

che questo non resti soltanto una formulazione di cifre, una speranza, ma che, piuttosto, abbia una sua concretezza anche in vista delle situazioni assai gravi che qui sono state ampiamente denunciate per il settore dei trasporti

Vorrei ora concludere dicendo che il nostro Gruppo intende chiedere al signor Ministro, e siamo convinti che lo farà, delle risposte alle nostre argomentazioni non soltanto coerenti dal punto di vista dell'impostazione bensì delle dimostrazioni concrete, specifiche, precise in merito ai vari problemi. Ciò non tanto per curiosità personali o di parte politica, ma in vista della possibilità della nostra Commissione di fornire indicazioni alla Commissione bilancio in merito alla eventuale modificazione di talune voci del bilancio ovvero alla possibilità di approvare il bilancio stesso nella sua attuale formulazione in quanto ritenuta coerente rispetto alle linee programmatiche prefigurate per il settore marittimo.

M O L A . Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli senatori, condivido la relazione chiara, completa ed organica svolta dal senatore Melis e concordo anche con molte delle considerazioni svolte dai precedenti oratori; pertanto, nel mio intervento potrò essere piuttosto breve.

A mio avviso, il bilancio di previsione del Ministero della marina mercantile per l'anno 1978 risponde, nel complesso, alla nuova impostazione della relazione previsionale e programmatica e del bilancio generale dello Stato illustrati ieri al Senato dai ministri Morlino e Stammati.

Si tratta di evitare una dilatazione indiscriminata della spesa pubblica e della domanda di consumi individuali, di contenere l'incremento della spesa pubblica, di cercare di qualificare la spesa pubblica nella direzione della espansione della base produttiva del Paese e dell'occupazione, con particolare riferimento ai giovani ed al Mezzogiorno.

Queste sono le linee alla base della relazione previsionale e del bilancio dello Stato e lo stato di previsione della spesa della marina mercantile contribuisce, a mio avviso al contenimento della spesa. Difatti, tale bilancio viene dimezzato con una riduzione della spesa, rispetto al 1977, di ben 249 miliardi che, pure se non costituiscono una cifra troppo rilevante rispetto alla spesa generale del bilancio dello Stato, che si aggira sui 60.000 miliardi. sono tuttavia da considerarsi un taglio considerevole se rapportati al bilancio della marina mercantile — ripeto — per il 1977.

Il bilancio della marina mercantile, a mio avviso, contribuisce anche alla riqualificazione della spesa pubblica; per esempio, la applicazione della legge n. 684 consente di eliminare gravissime perdite delle linee di trasporto passeggeri e, come hauno già messo in evidenza i senatori Tonutti e Federici, credo che la riduzione in bilancio della spesa di 223 miliardi sia in gran parte dovuta, per l'appunto, all'applicazione della legge di cui sopra.

Sentiremo tra breve le precisazioni che il ministro Lattanzio ci fornirà in proposito.

Comunque, anche se il bilancio in esame tende alla ricualificazione della spesa pubblica è anche vero che esso presenta ancora alcuni aspetti negativi. Un primo persistente elemento negativo va configurato nel fatto che il bilancio della marina mercantile per il 1978 rappresenta solo lo 0,4 per cento rispetto alla spesa del bilancio generale dello Stato.

Questo elemento ripropone un interrogativo che noi abbiamo presente anche in relazione allo sviluppo complessivo dei trasporti nel Paese; mi riferisco al problema di un unico Ministero dei trasporti

L'interrogativo che io mi pongo è il seguente: se sia indispensabile, per amministrare una porzione così irrilevante del bilancio dello Stato, avere un apposito Ministero della marina mercantile o se, invece, non si ponga anche da questo punto di vista l'esigenza della unificazione delle competenze in materia di trasporti nonchè quella della unificazione del bilancio relativo alla spesa dei trasporti in Italia, comprensiva di quella dei trasporti marittimi.

La percentuale di incidenza del bilancio della marina mercantile rispetto a quello dello Stato indica, per altro verso, come il

8ª COMMISSIONE

settore marittimo abbia in Italia una rilevanza assolutamente insignificante.

È chiarissimo che un settore dell'economia del Paese non può essere valutato solamente dal punto di vista dell'entità della spesa di un Ministero; però, a mio avviso, questa è un indice...

R O SA, sottosegretario di Stato per la marina mercantile. La spesa è assorbita anche da altri due Ministeri.

MOLA. È giusto. Ma non vi sono solo altri due Ministeri: esiste anche il settore privato dell'economia, senza dubbio. Comunque stavo dicendo che anche il presente stato di previsione rivela lo scarso rilievo, lo scarso peso del settore dell'economia marittima nell'economia generale del Paese dimostrando come esso non sia considerato tale da poter contribuire — ed infatti non è chiamato a contribuire — alla soluzione della crisi economica del Paese. Io sono invece convinto che lo sviluppo del settore marittimo potrebbe contribuire notevolmente al superamento delle disfunzioni del sistema economico che oggi si verificano nel nostro Paese.

Si ripropone quindi, a mio avviso, anche analizzando i dati del presente bilancio del Ministero della marina mercantile, un problema che abbiamo più volte notato e che è quello di un nuovo sviluppo del sertore marittimo in Italia.

Un secondo aspetto negativo del bilancio consiste, secondo me, nel fatto che i segni di una qualificazione della spesa per la marina mercantile nella direzione degli investimenti e dello sviluppo del settore marittimo sono molto deboli; direi anzi che vi sono segni di ulteriore stagnazione della spesa produttiva, in tale settore, che è poi la spesa la quale contribuisce anche all'espansione dell'occupazione. Infatti la seconda pagina della tabella 17 reca delle variazioni nelle spese in conto capitale che ci devono far riflettere, perchè anche se dal punto di vista dell'entità della somma sono poco rilevanti, tanto è vero che la diminuzione della spesa in conto capitale è di soli 28.666 milioni, ciò che preoccupa è la qualità delle variazioni stesse, per le tendenze che indica, se ho compreso bene il senso del bilancio. Infatti le voci sottoposte a tagli — sia pure, ripeto, non rilevanti — sono quelle relative alla costruzione di navi, alla sostituzione del naviglio vetusto, agli impianti di ricezione e trattamento delle morchie e delle acque di zavorra e di lavaggio delle petroliere, alla pesca marittima. Sono i punti sui quali si sono soffermati anche i colleghi Federici e Tonutti, con i quali concordo.

Ora dai suddetti aspetti negativi che credo di aver notato nel bilancio preventivo della marina mercantile - cioè lo scarso peso del settore marittimo nell'economia nazionale e la debolezza della spesa produttiva — scaturiscono ancora una volta, a mio avviso, esigenze di rinnovamento e di sviluppo della politica marinara del Governo italiano. Si tratta di esigenze anzitutto di programmazione di un nuovo sviluppo del settore marittimo; in secondo luogo di accelerazione dell'attuazione delle leggi esistenti, leggi valide che contribuiscono al suddetto sviluppo; in terzo luogo di elaborazione ed approvazione di nuove leggi, non solo da parte del Governo ma anche e soprattutto delle forze politiche e del Parlamento.

Per quanto riguarda il primo punto, cioè la programmazione dello sviluppo del settore marittimo, io credo che esistano oggi le condizioni, anche politiche, favorevoli per affrontare tale problema. Esiste un impegno del Governo per l'elaborazione del piano nazionale dei trasporti; esiste già un quadro di riferimento nel piano nazionale dei trasporti approvato dal CIPE; vi è l'accordo programmatico tra i sei partiti, nel quale vengono indicati come prioritari il settore dei trasporti e quello della cantieristica ed è prospettata la convocazione di una conferenza nazionale dei trasporti. A mio avviso tutti questi elementi costituiscono appunto delle condizioni positive e favorevoli per affrontare in questo periodo il problema di una programmazione dello sviluppo del settore marittimo, che ritengo debba essere collegato a tutto il complesso dei problemi riguardanti i trasporti; e penso che il Ministero della marina mercantile si trovi nelle

8<sup>a</sup> COMMISSIONE

condizioni di poter cogliere l'occasione favorevole dell'esame del bilancio per riaprire un discorso di programmazione relativo al suddetto sviluppo.

Quanto alla seconda esigenza, quella dell'accelerazione dell'attuazione delle leggi valide per lo sviluppo del settore marittimo, mi riferisco in modo particolare alla legge interpretativa e modificativa della legge numero 68-4, approvata nel giugno scorso e recante il numero 373. Ad esempio, per la legge n. 684, a parte il fatto che è giunta ormai la data della sua scadenza ma non è stato ancora approvato il regolamento di attuazione, vi sono dei problemi ben piu importanti, come quello relativo alla costituzione delle società miste, che vanno molto a rilento

Per esempio, il Ministero della marina mercantile non ha ancora stipulato la convenzione con la società Tirrenia per svolgere attività di collegamenti marittimi tra il continente e alcune isole maggiori e minori. Eppure sappiamo che, secondo le indicazioni della legge n 684, le convenzioni devono affrontare problemi importanti sotto il profilo dello sviluppo economico e sociale delle isole e delle aree toccate dal trasporto marittimo.

Una terza esigenza particolare è quella dell'approvazione di nuove leggi, un problema che riguarda sia il Governo che il Parlamento e i Gruppi politici. Vi è il problema della legislazione sui porti, reclamata anche da altri oratori intervenuti nel dibattito. Tutti dovremmo contribuire ad accelerare i tempi di elaborazione ed approvazione della legge di riforma della gestione e dell'ordina mento portuale, in discussione presso la Commissione trasporti della Camera dei deputati. C'è il piano dei porti, che riguarda soprattutto i! Ministero dei lavori pubblici, ma che è bene ricordare anche in questa sede; e, a mio avviso, vi è il problema della emanazione di leggi di finanziamento degli enti portuali Nella tabella in discussione è indicato il finanziamento per l'ente porto di Trieste, 2.300 milioni — giustissimo ma credo che sia l'unico finanziamento esistente per quanto riguarda gli enti portuali. Il finanziamento per il consorzio autonomo

del porto di Napoli è stato cancellato per l'anno 1978, perchè la degge istitutiva del consorzio, la legge 11 marzo 1974, n. 46, prescriveva l'erogazione di un contributo statale di avviamento di 500 milioni e indicava la necessità di un contributo permanente da stabilire con successiva legge, la quale, però, non è stata ancora varata. Ci stiamo occupando in questi giorni del disegno di legge n. 99, concernente il finanziamento di alcune attività del porto di Brindisi. Credo che sarebbe opportuno da parte del Governo proporre un disegno di legge più organico che riguardi diversi porti (Brindisi, Napoli, non so se esistano altre situazioni del genere), che affronti il problema del finanziamento immediato di alcuni enti portuali, in attesa poi che la nuova legge di riforma della gestione portuale regolamenti globalmente la questione. Credo che il problema sia particolarmente urgente per il porto di Brindisi, ma soprattutto per quello di Napoli. perchè con la fine del 1977 scade l'erogazione del contributo di avviamento di 500 milioni e si apre il problema del contributo permanente da parte dello Stato. Se il Governo potesse fornirci assicurazioni circa la presentazione di un apposito disegno di legge organico, che affronti il problema del finanziamento degli enti portuali, accoglieremmo con piacere una iniziativa in questo senso; altrimenti, poichè vi sono anche sollecitazioni motivate da parte del Consorzio autonomo del porto di Napoli, di assemblee dei lavoratori dei sindacati, dovremo ricorrere alla iniziativa parlamentare per risolvere questo problema, che non può attendere i tempi lunghi della elaborazione della legge di riforma.

Altri due settori per i quali si impone una nuova iniziativa legislativa sono quelli del credito navale e della incentivazione della costruzione di nuove navi e quello della pesca. Per quanto riguarda la pesca, il problema non è tanto quello di distribuire contributi e finanziamenti, ma di cambiate la finalità dei finanziamenti erogati, di carattere assistenziale, mentre è necessaria una iniziativa sul piano dello sviluppo dell'attività produttiva.

8<sup>a</sup> COMMISSIONE

In conclusione, non tanto ai fini di even tuali modifiche della tabella 17, ma ai fini della politica marinara, credo che il Parlamento e il Governo debbano accogliere le indicazioni scaturite da questo interessante dibattiro, nel senso di dar vita alla programmazione di un nuovo sviluppo del settore marittimo nel quadro della politica dei trasporti, nel senso della giusta e più celere applicazione delle leggi esistenti e nel senso — questa è una sollecitazione diretta sia al Governo che al Parlamento — della elaborazione di nuove leggi che consentano la espansione e il potenziamento dell'economia marittima.

Non so quale sarà la conclusione di questo dibattito; dipenderà soprattutto dai chiarimenti che il Ministro fornirà per le questioni che sono state sollevate, penso però che vi siano in questa tabella indicazioni che potrebbero indurre la Commissione bilancio ad una riflessione sul bilancio della marina mercantile ed eventualmente anche ad un esame della possibilità di correzioni in qualche punto del bilancio stesso, incrementan do le spese produttive, quelle spese che favoriscono lo sviluppo del settore marittimo.

CARRI. Vorrei sapere dal Ministro se non sia intenzione del Governo recupe rare le navi cosiddette ombra, o comunque quella parte di naviglio che batte bandiera straniera, ma che sappiamo essere di proprietà di armatori italiani. Il recupero di questo naviglio potrebbe consentirci un au mento considerevole delle entrate e dei noli: secondo stime attendibili è stato calcolato che il recupero del naviglio ombra potrebbe consentire un maggiore introito per noli di 600 miliardi Abbiamo un precedente importante e significativo che potrebbe essere assunto come esempio, quello della Grecia, che recentemente ha approvato disposizioni che le hanno consentito un recupero consistente se non totale del proprio naviglio. Mi pare che la questione non sia di poco conto, tenendo presenti anche le ristrettezze di bilancio.

PRESIDENTE. Non essendovi altri iscritti a parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

M E L I S . relatore alla Commissione Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi a me resta ben poco da dire, visto che gli interventi si sono sviluppati secondo una coerenza che vede confermate le linee generali della relazione che ho avuto l'onore di esporre in quest'aula. Dovrei ripetere cose già dette; d'altra parte le osservazioni e le domande emerse dal dibattito sono state rivolte specificamente al Ministro e solo il Governo può chiarire e risolvere quei dubbi che io stesso nella mia relazione avevo sottolineato, chiedendo che la Commissione venisse illuminata sul significato di certe dimensioni di spesa, di certi movimenti all'in terno del bilancio della marina mercantile.

Consento con i senatori Tonutti, Federici, Mola, i quali hanno rilevato in particolare una certa contraddizione fra la relazione programmatica che ci prospetta certe ipotesi di sviluppo anche nel settore dei trasporti marittimi e le scelte operative soprattutto nel campo della cantieristica e del credito navale, ove le diminuzioni di spesa non sem brerebbero trovare sufficiente raccordo con le dichiarazioni programmatiche. L'ipotesi che a queste riduzioni si sia giunti per mobilitare la massa dei residui passivi, rendendo più dinamica la spesa e quindi consentendo una migliore rispondenza degli strumenti di bilancio con l'operatività di questi deve essere valutata positivamente Mi pare meccepibile l'osservazione del collega Federici sulla non funzionalità della legislazione vigente. Il tatto che non si riesca a spendere le somme stanziate per il credito significa che le leggi non sono operanti: vanno quin di individuate le cause, i nodi che inceppano l'operatività di queste leggi, altrimenti anche i nuovi stanziamenti che si decretassero su queste leggi finirebbero inesorabilmento con l'andare a residuo passivo. Sono le banche che non concedono i mutui, come osservavo nella mia relazione, in dipendenza della macchinosità della legge, o sono troppo modesti gli stanziamenti, soprattutto i contributi specifici, non correlati al costo del denaro quale si va registrando per effetto dell'inflazione e di altre cause? Questi problemi vanno individuati e risolti con una legge che tenga conto dell'esperienza passata. Così per tutte le altre osservazioni che sono emerse e che paiono meritevoli di attenzione

**—** 878 **—** 

Circa la riduzione drastica in valore percentuale degli stanziamenti per la marina mercantile, con mi resta che sottolineare ancora la sottovalutazione del ruolo della marina mercantile nell'espansione economica del nostro Paese. Considerato che la nostra economia è basata sulla trasformazione e che quindi siamo costretti ad importare materie prime e ad esportare prodotti finiti, c'è da tenere presente che il 90 per cento delle importazioni e il 60 per cento delle csportazioni avviene per via mare. È evidente, perciò, che il ruolo della marina mercantile è essenziale e in questa prospettiva ridurre del 50 per cento in valore percentuale rispetto allo stanziamento globale dei bilancio dello Stato gli stanziamenti della marina mercantile è un non senso, o, per lo meno, un fatto che merita un chiarimento da parte dell'onorevole Ministro, che dovrebbe spiegarci quali motivazioni possono legittimare una scelta di questa rilevanza.

LATTANZIO, ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile. Signor Presidente, onorevoli senatori, ho ascoltato con il massimo interesse gli oratori intervenuti sul bilancio della marina mercantile e tutti li ringrazio per avermi offerto tanti spunti di riflessione sui complessi problemi che il Governo, con il sostegao e l'indirizzo del Parlamento, è impegnato ad affrontare.

Un particolare ringraziamento desidero porgere al relatore, senatore Melis, per la sua perspicua esposizione e per la puntuale replica.

Passando ora al merito del dibattito, io desidero subito notare, con vivo compiacimento, la rilevanza, che, come giustamente ha messo in luce il relatore, vanno sempre più assumendo, per l'economia italiana, le attività sviluppantisi sul mare e l'impegno di superare sollecitamente la crisi che i settori economici, cui tali attività fanno capo, stanno attraversando.

Ricollegandomi perciò all'azione ed alla volontà espressa anche di recente dal mio predecessore onorevole Ruffini, desidero riprendere e continuare, approfondendo determinati argomenti, un proficuo dialogo instauratosi tra Governo e Parlamento sul com plesso dei problemi marittimi; è questa, infatti, innanzi tutto. la sede per rendere attuali accordi fra le forze politiche ed è questa la sede per approfondire un confronto che abbiamo tutti interesse a rendere operoso e proficuo.

Comincerò col rilevare che i dati riguardanti la consistenza della flotta mercantile italiana hanno presentato, alla fine del 1976, una percentuale di aumento risultata la più bassa dal 1966 Anche l'andamento dei noli e la partecipazione della flotta nazionale ai traffici da e per l'Italia non si sono purtroppo rilevati soddisfacenti, di modo che si presenta sempre più necessario porre allo studio rimedi idonei.

Peraltro, l'attuale periodo di recessione dell'economia mondiale, dando luogo ad un ristagno dei traffici internazionali marittimi, non favorisce il potenziamento della flotta mercantile in genere. Ciò spiega la notevole diminuzione di commesse che si è registrata negli ultimi due anni, non solo nei cantieri italiani ma in tutti i cantieri del mondo, compresi quelli giapponesi.

La tendenza è, quindi, verso un potenziamento in senso qualitativo. Mi riferisco in particolare alle navi da carico specializzate ad alta tecnologia, sempre più ricercate sul mercato mondiale Quanto alla vetustà delle nostre navi, va detto che la flotta italiana si trova attualmente su posizioni di poco inferiori alla media mondiale. Infatti, mentre il 64 per cento circa del tonnellaggio mondiale non supera i dieci anni di età, per la flotta italiana la percentuale e del 56 per cento circa. Ogni sforzo sarà comunque compiuto per cercare di rendere competitiva la nostra flotta al fine di riequilibrare la bilancia dei noli.

Per ciò che riguarda i servizi marittimi, ricorderò che la legge 20 dicembre 1974, numero 684, ha previsto la graduale sostituzione, nel triennio 1975-77, dell'attività di trasporto internazionale passeggeri di linea svolta dalla cosiddetta flotta di Stato con iniziative economicamente valide nel settore

del trasporto delle merci, sia di linea che di massa, da potenziare anche sotto il profilo qualitativo.

In tale contesto sono previsti interventi finanziari di varia natura, diretti, da un lato a sollevare le società a partecipazione statale, interessate agli oneri derivanti dalla residua gestione dei servizi internazionali da passeggeri, dalle perdite patrimoniali conseguenti alla radiazione di navi disposta in attuazione della predetta legge, nonchè dagli oneri per il personale connessi con la soppressione dei servizi passeggeri; dall'altro a sostenere - mediante l'erogazione di contributi di avviamento o di sovvenzioni per un periodo massimo di cinque anni - i servizi merci o il mantenimento di determinate linee, pur nella momentanea impossibilità di conseguire l'equilibrio economico della ge-

Diversa disciplina è prevista per i cosiddetti « servizi dovuti » e cioè per i servizi di collegamento indispensabile con le isole maggiori e minori, nonchè per gli eventuali prolungamenti tecnicamente ed economicamente necessari.

Presupposto dell'intervento sovvenzionatore dello Stato in questo settore è quello di assicurare, oltre che la necessaria mobilità dei cittadini, il soddisfacimento delle esigenze connesse con lo sviluppo economico e sociale delle aree interessate in particolare nel Mezzogiorno.

La legge n. 684 prevede, inoltre, lo svolgimento in regime di libera attività imprenditoriale da parte della Finmare di servizi di trasporto di merci di massa secche e liquide (mediante partecipazione in apposite società miste) e di servizi passeggeri di prevalente interesse turistico, nonchè la gestione di una nave scuola per la qualificazione professionale dei marittimi.

Nel corso del 1977, poi, è intervenuta la legge 23 giugno 1977, n. 373, che reca norme interpretative e modificative della legge numero 684. In particolare, la nuova legge ha, tra l'altro, meglio disciplinato la particola re fattispecie del riconoscimento del contributo di avvianiento per navi temporaneamente noleggiate per l'avvio di nuovi servizi fi-

no alla ammissione di unità di nuova costruzione; ha chiarito che il ripianamento degli oneri derivanti dall'esercizio 1974 si riferisce a tutte le linee nazionali ed internazionali passeggeri gestite dalle quattro società del gruppo Finmare; ha stabilito che la revisione annuale per i « servizi dovuti » ha effetto dal l'anno preso in considerazione e non a decorrere dall'anno successivo a quello in cui si effettua la revisione; ha disposto che alla riqualificazione del personale marittimo, interessato da provvedimenti di radiazione di naviglio passeggeri, si provveda anzichè mediante la gestione di una nave scuola, che pertanto non sarà più realizzata, attraverso l'effettuazione di appositi corsi professionali.

Inoltre ha stabilito l'assunzione a carico dello Stato, entro il limite di 18 miliardi degli oneri derivanti dai lavori di trasformazione delle navi « Ausonia », « Galilei » e « Marconi » già radiate da linee passeggeri internazionali, gestite da società del gruppo Finmare e destinate all'impiego a servizi passeggeri di prevalente interesse turistico previsti dalla legge n. 684.

A questo proposito desidero confermare alla Commissione le notizie oggetto di appositi comunicati, e cioè che, contrariamente a quanto si era ventilato, i lavori di trasformazione saranno effettuati nelle sedi originariamente previste: Trieste per l'« Ausonia », Palermo per la « Galilei » e Napoli per la « Marconi ». Ciò è stato possibile, oltre che per un nostro personale vivo interessamento, per la particolare sensibilità ai problemi sociali, che altre destinazioni avrebbero sollevato, dimostrata dai dirigenti dell'IRI, della Finmare e della Fincantieri, ai quali in questa sede rinnovo sentito ringraziamento.

FEDERICI. ...e per l'intervento dei lavoratori!

LATTANZIO, ministro dei trasporti c, ad interim, della marina mercantile. Certamente, anche per l'intervento molto pressante da parte dei lavoratori. Il senatore Federici, però, sa perfettamente che il problema era complesso anche sul piano strettamente anurinistrativo, in quanto la legge prevedeva un tetto non superabile di 18 miliardi. Pertanto, se al riguardo non avessimo avuto una particolare considerazione della Finmare e della Fincantieri, nonchè del comitato di presidenza dell'IRI, nonostante tutti gli sforzi dei lavoratori e del Ministero della marina mercantile non sarebbe stato possibile pervenire alla conclusione alla quale si è giunti.

Le tre unità, allorchè saranno state riammodernate, verranno impiegate, in libera attività crocieristica, dalla socità ICI (Italia crociere internazionali) recentemente costituita dalla Finmare e dalle società Costa, Magliveras, Ligabue e Elice.

L'ICI, che mi pare — senatore Mola — sia la prima e finora purtroppo l'unica società costituita in base a quella legge, si avvarrà anche della turbonave « Leonardo da Vinci », radiata dalle flotte della società « Italia » il 9 aprile del corrente anno e attualmente addetta a crociere nei Caraibi.

Delineata così la normativa che regola la materia dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale e le finalità che lo Stato intende perseguire attraverso il proprio intervento finanziario nei settori di attività interessati, desidero informare la Commissione che il programma operativo dei servizi di trasporto per il 1978 si incentra essenzialmente (per quanto riguarda le società « Italia », « Lloyd Triestino » e « Adriatica ») sull'attività di trasporto delle merci di linea nelle sue due componenti di nuovi servizi e linee da mantenere, essendo venuta a cessare, con il 1977, la gestione stralcio delle linee internazionali da passeggeri.

L'esame dei programmi è diretto a verificare anno per anno il sussistere dei presupposti indicati dalla legge (rispondenza delle linee e servizi ad esigenze dell'economia nazionale, momentanea loro impossibilità di conseguire l'equilibrio economico di gestione) che giustificano l'intervento sovvenzionatore dello Stato nell'arco di tempo stabilito dalla legge.

In particolare, l'« Italia » continuerà a servire i settori del Nord America atlantico, il Golfo del Messico, il Nord Pacifico (con immissione in servizio di tre nuove unità e

conseguente graduale disimpegno delle unità in atto impiegate) Centro America, Sud Pacifico, Brasile Plata.

- 880 -

Il « Lloyd Triestino » manterrà i tradizionali collegamenti con l'Australia, l'Estremo Oriente, il Sud Africa, il Pakistan, l'India, il Bangladesh e l'Africa Occidentale.

Inoltre, l'« Adriatica » opererà nei settori del Nord Europa, Medio Oriente e Mediterraneo Orientale.

L'attività della « Tirrenia » sarà diretta all'espletamento dei servizi dovuti e cioè al collegamento con la Sicilia, la Sardegna, le isole minori sarde.

Verrà anche disimpegnato il servizio con l'Africa del Nord nel quadro dei collegamenti tecnicamente ed economicamente validi.

Voglio aggiungere, per quanto riguarda il problema del regolamento, cui è stato fatto riferimento che, purtroppo, esso non ci è ancora pervenuto dal Consiglio di Stato, al quale è stato inviato per il prescritto parere; si ha però motivo di ritenere che dopo gli ultimi chiarimenti forniti nel periodo luglio-agosto in questi giorni il Consiglio di Stato potrà finalmente esprimerlo.

Per quanto concerne i servizi svolti dalla società « Tirrenia », credo utile segnalare che, con il prossimo 1978, avrà iniziale attuazione il programma di sostituzione navi (del tipo tradizionale e del tipo « Regione ») con navi traghetto di nuova costruzione stabilito dal richiamato piano di ristrutturazione.

Prima della prossima estate entreranno in servizio due traghetti del tipo « Poeta », che andranno a sostituire, sulla Civitavecchia-Olbia, le due navi tradizionali, la « Città di Nuoro » e la « Città di Napoli » con evidente, immediato potenziamento dei collegamenti con la Sardegna.

In prosieguo saranno immessi i restanti traghetti che andranno a potenziare il complesso dei collegamenti con la Sicilia e la Sardegna, mentre verranno radiate tre unità attualmente in esercizio

Circa le possibilità di collegamento tra Bari e la costa jugoslava, cui ha fatto riferimento il senatore Crollalanza, desidero fare presente che il problema è attualmente allo studio soprattutto dal punto di vista

8<sup>a</sup> COMMISSIONE

della validità economica del collegamento stesso. Pertanto in questo momento non sono in condizione di dare al riguardo una risposta definitiva, come era stato invece richiesto.

In corso di approfondimento è anche il complesso problema delle tariffe. Posso comunque assicurare l'onorevole relatore che il problema della loro unificazione, che peraltro presenta aspetti assai complessi, sta appunto già formando oggetto di attento studio, che sarà portato avanti con ogni sollecitudine.

Per quanto concerne l'accenno al coliegamento terra-mare via Corsica, faccio presente che nel passato già esisteva una linea del genere: la Livorno-Bastia-Porto Torres.

Il menzionato programma di ristrutturazione dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale ne ha disposto, peraltro, la soppressione, tenuto anche conto dei connessi pesanti oneri di esercizio non giustificati in quanto il servizio veniva purtroppo scarsamente utilizzato. Ecco il motivo per cui questa idea, molto opportunamente richiamata dal senatore Melis, non può essele, almeno per il momento. rilanciata.

D'altra parte, nel settore opera l'armamento privato con adeguati collegamenti.

Circa i servizi marittimi postali e commerciali di carattere locale, la legge 19 maggio 1975, n. 169, li ha riordinati prevedendo la costituzione di apposite società di carattere regionale al cui capitale partecipi la società « Tirrenia » del gruppo Finmare in misura non inferiore al 51 per cento. Per l'esercizio dei servizi in questione lo Stato stipulerà con le società regionali apposite convenzioni ventennali e concederà sovvenzioni.

Le società regionali, costituite in base alla normativa di cui sopra è cenno, sono le società TO RE.MAR, CA.RE.MAR e SI.RE.MAR, con sede rispettivamente a Livorno, Napoli e Palermo, le quali hanno assunto la gestione dei servizi marittimi concernenti le isole dell'arcipelago toscano, quelle partenopee e pontine, nonchè, infine, quelle minori della Sicilia (Eolie, Egadi, Pelagie, Ustica e Pantelleria). Uno dei punti qualificanti del riordinamento dei predetti servizi è costituito dall'esigenza di perseguire un effettivo miglioramento dei collegamenti marittimi con le isole minori. In tale ottica è stato redatto un piano per il quinquennio 1976-80, approvato con decreto interministeriale, sentite le regioni Toscana, Lazio, Campania e Sicilia.

Non sarà inopportuno a questo punto che io fornisca alcuni dati riguardanti la flotta adibita ai servizi marittimi. Il tonnellaggio delle navi adibite ai servizi di preminente interesse nazionale ammonta complessivamente a tonnellate stazza lorda 535.080. Sono state radiate navi per tonnellate stazza lorda 395.099, di cui tonnellate stazza lorda 366.299 navi passeggeri e 28.800 navi da carico. Sono state immesse navi di nuova costruzione per tonnellate stazza lorda 258 mila 940; sono state infine commesse nuove navi per tonnellate stazza lorda 237.600

La flotta adibita a servizi minori sovven zionati si compone di navi per complessive tonnellate stazza lorda 24.848, così suddivisa: società TO.RE.MAR tonnellate stazza lorda 5.973; società CA.RE.MAR tonnellate stazza lorda 6.170; società SI.RE.MAR. tonnellate stazza lorda 12.705. A tale flotta si aggiungono anche sei aliscafi

Circa l'auspicato coordinamento nell'ambito dei trasporti, informo la Commissione che il CIPE, con delibera in data 6 aprile corrente anno, ha formulato alcune direttive di carattere generale ed ha disposto la costituzione di apposita commissione operativa, già in funzione, con il compito di procedere al predetto coordinamento sia sotto il profilo tecnico operativo sia sotto quello delle tariffe.

Non posso chiudere l'argomento dei ser vizi marittimi senza un cenno alla massiccia riduzione da 409,300 miliardi a 186 miliardi degli stanziamenti del capitolo 3061 — cui, oltre il relatore, tutti gli onorevoli intervenuti hanno accennato — sul qualc gravano le spese per le sovvenzioni e i contributi di avviamento. Pur essendo principalmente dovuto al fatto che con l'anno in corso sono venuti a cessare — positivamente, come ha rilevato il senatore Tonutti — gli oneri per i servizi internazionali passeg-

geri sovvenzionati e i conseguenti oneri per le perdite patrimoniali derivanti dallo smobilizzo della flotta destinata a detti servizi, la riduzione potrà proporre qualche problema relativamente alle attività di trasporto merci svolte dalle società del gruppo Finmare. A questo proposito desidero assicurare i senatori Tonutti e Federici che la si ruazione, che trova riscontro in ben note oggettive situazioni relative al bilancio generale dello Stato e alla sua articolazione, specie in questo momento, è già oggetto di attento vaglio da parte del Ministero e, se nel corso dell'esercizio 1978 dovesse presentarsene la necessità, soprattutto in rapporto ad alcuni approfondimenti che intendo fare verso al fine del 1977 nel settore dei residui passivi, il Ministero della marina mercantile non mancherà di promuovere nelle sedi opportune le iniziative del caso.

Alcune realtà potranno emergere, e in questo senso è nostra intenzione operare, perchè su alcune voci si possa successivamente intervenire. Ma questo in un quadro che tenga conto di due aspetti di natura particolare: il bilancio generale dello Stato e una valutazione, che magari a fine anno potre mo fare insieme, per quanto riguarda i residui passivi. In proposito devo far presente, in riferimento ai 67 miliardi del credito navale, che si tratta di somme già largamente impegnate. Naturalmente una cosa è l'impegno. un'altra l'erogazione pratica. La richiesta viene avanzata al momento della commessa di una nave, ma il Ministero deve approntare la documentazione, deve assicurarsi sullo stadio dei vari avanzamenti Gli uffici del Ministero mi confermano che in media passano circa due anni. Ciò pone un doppio problema: non tanto quello della revisione della legge sul credito navale, del quale ci occuperemo quando presenterò l'apposito nuovo disegno di legge, quanto quello della costruzione delle navi, nella quale si riscontrano tempi morti un po' lunghi, che vanno invece contratti.

Se però una spiegazione più che logica emerge con chiarezza in questo settore dei residui passivi, negli altri il problema richiede certamente una revisione, forse anche normativa Con grande meraviglia e anche con

disappunto ho dovuto prendete nota che, per esempio degli 8 miliardi stanziati con la leg ge n. 203 per le morchie e la zavorra, nessuno è stato ancora impegnato. Il problema è tale che non può certo essere risolto con un esame, necessariamente più o meno superficiale, come può fare un nuovo Ministro appena insediato. Voglio rendermi esatto conto insieme con il Sottosegretario di quello che si può fare per migliorare l'erogazioen e quindi l'attuazione di questi provvedimenti così importanti, e naturalmente, appena possibile, sottoporrò alla vostra attenzione non soltanto la realtà esistente, ma in modo particolare le soluzioni possibili per evitare che stanziamenti, sia pur modesti come questo di 8 miliardi, finiscano nel capitolo dei residui passivi.

Il problema dei tagli al bilancio, sul quale vari oratori si sono soffermati, va visto di concerto, sia nel quadro di carattere generale sia, in modo particolare, in quello dell'emergenza di vari residui. In questo senso intendo muovermi, quando, sia da un lato che dall'altro avrò modo di presentare in sede di Consiglio dei ministri e poi al Parlamento le possibili soluzioni.

Certamente, se ad un bilancio così modesto come quello della Marina mercantile si aggiungono anche residui così vistosi è evidente che il problema deve richiamare in modo particolare la nostra attenzione e, secondo me, non si deve trattare di un esame rapido ma di un approfondimento per dare una risposta precisa al fenomeno che, in realtà, esiste e che molto opportunamente è stato sollevato anche questa mattina da vari oratori e, in modo particolare, dal senatore Federici.

In questo momento mi sono sforzato di dare, a braccio, alcune spiegazioni alle osservazioni che sono state fatte ma, ripeto, ho necessità di qualche tempo per essere in grado non tanto di dare una risposta quanto di indicare delle soluzioni a problemi che, tuttavia, esistono per tutte le Amministrazioni ma che si rendono ancora più acuti per un Ministero come quello della Marina mercantile il quale, avendo un bilancio molto ridotto, deve essere in grado di utilizzare tutti i mezzi posti a sua disposizione.

8<sup>a</sup> COMMISSIONE

Problema connesso, in generale, con quello della flotta e che nel 1977 è stato affrontato in modo deciso è quello delle bandiere ombra; in proposito mi rivolgo al senatore Carri, il quale assume aspetti diversi a seconda che ci si riferisca alle navi mercantili ovvero al naviglio da diporto.

Per quanto riguarda le prime si può dire che l'Italia è all'avanguardia tra tutti i Paesi marittimi in ordine all'adozione di provvedimenti intesi a contenere il fenomeno e, in questo senso, io accolgo in pieno l'invito che mi è stato rivolto.

In tale quadro, notevole rilievo assumono le disposizioni contenute nella legge 4 aprile 1977, n. 135, concernente la disciplina della professione di raccomandatario marittimo che, tra l'altro, prevede la diretta responsabilità, anche penale, del raccomandatario per inadempimenti agli obblighi posti dalla legge a tutela dei marittimi ingaggiati per l'imbarco su navi di nazionalità diversa da quella dei marittimi stessi.

C A R R I. Voglio farle notare, signor Ministro, che queste disposizioni vanno rese ancora più rigorose.

LATTANZIO, ministro dei trasporti e ad interim della marina mercantile. Mi pare di aver detto di essere pronto ad accogliere l'invito che ella mi ha rivolto, senatore Carri; tuttavia, mi si consenta di dire che, poichè stiamo parlando di una legge che ha soltanto qualche mese di vita, non posso ancora permettermi di esprimere un giudizio — soprattutto se radicale come quello espresso dal senatore Carri — in questo momento. Credo che si tratti di una legge che, indubbiamente, va considerata con attenzione convincendoci che è inadeguata prima di provvedere a revocarla, a modificarla o a dichiararla superata.

Passando a trattare delle costruzioni navali, rilevo, anzitutto, che l'industria relativa ha sempre presentato uno dei settori maggiormente seguiti dalle autorità governative, non solo per gli aspetti produttivi, occupazionali e di collegamento con altri comparti a monte, ma anche per le evidenti connessioni di politica valutaria navale e, più

in generale, di sviluppo dei traffici marittimi.

È noto, infatti, che quasi in tutto il mondo i pubblici poteri hanno sempre agevolato sia pure in forme diverse lo sviluppo di questo tipo di industria, intervenendo a sostenerlo con misure di incentivazione e di aiuto.

Si può affermare che il sistema degli aiuti alla produzione cantieristica ha sempre rappresentato il nucleo centrale di una politica di intervento nel settore, con effetti destinati a ripercuotersi sia sulle industrie a monte — in quanto i cantieri navali sono prevalentemente industrie di assemblaggio — sia sull'armamento, facilitando l'afflusso delle commesse, cioè la continuità e la regolarità del lavoro e della produzione.

Quasi tutti i Paesi costruttori di navi hanno sempre adottato una politica di interventi diretti e indiretti a favore della costruzione navale, sia mediante contribuzioni, agevolazioni fiscali e tributarie sia attraverso finanziamenti privilegiati.

Il regime attuale degli interventi a favore dei nostri cantieri navali è stabilito dalla legge 27 dicembre 1973, n. 878, che attua, tra l'altro, per il periodo dal 1972 al 1977, misure di sostegno alla costruzione di nuove navi.

Tali misure, unitamente ai contributi di incentivazione delle iniziative di nuovi investimenti delle imprese cantieristiche avevano lo scopo di facilitare il riassetto generale del settore per renderlo funzionalmente e strutturalmente atto ad una maggiore competitività nel senso di una progressiva riduzione della differenza di costo che ancora distanziava le imprese nazionali dagli altri cantieri europei e, ancor più, giapponesi.

In effetti, le operazioni di ristrutturazione già realizzate hanno creato la disponibilità dell'apparato cantieristico all'offerta di tipo di navi e di tonnellaggio richiesti dall'evoluzione del trasporto marittimo di merci e da altre attività della navigazione marittima in uno con la riduzione dei tempi tecnici della costruzione e con l'orientamento verso specializzazioni sempre più sofisticate.

Ouesto primo adeguamento della capacità produttiva alle esigenze del mercato, tenute conto della posizione raggiunta da altri Paesi costruttori di navi e in particolare dal Giappone, ha consentito alla cantieristica italiana di non essere relegata in posizione di estrema marginalità per deficienza di strutture indispensabili, e, quindi, di mantenere e, in taluni casi, perfino allargare prospettive aperte in funzione del completamento delle iniziative stesse, nel quadro di una preventivata normalizzazione della concorrenza sul piano internazionale.

Ai risultati tecnici conseguiti, non hanno peraltro, corrisposto, negli ultimi due anni, adeguate acquisizioni di commesse venendo meno i previsti effetti sul piano economico e finanziario, a causa di perduranti distorsioni della competitività sul piano mondiale e ciò, nonostante gli sforzi compiuti in sede internazionale. Unanime previsione indica infatti che la crisi del settore - iniziata nel 1974 in diretta connessione con la crisi energetica - comporterà l'inevitabile adeguamento della capacità produttiva dei cantieri mondiali dai 34 milioni di tonnellate di stazza lorda annue per il 1975 ai 12-13 milioni di tonnellate di stazza lorda annue, livello della prevista domanda annua a medio termine, e cioè fino ai primi anni '80. Ed è da aggiungere che anche dopo il superamento della crisi non è realistico ipotizzare un flusso di commesse corrispondente a quelle degli anni passati; è quindi da porre subito allo studio un piano cantieristico che sia in grado di prevedere con ogni possibile approssimazione la reale capacità produttiva dei nostri cantieri.

A ciò si aggiunga che da parte del Giappone è tuttora in corso una penetrante azione di accaparramento delle commesse mondiali particolarmente nei confronti degli armatori europei elevando così dal 40 per cento ad oltre il 60 per cento la propria partecipazione al mercato mondiale e riducendo, di conseguenza, la partecipazione produttiva europea a meno del 20 per cento. Questo risultato è stato possibile grazie alla politica giapponese di incentivazione delle costruzioni navali, a prezzi spesso artificiosamente inferiori fino al 40 per cento della media dei cantieri europei.

In tale contesto — resi finora vani i tentativi di giungere in sede internazionale ad un accordo tra l'area europea e il Giappone per una riduzione delle capacità produttive eccedentarie — in quasi tutti i Paesi europei costruttori navali si stanno predisponendo provvedimenti di emergenza che spesso ad integrazione temporanea di quelli già operanti, e talora con nuove iniziative, consentono, sia attraverso il contributo diretto ai cantieri, sia con agevolazioni di carattere finanziario e fiscale all'armamento, di ricondurre a livelli accettabili per l'armamento il divario di prezzi esistente tra Europa e Giappone mediamente valutato intorno al 40 per cento in guisa da assicurare la sopravvivenza di un'industria europea delle costruzioni navali.

Considerata, pertanto, la necessità che anche l'industria cantieristica nazionale sia messa in condizione di poter ottenere nuove commesse per garantire un adeguato livello di utilizzazione degli impianti e l'occupazione del personale, è stato predisposto uno schema di disegno di legge che, pur limitato nel tempo di applicazione, permette l'inquadramento della norma in una prospettiva molto più ampia che consenta, in vista appunto dell'emanazione di una legge organica per la completa ristrutturazione della industria delle costruzioni navali, la tempestiva acquisizione di nuovi ordini. Il provvedimento consentirà che, durante il limitato periodo della sua efficacia, venga elaborato un vero e proprio piano di settore, come richiesto dalle forze politiche e sociali, atto a consentire alla cantieristica italiana, come pure al settore delle riparazioni navali, che ha altri rilevanti problemi, di inserirsi stabilmente in modo competitivo nella produzione mondiale. A tal fine è nostra precisa volontà avviare nelle competenti sedi, con la partecipazione delle orgazzazioni sindacali, la elaborazione di un piano di settore inteso ad inquadrare in maniera organica e in tempi brevi tutti i problemi della cantieristica. Debbo dire a tale proposito che, avendo completato i lavori il 30 settembre scorso la commissione presieduta dal sottosegretario Rosa, abbiamo immediatamente dato il via perchè una nuova commissione, integrata dal Ministero delle partecipazioni statali, oltre che dal Ministero del tesoro, possa, con interventi diretti delle organizzazioni sinda-

8<sup>a</sup> COMMISSIONE

cali, predisporre questo piano in maniera tale che il piano emergente che andiamo a presentare e quello conclusivo possano determinare una continuità di interventi operativi in tutto il settore.

Circa l'opportunità prospettata dal relatore di erogare direttamente il credito ai cantieri, privilegiando il momento industriale, gli chiarisco che gli articoli 5 e 6 della legge 23 dicembre 1975, n. 720, già prevedono la possibilità di erogare un contributo ai cantieri nel pagamento degli interessi nella misura del 5 per cento annuo per investimenti ottenuti al fine di realizzare nuovi impianti e relative opere nonchè l'ammodernamento e l'adeguamento tecnologico degli impianti esistenti. Per la concessione del contributo sono stati autorizzati limiti di impegno di lire due miliardi e cinquecento milioni per ciascuno degli esercizi finanziari dal 1976 al 1980.

A sostegno dell'armamento sono state emanate, come è noto, diverse leggi sul credito navale agevolato.

Come è stato rilevato si deve riconoscere che il sistema del credito navale agevolato, che nel passato ha dato favorevoli risultati consentendo altresì forti investimenti nel campo delle costruzioni navali, si è dimostrato ora per diversi motivi di scarsa efficacia. Si è infatti rilevato che armatori italiani, rifiutando i benefici di legge, hanno ricorso per gli acquisti di navi a mercati stranieri, fra cui quello giapponese, i quali presentano più favorevoli condizioni, specie per quanto riguarda mutui, rateazioni dei rimborsi e tassi di interesse.

Per ovviare a tali inconvenienti, è stato predisposto, accanto a quello di cui ho già parlato, un disegno di legge, già inviato per il concerto, che prevede un rifinanziamento delle precedenti leggi e attua una procedura più snella sia per la concessione dei contributi statali sugli interessi, sia per consentire agli operatori la certezza di acquisire il finanziamento agevolato sin dal momento in cui indirizzano i propri investimenti produttivi nel settore navale.

I due provvedimenti cui hi fatto cenno e cioè quello relativo alle più immediate esigenze della cantieristica e l'altro, concernente il credito navale, potranno consentire l'acquisizione ai cantieri di nuovo carico di lavoro.

Ecco perchè facciamo un passo avanti in repporto a quello che abbiamo or ora detto in merito al credito navale. Credo che la commissione che ha presieduto il sottosegretario Rosa e che ha visto intorno allo stesso tavolo non soltanto rappresentanti di alcuni ministeri competenti ma anche le forze sindacali e armatoriali, abbia dato un utile contributo per lo snellimento dei problemi di cui ci siamo occupati stamattina e a cui ho fatto cenno, anche in modo particolare, riferendomi ai residui passivi. Comunque, il provvedimento, come ho detto, è al concerto del Ministero del tesoro. Credo che, in rapporto anche agli approfondimenti che sto facendo compiere, potremo al più presto esaminarlo insieme in questa sede e vedere anche i motivi che hanno determinato alcune situazioni.

Posso informare la Commissione che i dirigenti dei cantieri a partecipazione statale, che ho incontrato ieri e ai quali ho comunicato che i due rispettivi provvedimenti saranno sottoposti subito all'approvazione del Consiglio dei ministri, si sono impegnati a rendere operativi nel più breve tempo possibile, per la parte che li riguarda, gli effetti delle accennate provvidenze, in modo che i provvedimenti di cassa integrazione posti in essere possano del tutto esaurirsi nel secondo semestre del 1978. Mi auguro che, con opportune contrattazioni anche sindacali, questo termine possa anticiparsi quanto più è possibile soprattutto per qualche cantiere.

F E D E R I C I. Questa possibilità esiste solo per la Fincantieri o anche per la EFIM, per quanto riguarda Porto Marghera?

LATTANZIO, ministro dei trasporti e ad interim della marina mercantile. Probabilmente per la Fincantieri, ma uguale impegno sarà profuso per l'EFIM.

Nell'incontro di ieri ho voluto affermare un principio e cioè i due provvedimenti, una volta varati non debbono attendere poi mesi

8<sup>a</sup> COMMISSIONE

per poter determinare concrete possibilità attuative. Per le modalità poi, ho ritenuto molto utile sentire anche le organizzazioni sindacali che si sono impegnate in questo senso.

Per il primo punto, la situazione è quella che conoscete e che avete appreso anche con un comunicato; per il secondo, pare abbia concrete possibilità di conseguire i traguardi che ci siamo prefissi. Io li ho portati avanti sino ad un certo punto e credo che d'intesa anche con le organizzazioni sindacali, si possa fare il resto.

Comunque, per la parte che mi riguarda, seguirò con molta attenzione questo argomento e chiederò anche l'intervento del Ministro delle partecipazioni statali e del Ministro del lavoro — che è direttamente interessato a questo problema — in maniera tale da poter superare, insieme, questa grossa difficoltà.

Le questioni concernenti l'efficienza dei complessi portuali si concretano sostanzialmente nella ricerca di più elevate capacità dei nostri porti a far fronte ai traffici commerciali, con effettive maggiori possibilità di attrazione dei carichi delle navi. Per raggiungere tale risultato sembrano oggi più che mai indispensabili tre fattori:

una riforma istituzionale che promuova lo sviluppo delle locali autonomie operative, là dove queste risultino veramente necessarie, nel quadro sempre della politica portuale nazionale;

una riforma degli strumenti e delle procedure amministrative per la rapida esecuzione delle opere necessarie all'adeguamento tecnico dei porti;

una riforma dei criteri di gestione dei servizi portuali attraverso l'adozione di una moderna mentalità di tipo aziendale nel senso che ogni servizio sia pagato nella giusta misura in funzione del suo effettivo rendimento.

Naturalmente, sono disposto a venire in Commissione per un'audizione nell'ambito dell'indagine conoscitiva che state svolgendo sui porti. Anche presso la X Commissione della Camera dei deputati, come è noto, un apposito comitato ristretto sta elaborando un testo unificato delle iniziative concernenti appunto la ristrutturazione delle gestioni portuali. È inoltre attualmente allo studio un programma di investimenti nel settore portuale concretatosi in una bozza di piano organico pluriennale.

Infatti, allo scopo di assicurare sia la continuità delle opere iniziate che l'ammodernamento, il consolidamento ed il potenziamento di quelle esistenti, il Ministro dei lavori pubblici, in stretta collaborazione con quello della Marina mercantile, ha elaborato, anche in ottemperanza al disposto della legge n. 366 del 1974, una bozza di piano organico pluriennale di investimenti portuali nonchè uno schema di disegno di legge recante norme per il finanziamento e l'approvazione del piano stesso.

Comunque, confortanti appaiono i segni di ripresa registrati nel corso del 1976 in alcuni porti principali.

Per quanto riguarda i costi, in genere, la produttività e la utilizzazione del lavoro, elementi che influiscono in modo più o meno determinante su una gestione pubblico-economica quale può essere classificata quella portuale, la Commissione sta svolgendo una indagine conoscitiva i cui risultati saranno senza dubbio indispensabili per procedere alla ristrutturazione dell'intero settore.

Tale indagine porterà ovviamente a valutare ed approfondire temi di varia natura quali quelli che stamattina sono stati ricordati dai senatori intervenuti nel dibattito.

Il Ministero della marina mercantile ha da tempo allo studio ed ha approfondito tali temi e si ripromette, nella udienza che è stata richiesta, di fornire ogni possibile utile apporto sulla materia.

In materia di porti desidero dare alcuni chiarimenti sul lamentato mancato utilizzo di stanziamenti per 300 miliardi.

Debbo presumere che ci si sia riferiti allo stanziamento di 90 miliardi disposto per i porti con legge 27 ottobre 1965, n. 1200; alla spesa di 160 miliardi autorizzata con legge 6 agosto 1974, n. 366, e allo stanziamento di 50 miliardi recato dall'articolo 13 del decreto-legge 13 agosto 1975, n. 376.

Se così è, premesso che competente in materia è il Ministero dei lavori pubblici,

8<sup>a</sup> COMMISSIONE

informo la Commissione che lo stanziamento di 90 miliardi è stato già da parecchi anni impegnato e che i relativi lavori sono praticamente ultimati.

Quanto ai 210 miliardi di cui alla legge n. 366 e al decreto-legge n. 376, la situazione è la seguente:

- 1) progetti redatti per un importo complessivo di 182 miliardi e 500 milioni: dei quali appaltati per un ammontare complessivo di 147 miliardi circa mentre dei rimanenti 35 miliardi e 500 milioni si prevede l'approvazione e l'appalto entro sei mesi, e cioè in anticipo rispetto all'esaurimento della legge che scade alla fine del 1978;
- 2) progetti in istruttoria per un ammontare complessivo di circa 25 miliardi e 500 milioni.

Prima di chiudere l'argomento dei porti voglio accennare a quelli turistici. La materia è regolata da una circolare del 1975 recante una regolamentazione aggiornata rispetto anche alle norme emanate in materia in sede regionale.

L'intento perseguito con la circolare è stato quello di consentire un'incentivazione nella realizzazione degli accennati approdi, pur nel rispetto, ovviamente, della esigenza primaria di salvaguardare le caratteristiche e i valori ambientali delle coste e nel quadro di un ordinato assetto territoriale, come sosteneva il senatore Crollalanza, al quale va naturalmente collegata la localizzazione degli approdi per il diporto nautico.

Accogliendo, tra l'altro, le proposte venute da associazioni specializzate e da studiosi del settore, si è dato carattere promozionale alla trasformazione e all'adattamento di alcuni porti minori, così utilizzando infrastrutture di base già esistenti. Si è voluto, altresì, impostare su appropriate basi i rapporti tra Stato e Regione in materia.

I risultati raggiunti attraverso le iniziative soprariportate possono, allo stato, ritenersi soddisfacenti.

Circa il connesso problema della nautica da diporto si può constatare con soddisfazione che, con l'emanazione delle norme in materia di rilascio delle patenti e delle licenze di abilitazione e di quelle concernenti la omologazione di motori e la sicurezza del naviglio da diporto, è stata realizzata una disciplina aggiornata e consona alle esigenze di sviluppo del settore. Una iniziativa in corso modifica le norme sulla tassa di stazionamento, al fine di eliminare alcune disposizioni che ostacolavano soprattutto il turismo estero. Quanto alla possibilità di incentivare le industrie nautiche, non posso esimermi dal far presente che le limitate risorse disponibili impongono scelte di priorità cui il Governo non può sottrarsi.

Desidero infine informare la Commissione che l'estensione al settore marittimo del le disposizioni penali in materia valutaria ha finora consentito il rientro, sotto bandiera italiana, di ben 1.322 unità da diporto; anche attraverso questa via credo si sia riusciti a conseguire un buon risultato.

Passando ai problemi della pesca marittima, occorre, anzitutto, tener presente che la evoluzione del diritto del mare e l'affermarsi sul piano internazionale del diritto esclusivo dello Stato allo sfruttamento di una zona di mare di ben 200 miglia prospiciente la costa determinano conseguenze indubbiamente negative nel nostro Paese. Nel marzo scorso è entrata in vigore la nuova disciplina legislativa adottata dal Congresso e dal Senato degli Stati Uniti a protezione delle risorse ittiche, disciplina che si sostituisce al sistema di quote esistente da oltre venti anni ed amministrato dalla Commissione internazionale per la pesca nell'Atlantico nord-occidentale. Questa Commissione, dalla quale non soltanto gli Stati Uniti d'America, ma anche il Canada hanno receduto, dovrebbe essere sostituita da un nuovo organismo internazionale che dovrebbe scaturire da un'apposita conferenza di ministri plenipotenziari. La Comunità economica europea — nella cui competenza rientra, come è noto la materia degli accordi internazionali di pesca - con decorrenza 1º gennaio 1977 ha istituito nei mari del Nord Europa una propria zona economica esclusiva. Adottata la decisione di principio, con non poche difficoltà, restano tuttora da definire numerosi punti in sospeso, quali, ad esempio:

la quota massima di catture da consentire sulla biomassa esistente;

8<sup>a</sup> COMMISSIONE

la ripartizione di detta quota fra Paesi comunitari e altri Paesi con i quali sussistano complementari interessi di pesca;

i limiti della potestà negoziale della Comunità economica europea;

i limiti della zona di pesca esclusiva riservata allo Stato costiero comunitario entro la fascia delle 200 miglia, nonchè altri problemi minori.

Circa gli accordi internazionali di pesca, sottolineo l'importanza che ciascuno di questi problemi riveste per i nostri interessi di pesca, richiamando in particolare l'attenzione sulla potestà negoziale della Comunità cui spetta il compito di negoziare per il rinnovo degli scaduti accordi di pesca tra il nostro Paese e il Senegal e fra il nostro Paese e la Jugoslavia.

La questione della stipulazione degli accordi di pesca con i Paesi africani è in piena evoluzione: proprio in questi giorni la Commissione comunitaria sta riferendo sul risultato dei sondaggi compiuti, sondaggi che hanno fatto constatare un notevole irrigidimento da parte dei Paesi africani. Potrà scaturire, da questa complessa situazione, la necessità di riprendere sul piano bilaterale una trattativa con il Senegal, alla quale eravamo già stati autorizzati dalla Comunità economica europea, ma questo presuppone anche il reperimento di mezzi finanziari per il rilascio dei permessi di pesca. Questo è un settore sul quale si dovrà provvedere con incrementi di bilancio, altrimenti difficilmente potremo operare. Naturalmente, però, dovremo prima quantificare: ecco perchè prima facevo quelle riserve.

Altro settore che richiede immediati interventi è quello della Jugoslavia: l'attuale accordo scade il 31 dicembre e si sta provvedendo ad una impostazione nuova che comporti forme di cooperazione.

Infine, nei giorni 26, 27 e 28 settembre si è riunita la Commissione mista prevista dal vigente accordo di pesca italo-tunisino, la quale ha discusso i seguenti argomenti:

applicazione dell'accordo di pesca; cooperazione tecnica; ricerca scientifica; prospettive di cooperazione nel settore della pesca.

Per quanto riguarda il primo punto i tunisini hanno affermato che sono intezionati ad esaminare con diligenza e spirito di comprensione e di amicizia i casi di infrazione marginale e in cui può essere stabilita la buona fede. Circa il secondo e terzo punto, la parte italiana ha preso atto di alcune richieste tunisine in materia di cooperazione tecnica ed economica e si è riservata di esaminarle con ogni possibile urgenza ed attenzione. In merito al quarto punto si sono avuti scambi di idee sulla possibilità di costituire società miste per la pesca, iniziando eventualmente con un progetto pilota: una riunione di esperti delle due parti dovrebbe aver luogo nei prossimi giorni, per definire gli aspetti tecnici, economici e giuridici di detta iniziativa.

A favore delle organizzazioni dei produttori della pesca è intervenuta, come loro ben sanno, la legge 2 agosto 1975, n. 388, con la quale si è provveduto a dettare le norme per il riconoscimento delle organizzazioni di produttori, per la erogazione dei benefici previsti dall'ordinamento comunitario ed a disciplinare la modalità degli interventi di mercato per il tramite dell'AIMA.

Particolare rilievo ha avuto e conserva la legge 14 maggio 1975, n. 389, che ha stanziato nel bilancio della Marina mercantile, quali provvidenze per lo sviluppo della pesca marittima, 9.000 milioni di lire in sei anni (dal 1975 al 1980) per contributi a fondo perduto e 5.000 milioni di lire in cinque anni (dal 1975 al 1978) per i finanziamenti del fondo di rotazione, con particolari condizioni di privilegio per le cooperative e per i loro consorzi.

Per quanto riguarda i contributi a fondo perduto, la Commissione consultiva centrale della pesca marittima, nella riunione dell'11 gennaio scorso, ha tracciato le linee di intervento del Ministero della marina mercantile, stabilendo criteri di priorità a favore delle iniziative tese a realizzare impianti a terra di commercializzazione e trasformazione dei prodotti ittici e costruzione di navi per tipi speciali di pesca.

8ª COMMISSIONE

Il Comitato previsto dall'articolo 3 della legge n. 479 del 1968, in occasione dell'esame di domande intese ad ottenere il contributo statale, ha tenuto conto degli indirizzi sopraindicati e ha espresso il parere favorevole per la realizzazione di 31 impianti a terra (per un ammontare di investimenti di circa 9.400 milioni di lire) di cui 13 per iniziative di cooperative (per un ammontare di investimento di circa 3.300 milioni di lire) e di quattro navi per iniziative di cooperative, delle quali due per la pesca del pesce azzurro e due per la pesca del tonno, per un ammontare di investimento di circa 1.800 milioni di lire.

La pesca subacquea ha infine trovato disciplina nella legge 14 luglio 1965, n. 963, e relativo regolamento esecutivo, che hanno dettato norme sia per l'esercizio di quella sportiva, che per la pesca subacquea professionale. Certo si pone il problema di un regolamento della normativa, come ha detto il relatore, alle nuove esigenze portate dal continuo aumento dei pescatori subacquei; forse in quel momento le norme erano più che sufficienti; oggi, con l'aumentare direi vertiginoso del numero dei pescatori subacquei, ha fatto bene il relatore a richiamare la nostra attenzione sulla necessità di un'ulteriore normativa. Assicuro la Commissione che il problema è da me attentamente seguito e devo dire che già c'è un apposito gruppo di lavoro per rivedere alcune norme e ho dato già nuovo impulso perchè sollecitamente si possa arrivare — d'intesa con le Regioni — a una regolamentazione definitiva in materia.

Per ciò che concerne i gravi problemi dell'inquinamento del Mediterraneo posso ricordare che il Ministero della marina mercantile si è sempre adoperato nella predisposizione e nella partecipazione alle iniziative di carattere internazionale dirette a favorire e combattere tali fenomeni; tutte dirette ad assicurare la difesa dell'ambiente marino sia dagli idrocarburi che da altre sostanze nocive, derivanti dal traffico marittimo o di origine terrestre.

Numerosi provvedimenti nel campo interno sono stati già adottati dall'Amministrazione in applicazione della normativa in vigore,

in particolare della recente legge del '76 sulla tutela delle acque dall'inquinamento, in collaborazione con le altre amministrazioni interessate, in particolare i Lavori pubblici e la Sanità. In tale quadro ricordo la disposizione del piano di pronto intervento nel caso di gravi inquinamenti da idrocarburi per il quale vengono dotati di appositi mezzi antinquinamento gli uffici periferici più interessati, e l'approntamento degli impianti di raccolta e di depurazione nei maggiori porti italiani di riparazione mediante contributi disposti dalla legge 8 aprile 1976, n. 203. Si può affermare che i temi più importanti concernenti la politica marittima nel nostro Paese costituiscono, in gran parte, aspetti di particolare interesse oggi largamente dibattuti in campo mondiale. La peculiarità di tali temi — non riscontrabile, forse in alcun altro settore pubblico - è, tuttavia, costituita dal fatto che pur nella loro poliedricità, essi si integrano a vicenda e sono, inoltre, collegati fra di loro da una costante linea ideale, costituita, in definitiva, dal diritto del mare.

A questo ultimo riguardo posso precisare che l'applicazione della legge 8 aprile 1976, n. 203, ha incontrato alcune difficoltà attuative (come è noto, il Senato ha recentemente esaminato alcune modifiche resesi necessarie). È comunque in corso, da parte delle società interessate, la progettazione degli impianti.

Signor Presidente, onorevoli senatori, sono queste le linee sulle quali il Governo e, per esso, io e l'ottimo sottosegretario Rosa intendiamo muoverci, secondo anche gli indirizzi che sono emersi nel corso di questo breve ma incisivo dibattito. Ciò che in ogni caso mi preme sottolineare con forza è che i problemi della Marina mercantile per quello che essi rappresentano — sul piano economico ma ancor più sul piano civile, umano e sociale — avranno tutta l'attenzione che meritano, così come credo di aver già dimostrato in queste prime settimane in cui ho avuto l'onore di assumere la responsabilità del Dicastero.

Non si può infatti non valutare a pieno la carica di valori anche umani e sociali che un simile Ministero ha per un Paese come il nostro che vive sul mare e dal mare ha tratto e trae motivi di ispirazione, anche culturale e civile, oltre che importanti interessi di natura economica. Questi valori noi non vogliamo disperdere, anzi intendiamo sempre più rilanciare nella consapevolezza che solo nella loro comprensione si possano e si debbano trovare nuovi motivi per una più attenta difesa dei nostri interessi sul mare.

Il saluto perciò che in questo momento il nuovo Ministro della marina mercantile — sicuro di interpretare anche il pensiero di tutta la Commissione — rivolge ai marinai, ai marittimi, ai pescatori, a tutti i lavoratori del mare si sostanzia di sentimenti di comprensione e di solidarietà oltre che di impegno a non venir meno a tutto quanto ho avuto modo di riconfermare in questa mia replica.

Vorrei aggiungere che quando si sottolinea la necessità, sul piano operativo, di stabilire una sede unitaria nel vasto mondo dei trasporti, non si pensa — come io non ho mai pensato nè penso — che il problema sia risolvibile solo con soppressione di dicasteri o con accorpamenti mortificanti; qui non si tratta di mortificare ma di rilanciare, non si tratta di smembrare ma di unire e di moltiplicare le forze!

La direzione unitaria si può anche realizzare con altri strumenti operativi e si deve attuare, comunque, con una ben diversa volontà di impegno!

La Conferenza nazionale dei trasporti — che io confermo per i primi mesi del 1978, e cioè subito dopo la pubblicazione del « libro bianco » sulla politica dei trasporti, per la stesura del quale stiamo intensamente lavorando — darà in tal senso preziose indicazioni e noi ci dichiariamo sin d'ora aperti a tutto ciò che, concordemente, si riterrà utile per un adeguamento del sistema che garantisca una politica di ripresa e di rilancio dell'economia. Ciò non potrà — ovviamente — avvenire a scapito di un settore e, nella specie, a scapito di ciò che la Marina mercantile interpreta e rappresenta.

È in tale spirito che io ringrazio lei, signor Presidente, e con lei tutti i componenti la Commissione 8<sup>a</sup> del Senato per l'impegno riposto anche in questa discussione e, nel rinnovare al senatore Melis il mio appezzamento per la sua stimolante relazione, dichiaro che certo, col consenso del Parlamento, si progredirà sulla strada da tutti concordemente indicata.

PRESIDENTE. La ringrazio, signor Ministro, per l'ampia e dettagliata replica. Vorrei completare quanto ella ha detto in principio circa la nostra disponibilità nel futuro per l'approfondimento di alcuni temi emersi nel dibattito: sono certo che si instaurerà un clima di collaborazione col Ministro ed il Ministero, perchè la crisi è tale che tanto il Parlamento quanto il Governo devono impegnarsi ad affrontare con decisione tutta la problematica che abbiamo di fronte.

F E D E R I C I. Ci preme dichiarare che abbiamo ascoltato con grande interesse, come tutto il dibattito, anche la replica del signor Ministro. Vorremmo solo rendere esplicito che prendiamo atto dei tre momenti dell'intervento dell'onorevole Ministro per quanto concerne l'approfondimento del complesso delle questioni al fine di rendere concreti, come egli stesso ha detto, i disegni e la stessa programmazione da lui espostaci. Mi riferisco all'impegno di operare successivamente su alcune voci, in maniera da arrivare, possibilmente a fine anno, ad una verifica globale, di apprezzare e fare quindi nostra la volontà del Ministro di vedere congiuntamente i tagli, le linee di programmazione ed i residui passivi. Si tratta di tre punti che vanno infatti nella direzione da noi indicata.

Desideravamo, tuttavia, ribadire che le preoccupazione restano, per quello che riguarda il periodo di congiunzione tra passato e futuro, cioè tra il momento in cui si approva il bilancio ed i tempi che saranno necessari per impostare la soluzione dei problemi da noi indicati. Per questo chiederemmo che, nel parere da trasmettere alla Commissione bilancio, le osservazioni, anche critiche, le preoccupazioni fatte presenti dalla Commissione, siano riportate, in aggiunta alla volontà qui espressa dal Ministro.

8<sup>a</sup> COMMISSIONE

T O N U T T I. Dopo la completa replica dell'onorevole Ministro, che ringrazio, vorrei sottolineare soprattutto l'ultima parte del suo intervento, nella quale ha voluto riaffermare nel quadro generale della politica italiana e della situazione economica attuale l'importanza della Marina mercantile, che non può essere trascurata sia per quanto riguarda gli investimenti sia per quanto riguarda gli interventi dei diversi settori. Questo in relazione ad una coerenza logica con quella che è stata l'impostazione data dal Ministro a tutta la sua replica.

Concordo inoltre con il senatore Federici per quanto concerne la necessità di recepire nel rapporto che la nostra Commissione dovrà inviare alla Commissione bilancio certe incongruenze, se vogliamo chiamarle così, che indubbiamente esistono tra quello che può essere il contenuto delle scelte contingenti del bilancio che andiamo ad approvare e la linea che è stata delineata dall'onorevole

Ministro. Questo specialmente per quanto riguarda il settore della cantieristica ed i relativi investimenti, che vedono nel bilancio in esame dei tagli che non sembrano spiegabili se non nel quadro di una ristrutturazione di tutto il settore, così come è stato indicato dal ministro Lattanzio.

P R E S I D E N T E. Poichè non si fanno obiezioni, resta inteso che la Commissione conferisce al senatore Melis il mandato di trasmettere alla 5ª Commissione un rapporto favorevole sullo stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile.

La seduta termina alle ore 14.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
11 consigliere parlamentare delegato per i resoconti stenografici
Dott. RENATO BELLABARBA