SENATO DELLA REPUBBLICA

VI LEGISLATURA

6ª COMMISSIONE

(Finanze e tesoro)

36° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 7 NOVEMBRE 1973

Presidenza del Presidente VIGLIANESI

INDICE

DISEGNI DI LEGGE

IN SEDE DELIBERANTE

Seguito della discussione e rinvio:

« Integrazione della legge 9 gennaio 1962, n. 1, e successive modificazioni, per l'esercizio del credito navale » **(1016)**;

discussione e rinvio:

« Estensione della competenza ad esercitare il credito navale agli istituti autorizzati all'esercizio del credito a medio termine ed aumento dei limiti d'impegno » **(703)** (*D'iniziativa dei senatori Brosio ed altri*):

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 481, 484, 486
PAZIENZA 485
PIERACCINI, *ministro della marina mercantile* 482, 485
PINNA 484
SEMA 485

La seduta ha inizio alle ore 10,10.

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

IN SEDE DELIBERANTE

Seguito della discussione e rinvio del disegno di legge:

« Integrazione della legge 9 gennaio 1962, n. 1, e successive modificazioni, per l'esercizio del credito navale » (1016);

discussione e rinvio del disegno di legge:

« Estensione della competenza ad esercitare il credito navale agli istituti autorizzati all'esercizio del credito a medio termine ed aumento dei limiti d'impegno » (703), d'iniziativa dei senatori Brosio ed altri

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Integrazione della legge 9 gennaio 1962, n. 1, e successive modificazioni, per l'esercizio del credito navale » e del disegno di legge d'iniziativa dei senatori Brosio, Arena, Balbo, Bonaldi, Premoli e Robba: « Estensione della competenza ad esercitare il credito navale agli istituti autorizzati all'esercizio del credito a medio termine ed aumento dei limiti d'impegno ».

Comunico alla Commissione che la Presidenza del Senato ha accolto la richiesta di assegnazione in sede deliberante del disegno di legge n. 703, per cui, considerata l'identità della sua materia col disegno di legge numero 1016, i due provvedimenti saranno discussi congiuntamente.

Poichè non si fanno osservazioni, così rimane stabilito.

Concedo la parola al Ministro della marina mercantile, onorevole Pieraccini, che desidera fare alcune comunicazioni in ordine ai provvedimenti anzidetti.

PIERACCINI, *ministro della marina mercantile.* Sono lieto di trovarmi tra voi, per esaminare i problemi della politica marinara connessi in particolare al contenuto del disegno di legge n. 1016, presentato dal Governo e sottoposto all'esame della Commissione, come ha annunciato il Presidente, congiuntamente al disegno di legge n. 703, d'iniziativa parlamentare.

Vorrei pregare la Commissione, ove possibile, di passare all'esame dei singoli articoli entro la corrente settimana, e nel tempo stesso giungere all'approvazione del nuovo provvedimento, in modo che esso possa essere trasmesso sollecitamente all'altro ramo del Parlamento. Desidero far presente che — come più avanti preciserò — la situazione del credito navale è insostenibile: non esiste più da molto tempo la possibilità di svolgere l'attività di credito navale, con conseguenze molto gravi per la nostra politica marinara.

Per inquadrare l'auspicato provvedimento nell'esame della situazione generale della politica navale, dirò che ci troviamo appunto nella necessità di fare uno sforzo organico perchè la politica marinara assuma quel grado di priorità che è indispensabile.

Ho avuto occasione, sia all'altro ramo del Parlamento che alla televisione, di fare qualche affermazione di cui sono profondamente convinto: noi siamo qui un po' tutti responsabili di una sottovalutazione di questi problemi. Se esaminiamo la stessa politica dei trasporti (non parliamo di quella che è ormai una polemica vetusta circa gli investimenti per il sistema autostradale e per le stesse ferrovie, che pure hanno gravi problemi tuttora aperti) tutti gli investimenti sono stati dell'ordine di migliaia di miliardi in questo dopo-guerra; ma gli investimenti per il sistema portuale e per la politica marinara, che evidentemente sono elementi chiave, sono stati addirittura esigui o insufficienti; perchè, a parte opere di cantieristica, stanziamenti ordinari, alcuni stanziamenti della Cassa per il Mezzogiorno, lo Stato in quanto tale ha soltanto disposto investimenti di 90 miliardi col primo « piano azzurro » (del resto non tutti effettivamente spesi) dieci anni fa, ed ha portato in discussione al Parlamento un piano di 160 miliardi, assolutamente inadeguato per risolvere un problema che richiederebbe 1.500-2.000 miliardi.

Questa situazione determina una disfunzione ed uno scoordinamento nella politica dei trasporti che vanno assolutamente superati. Il Presidente sarà certamente d'accordo con me, per la sua esperienza di Governo, che questo è un argomento determinante per la politica di sviluppo del Paese: la politica dei trasporti va concepita come un tutto organico, come un sistema integrato dai vari elementi portuale, ferroviario, autostradale, idroviario e aeroportuale.

Questo, ripeto, soprattutto per quanto riguarda la parte dei traffici marittimi, non è stato fatto e dobbiamo assolutamente farlo.

Ma la politica marinara non è soltanto, evidentemente, la politica delle attrezzature portuali. La politica marinara è ovviamente una politica della flotta: anche qui noi abbiamo una situazione pesante, che dobbiamo affrontare. E dobbiamo dire che anche qui c'è una serie di leggi inadeguate e di disegni di legge insufficienti. C'è questo provvedimento del credito navale, che di per sè non è che permetta una grande espansione di operazioni di credito: assicura soltanto la ripresa delle agevolazioni creditizie dal punto di vista del sostegno alla produzione navale. C'è poi il disegno di legge sulla cantieristica, che è all'esame dell'altro ramo del Parlamento e che prevede interventi per sovvenzioni alla produzione delle navi, che quindi riducono il costo delle navi per l'acquirente. Esso prevede anche interventi per miglioramenti o trasformazione dei cantieri. Infine, c'è il disegno di

legge concernente le demolizioni, che prevede premi per demolizioni connesse con il rinnovamento delle navi, con l'acquisto di nuove navi; si delinea cioè un ciclo di attività di sostegno della politica marinara, che va appunto dal sostegno dei cantieri, al credito navale per acquisto delle navi (è il disegno di legge che stiamo esaminando ora), all'azione di demolizione, e via dicendo.

Tutto questo complesso di leggi è urgentissimo: ho avuto occasione di dire, e ripeto qui, che considero queste leggi assolutamente inadeguate ed insufficienti ad affrontare quella crisi che nasce dalla sottovalutazione del grado di priorità di cui parlavo. Tuttavia, per quanto inadeguate ed insufficienti, sono misure urgentissime e necessarie: sarebbe un gravissimo errore rallentarle, perchè la situazione è quella di cui parlavo all'inizio: non abbiamo più in questo momento alcun mezzo per intervenire sui settori di cui ho parlato perche i finanziamenti sono finiti per tutti. Non possiamo intervenire nei settori dei porti, del credito navale, dei cantieri, delle demolizioni, con conseguenze molto gravi. Per esempio, il collocamento in cassa d'integrazione dei dipendenti dei cantieri di La Spezia, significa per La Spezia un danno che non si limita ai cantieri, ma si estende a tutto un complesso di attività marittime, con danni gravissimi per l'economia.

Certo, la soluzione ottimale è quella di ripensare, nel quadro di una politica marinara integrata nel problema dei trasporti, una legislazione più organica, più vasta, con finanziamenti più massicci; è uno sforzo, non solo di elaborazione, che sta già facendosi: voglio informare la Commissione che il Ministero della marina mercantile si è fatto promotore di una serie di gruppi di lavoro, fra Stato e Regioni, fra Stato e altre amministrazioni interessate, per affrontare il problema di una organica politica marinara sotto tutti gli aspetti, dalla ricostruzione della flotta all'approntamento di un effettivo piano portuale che renda il sistema portuale italiano capace di affrontare la concorrenza con il sistema portuale del Nord Europa.

Questo lavoro si sta facendo, ma richiede del tempo.

Rimane per il momento l'esigenza che non si ritardi ulteriormente la discussione e l'approvazione di questo gruppo di provvedimenti legislativi, che sono indispensabili per la vita quotidiana della politica marinara.

Per quanto riguarda il credito navale, sapete che c'era il problema di una riduzione degli stanziamenti: posso dire (così mi è stato annunciato ieri sera dal Tesoro) che esso è stato superato: abbiamo reperito 2 miliardi, per cui possiamo confidare di più in questo provvedimento. Il credito navale costituisce, lo ripeto, un prezioso sostegno delle attività cantieristiche, che vanno potenziate per resistere alla concorrenza internazionale. Perchè, come voi sapete, noi ci troviamo da anni dinanzi a una fortissima espansione, a una fortissima concorrenza della cantieristica giapponese, che ormai è arrivata a garantirsi il settanta per cento della produzione mondiale. Questo sviluppo della cantieristica giapponese ha messo in pericolo la sopravvivenza della cantieristica di tutti i Paesi ad alto reddito (quelli del terzo mondo, naturalmente, hanno cantieri che cominciano appena ad affacciarsi sul mercato estero), dati i prezzi non competitivi di quest'ultima. Ecco perchè nella Comunità europea si è accettata una politica sostanzialmente di sostegno di questo mercato con interventi nei cantieri, in questo caso attraverso aiuti. Naturalmente, questi aiuti, a cosa mirano? A favorire un'azione di miglioramento e di sviluppo dell'attività cantieristica. Però la linea generale non è di mero protezionismo, è un'azione di sostegno all'industria cantieristica europea, in particolare a quella italiana che poi, a sua volta, è meno competitiva di altre industrie europee. Con questa legge si vuol porre in grado la cantieristica nazionale di riacquistare competitività sul piano internazionale rispetto alla produzione dei cantieri giapponesi. In effetti anche nel Giappone io credo che intervengano fatti che modifichino la situazione; per esempio c'è la consapevolezza, da parte dei sindacati dei lavoratori giapponesi, del basso costo della mano d'opera, quindi lotte, scioperi e così via. Inoltre incomincia a mutare anche la situazione delle industrie giapponesi connesse. Quindi

può darsi che l'azione di stimolo, di rinnovamento dei cantieri europei e le mutate condizioni sociali ed economiche del Giappone portino, tra un certo numero di anni, a una situazione diversa da quella attuale.

Voglio ricordare che nei costi di costruzione navale l'incidenza della parte cantieristica diretta è del trenta per cento perchè nel costo finale della nave, è facile capirlo, oltre al lavoro del cantiere, rientrano numerose altre voci, fra le quali quella per la dotazione delle sempre più sofisticate apparecchiature elettroniche; per cui, un'azione che tenda a rendere competitiva questa produzione non può limitarsi ad agire sul cantiere, ma deve necessariamente affrontare problemi afferenti a molti settori. D'altra parte, oltre a questa azione comunitaria di difesa dell'attività cantieristica, che è poi molto importante, per il nostro Paese vi è una tradizione gloriosa da difendere: dal punto di vista tecnico le navi italiane non sono affatto inferiori a quelle giapponesi. C'è poi un'altra considerazione che voglio fare: l'Europa non può permettersi assolutamente di non avere una industria cantieristica e una flotta adeguata Basti pensare, proprio in questi giorni in cui viviamo il dramma della crisi delle fonti di energia, quale importanza può avere la flotta petrolifera, sia italiana che europea. Se una tale flotta dovesse dipendere, come cantiere, quindi come costruzione di navi, da altri continenti o da altri Paesi, saremmo, anche sotto l'aspetto della sicurezza e dello sviluppo, deboli ed esposti ai colpi altrui. Sarebbe quindi una politica, sotto certi riguardi, pericolosa.

Dette tutte queste cose, io penso che il provvedimento in esame si inquadri chiaramente in una vasta azione necessaria allo sviluppo della politica marinara e in questo caso all'attività cantieristica, che è strettamente connessa a tutti gli squilibri di cui parlavo.

Concludo dicendo che per quanto riguarda il testo so che ci sono alcune proposte di modifiche che poi valuteremo articolo per articolo, e c'è anche la proposta del senatore Brosio di concedere ad altri enti bancari la possibilità di esercitare il credito navale. Questa estensione il mio Ministero non ha nessuna difficoltà ad accettarla, anzi essa può facilitare l'azione che deve assolvere l'IMI, ovviando alla lentezza che è caratteristica di tutti i settori della vita italiana e naturalmente di questo settore.

Con questo provvedimento riusciremo a coprire le richieste di credito navale; occorre tuttavia fare presto, perchè — è evidente — tanto più questo credito si effettua con ritardo, tanto più il vantaggio diminuisce e quindi vengono a ridursi i possibili benefici.

Confido nel voto della Commissione e naturalmente sono a disposizione per tutto quello che concerne questo vasto problema della politica marinara che veramente ha bisogno di una inversione di tendenza. E voglio finire con una notazione positiva, perchè qui abbiamo visto cose non molto allegre anche se c'è questa volontà di ripresa, nel senso che nello sviluppo della flotta abbiamo quest'anno superato i nove milioni e mezzo di tonnellate, dagli otto dello scorso anno, con un'espansione che ha permesso al nostro Paese, uscendo da un progressivo deterioramento della flotta, di partecipare attivamente ai traffici mondiali.

P R E S I D E N T E . Ringrazio l'onorevole Ministro per la sua esposizione, dalla quale risultano molto chiari ed evidenti i motivi che rendono necessario, da parte nostra, il varo di questo provvedimento nel più breve termine. Non appena avremo affrontato il disegno di legge 1343 sul regime fiscale dei prodotti petroliferi, inizieremo la discussione sul disegno di legge testè illustrato dal ministro Pieraccini. Se ci fossero dei colleghi che, senza iniziare naturalmente un dibattito su questo problema, avessero bisogno di qualche chiarimento da parte del Ministro, io direi che qualche minuto ancora possiamo ad esso dedicarlo.

P I N N A . Vorrei chiedere alla cortesia del Ministro, anche perchè non ho avuto la possibilità di ascoltare per intero, la sua relazione, se, prima di riprendere la discussione generale sui disegni di legge in esame, gli fosse possibile rispondere alla mia interrogazione concernente vari temi della poli-

tica marinara che ho presentato il 2 agosto di quest'anno. Grazie.

S E M A . Non intendo naturalmente intervenire sul merito del disegno di legge n. 1016, accogliendo l'invito del presidente e ringraziandolo anzi per averci concesso di ascoltare anche in questa sede le dichiarazioni del Ministro, cui vorrei rivolgere una altra richiesta. Egli ha fatto delle importanti affermazioni alla televisione. Non tutti abbiamo però avuto l'opportunità di seguire la sua esposizione in quella sede. A me non piace molto che un Ministro segua questo metodo, ritenendo che la sede parlamentare sia la più opportuna. Ma c'è un fatto di grande rilievo che ribadisce il concetto della inversione di tendenza nelle scelte di politica marinara. Credo che l'onorevole Ministro abbia fatto anche degli accenni piuttosto consistenti all'importanza che si intenderebbero, a non breve scadenza, dedicare al settore.

Mi rivolgo alla cortesia del ministro Pieraccini in quanto, mentre le altre Commissioni, e specialmente l'8ª, sono in possesso delle dichiarazioni sugli intendimenti del Ministero della marina mercantile sulla questione, a noi non sono state date notizie in merito.

P A Z I E N Z A . Ringrazio il Ministro della marina mercantile della sua esposizione, dalla quale traspare l'amore per la nostra industria cantieristica e per la nostra flotta mercantile. Sul problema abbiamo un po' informazioni disparate, che ci derivano dalla lettura della stampa e da quanto apprendiamo quotidianamente. Vorrei quindi porre al Ministro questa domanda: a prescindere da aspetti settoriali mi sembra che nella politica generale di Governo ci siano forti discrasie.

Il ministro Pieraccini ci dice: approvate celermente questa legge per l'incremento del credito navale e quindi della flotta. Contemporaneamente abbiamo sentito il Ministro del tesoro, il quale ha detto che sarebbe meglio che la nostra flotta passeggeri non navigasse e si fermasse nei porti, perchè si risparmierebbe nelle spese. Ci si chiede quindi, da un lato, di approvare una legge per incrementare un'attività marittima, mentre poi altro organo responsabile dello stesso Governo dice che le navi devono restare nei porti. Pregherei il Ministro di chiarire questo punto. La mia non è una domanda polemica, ma e diretta ad ottenere un chiarimento.

Ho l'impressione che il Consiglio dei ministri si svolga rapidamente, con l'approvazione di decine di provvedimenti, senza alcun esame e senza alcuna discussione dei provvedimenti stessi. Ora, io domando: nel settore di cui discutiamo, la politica del Governo qual è? È quella del Ministro della marina mercantile, che approva questa legge, o è quella del Ministro del tesoro?

P I E R A C C I N I , *ministro della marina mercantile.* Brevemente vorrei dire: per quanto riguarda le considerazioni fatte dal senatore Pazienza, mi pare che ci sia una certa confusione tra l'ordine di grandezza della polemica che è nata attorno alla flotta di Stato e il problema generale della flotta. Il credito navale non riguarda solo la flotta di Stato ma tutta la flotta. Noi predisponiamo uno strumento che, anche se la flotta di Stato non ci fosse, bisognerebbe avere ugualmente. Non è che abolendo la flotta di Stato aboliremmo la flotta italiana.

C'è un'altra precisazione, che non spetterebbe a me, ma che debbo fare: il Ministro del tesoro non parlò mai (neanche in quella frase cui il senatore Pazienza si riferisce) della flotta di Stato in generale, ma della flotta di navi passeggeri. Il problema della flotta di Stato è un problema effettivamente di trasformazione del tipo di flotta: ed in questo non c'è disaccordo fra il Ministro del tesoro ed il Ministro della marina mercantile: si è d'accordo sul fatto che oggi appare problematica la sopravvivenza di una flotta basata sui trasporti transoceanici di passeggeri, quando si pensa che, ad esempio, per andare in Australia ci si impiega 40 giorni. È allora evidente che l'accento va spostato dalle navi passeggeri alle navi per il trasporto di merci, per traghetti, per crociere. E su questo c'è una larga convergenza di idee: il problema è di vedere come operare questa

trasformazione, in quale tempo, con quali coefficienti di occupazione. È un problema di cui dobbiamo occuparci: non possiamo far pagare ai lavoratori marittimi la trasformazione necessaria; ogni perdita di posti di lavoro, richiede l'acquisizione di altri posti di lavoro. Al riguardo i sindacati hanno aperto un dialogo interessante col Governo, perchè ai sindacati interessa soprattutto questa garanzia di trasformazione della flotta di Stato.

Voglio anche dire che questo problema lo stiamo esaminando collegialmente nel Governo in sede di CIPE, che ha formato un gruppo di lavoro, composto di rappresentanti dei Ministeri del bilancio, della marina mercantile e dei trasporti.

Voglio aggiungere, per chiarezza, che anche su alcuni compiti della flotta di Stato c'è assoluta unanimità: per esempio, il collegamento con le Isole maggiori, che certamente giustifica un costo politico: ed è giusto che sia così, perchè i cittadini delle Isole sono cittadini come gli altri. I finanziamenti che per esempio affrontiamo per il trasporto di persone e di merci sul territorio nazionale, attraverso le ferrovie (che costituisce un altro costo politico) è logico che sia fatto anche a vantaggio dei cittadini della Sardegna, della Sicilia, o delle altre Isole minori, perchè il solo fatto di essere nati in un'isola non deve determinare un ulteriore aggravio per lo spostamento nel territorio nazionale. Se la collettività sopporta un onere politico per i trasporti in ferrovia, deve sostenere un onere politico per mettere nelle stesse condizioni i cittadini delle Isole. Questo ovviamente non può farlo un privato, perchè non può logicamente rimetterci per garantire un servizio a basso costo ai cittadini delle Isole.

Ma anche nella economia generale del Paese occorre valorizzare il ruolo della flotta di Stato. Un esempio concreto: noi stiamo discutendo dei rapporti marittimi con la Cina, sulla base di un trattato già firmato e che verrà ora al Parlamento per la ratifica. Per il nostro Paese avere un collegamento con un mercato di 700-800 milioni di uomini è un fatto importante.

Anche se, dato che siamo nella fase di avvio, può darsi che per alcuni anni il costo di quella linea sia negativo, si tratta pur sempre di un investimento, perchè, ripeto, apre ugualmente una possibilità. La flotta di Stato può sostenere un eventuale passivo; difficilmente potrebbe sostenerlo una società privata.

Per quanto riguarda l'interrogazione del senatore Pinna, debbo confessare che ho visto in questo momento il testo: risponderò io stesso quando si proseguirà questa discussione altrimenti manderò la risposta attraverso il Sottosegretario.

Al senatore Sema confermo che sono a disposizione per qualsiasi dibattito più ampio, ma ripeto ancora una volta che per aiutare la rinascita della politica marinara è necessario avere gli strumenti idonei, perchè senza questi strumenti c'è il vuoto e con il vuoto non si può fare nessuna politica. Con questi strumenti dobbiamo avere il tempo di elaborare una politica più largamente organica. Il senatore Sema non è il primo a dire che la sede più idonea è il Parlamento; io, ripeto, sono sempre a disposizione della Commissione.

P R E S I D E N T E . Grazie, onorevole Ministro. Credo che ci vedremo molto presto per definire questo problema.

Se nessun altro chiede di parlare, il seguito della discussione dei disegni di legge è rinviato alla prossima seduta.

(*Così rimane stabilito*).

La seduta termina alle ore 10,55.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Il consigliere parlamentare delegato per i resoconti stenografici
DOTT FRANCO BATTOCCHIO