SENATO DELLA REPUBBLICA

VI LEGISLATURA

6ª COMMISSIONE

(Finanze e tesoro)

37° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MARTEDÌ 13 NOVEMBRE 1973

Presidenza del Presidente VIGLIANESI

INDICE

DISEGNI DI LEGGE

IN SEDE DELIBERANTE

Seguito della discussione congiunta e approvazione con modificazioni:

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

« 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*);

approvazione con modificazioni del disegno di legge n. 1016, con assorbimento del disegno di legge n. 703:

PRESIDENTE . . . *Pag.* 490, 500, 501 e *passim*
BERGAMASCO 501, 505, 506
CIPELLINI 504
DE FALCO 490, 506
MARANGONI 505, 506
PIERACCINI, *ministro della marina mercantile* . . . . . 498, 503, 504 e *passim*
PINNA . . . . . *Pag.* 493, 498, 501 e *passim*
RICCI, *relatore alla Commissione* . . 495, 498 501 e *passim*
SCHIETROMA, *sottosegretario di Stato per il tesoro* 501, 504, 506

La seduta ha inizio alle ore 10.

P A T R I N I , *segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.*

IN SEDE DELIBERANTE

Seguito della discussione congiunta dei disegni di legge:

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

« 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;

approvazione con modificazioni del disegno di legge n. 1016, con assorbimento del disegno di legge n. 703

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca il seguito della discussione congiunta dei disegni di legge: « Integrazione della legge 9 gennaio 1962, n. 1, e successive modificazioni, per l'esercizio del credito navale »; « Estensione della competenza ad esercitare il credito navale agli istituti autorizzati all'esercizio del credito a medio termine ed aumento dei limiti d'impegno », di iniziativa dei senatori Brosio, Arena, Balbo, Bonaldi, Premoli e Robba.

D E F A L C O . Ritengo doveroso anzitutto dare atto al ministro Pieraccini della franchezza e del realismo della sua esposizione in Commissione.

Tuttavia l'affermazione del Ministro secondo cui la situazione fallimentare in cui versa il trasporto marittimo sia da attribuire alla responsabilità di tutti, compresa l'opposizione, non ci trova consenzienti.

Diciamo subito che, di per se, i provvedimenti in esame possono trovarci consenzienti o quanto meno non in opposizione. La questione però è un'altra: ci lascia perplessi la impostazione del problema così come è fatta dal disegno di legge n. 1016, anche alla luce del realistico quadro tracciato dal Ministro. Certamente è di fondamentale importanza il fatto che il disegno di legge sia stato presentato il 29 marzo 1973, quando era in carica un altro Governo; ciò spiega la grande differenza tra le affermazioni fatte dall'allora Ministro della marina mercantile, onorevole Lupis, e le dichiarazioni del Ministro in carica. Infatti, l'onorevole Lupis ebbe a dire, per esempio, che la crisi esiste e che se i marittimi restano senza lavoro debbono cambiare mestiere. Però se le dichiarazioni dell'attuale Ministro sono realistiche, resta il fatto che il disegno di legge è rimasto quello che era. Non vorremmo, cioè, che le buone intenzioni in definitiva rimanessero tali.

La crisi del trasporto marittimo, purtroppo, è stata sempre affrontata con provvedimenti di carattere settoriale, con sovvenzioni che hanno la stessa funzione dell'ossigeno dato al moribondo, cioè è stata affrontata senza avere una visione globale del problema, visione globale che è invece essenziale per il trasporto marittimo inteso come servizio pubblico nazionale, come cardine fondamentale dello sviluppo economico generale del Paese, così come ha detto lo stesso ministro Pieraccini. Questa visione d'insieme può essere concepita solo collegando strettamente i problemi della flotta a quelli dei porti e dei cantieri. Il settorialismo è dimostrato anche dall'esame di questi disegni di legge che noi discutiamo e che la Commissione industria ignora non esprimendo neppure il parere richiesto. La Commissione industria ha discusso del problema della flotta mercantile; avrà senz'altro discusso anche dei cantieri, ma come provvedimenti presi singolarmente o quanto meno come provvedimenti di legge riguardanti, di volta in volta, la flotta, i porti, i cantieri.

Senza dubbio la realtà è quella che ci è stata indicata sia dalla relazione che dall'onorevole Ministro, ma, a nostro parere, è anche peggiore e bisogna indicarla per quella che è.

È un fatto che il settore dei trasporti marittimi è stato sempre lasciato ai margini di ogni discorso interessante l'economia nazionale e quindi si è accentuato il divario rispetto alle flotte estere che dispongono di porti attrezzati e di cantieri navali dotati di tutti i ritrovati tecnici e scientifici, all'avanguardia nelle nuove tecniche costruttive.

Guardiamo per esempio al Giappone: quanto del suo sviluppo è da attribuire ai bassi salari e quanto al progresso scientifico e alle nuove tecniche?

In Italia, invece, l'azione dei Governi che si sono susseguiti ha portato ad un ridimensionamento delle linee marittime e dei traffici di merci, alla smobilitazione di cantieri, al disarmo di navi.

Perchè è potuto accadere questo? Perchè è prevalsa la concezione privatistica del settore; concezione che suggerisce all'armatore privato la ricerca del profitto certo, sicuro e con pochi rischi. I porti sono gestiti con visione burocratica, usando le sovvenzioni dello Stato per nuove banchine che diventano subito preda delle autonomie funzionali dell'ENI, dell'ITALSIDER, eccetera; il resto rimane quasi allo stato preistorico, e intanto la stragrande maggioranza delle merci in partenza, in transito o in arrivo nei porti italiani è trasportata da navi battenti bandiera estera e anche da navi italiane con bandiera ombra.

La situazione è complessa: la nostra flotta mercantile è vecchia e scarsamente adeguata alle nuove tecniche di trasporto. Si indica in 15-18 milioni di tonnellate di stazza lorda il programma da realizzare per il 1980. Ma, a parte le disponibilità di bilancio, è concepibile tale indicazione senza una visione d'insieme che riguardi parimenti porti e cantieri? È concepibile un qualsiasi programma che affronti questo gravoso problema quando la Finmare è ritenuta dall'IRI un peso inutile di un settore interessante marginalmente l'economia nazionale, e quindi come tale da emarginare, lasciando magari il settore ai privati?

Questa è la concezione che l'IRI, almeno fino ad oggi, ha avuto della navigazione. E non si tratta di un'eresia perchè in Italia è un fatto che il trasporto è concepito soprattutto per autostrade, per aereo e, con sopportazione, per via ferrata. Se si pensa che l'IRI ha speso migliaia di miliardi per le autostrade, tutto è chiaro!

Le dichiarazioni del Ministro tendono a superare tutto questo? Bene, ne prendiamo atto. Ma stando agli atti di Governo, stando agli indirizzi programmatici, sorgono dei dubbi al riguardo. Non si può ignorare l'antefatto.

Il Ministro ha citato i Paesi dove il trasporto marittimo è in forte espansione. È utile fare qualche confronto con la nostra flotta e i nostri porti.

Ecco che cosa si dice di Rotterdam, il più grande porto marittimo del mondo. Nel 1972, in questo porto il traffico è aumentato, rispetto al 1971, del 36 per cento. Il movimento dei *containers* ha registrato un aumento notevole: il 39 per cento allo sbarco e il 31 per cento all'imbarco. Cioè il traffico dei *containers* ha superato i cinque milioni di tonnellate di merci, una cifra considerevole, da primato. Ma ancora, i traffici complessivi movimentati da *containers* comunque specificati balzano del 40 per cento e sfiorano i 10 milioni di tonnellate. Questo significa incrementare potentemente la flotta marittima in funzione dell'economia nazionale!

Ora, benchè i guadagni dei portuali olandesi siano pari e superiori a quelli dei nostri portuali, Rotterdam è ritenuto il porto dal costo delle operazioni portuali più basso del mondo; altro che il Giappone! Tutto questo è possibile per le grandi attrezzature, le grandi aree disponibili del porto, le molte decine di chilometri di banchine e di scali, per tutti i ritrovati scientifici e tecnici moderni in atto.

Sono miracoli di conduzione del porto? Anche! Il fatto è che Genova riceve, per il suo porto, 15 miliardi con la legge 27 ottobre 1965, n. 1200 mentre Rotterdam riceve, dal suo Governo, ben mille miliardi, Anversa riceve 500 miliardi, Marsiglia 300 miliardi!

Che cosa avviene in Italia? Che il Piano di programmazione economica 1973-77 prevede: per i trasporti 6.500 miliardi; per le ferrovie, fino al 1980, 4.000 miliardi; per la grande viabilità circa 4.000 miliardi, di cui circa 3.000 miliardi per autostrade. Come si vede, il trasporto marittimo resta ai margini, malgrado le buone intenzioni del Ministro. Quindi, nel tempo, sono stati spesi per le autostrade 10.000 miliardi contro qualche centinaio di miliardi spesi per il trasporto marittimo. Questa è la realtà. Il futuro è più roseo? Non mi pare.

Ecco qual è stata l'esclamazione di un delegato marittimo ad un congresso nazionale: « Che cosa sarebbe la flotta italiana oggi e che cosa sarebbe l'economia nazionale se i 10.000 miliardi si fossero spesi invece per la flotta, i porti e i cantieri navali? Poteva

essere certamente tra le prime flotte del mondo ed invece la realtà è che l'Italia è passata dal sesto al nono posto della graduatoria mondiale. La flotta mercantile mondiale si è raddoppiata (oltre 2.000 milioni di tonnellate di stazza lorda negli ultimi tre anni): la nostra è aumentata del 10 per cento.

Nel 1972 i traffici marittimi hanno raggiunto i 30 miliardi di tonnellate. In Italia il movimento di traffico è stato di appena 400 milioni di tonnellate: bene, le ferrovie ne hanno trattati circa 30; l'80 per cento del traffico di merci via mare è stato esercitato da navi estere o italiane sotto bandiera ombra.

I porti italiani sono allo stato pre-bellico, a voler essere di manica larga: le loro strutture e sovrastrutture ignorano le più elementari trasformazioni di ammodernamento e si restringono, o almeno non si sviluppano, non si potenziano. Sono porti ritenuti del tutto secondari dalle bandiere estere; in sostanza sono porti in stato d'abbandono. Lo afferma un rappresentante dell'opposizione, magari inventando, esagerando per spirito di polemica? Ecco un pesante atto d'accusa, contenuto nell'annuario statistico del 1972 del Provveditorato al porto di Venezia: « I porti italiani si presentano con strutture inadeguate a reggere l'incremento di traffici, e questo specie per la politica portuale italiana ». Per Venezia il Provveditorato scrive: « Sezione industriale nel 1972, meno lo 0,8 per cento; porto mercantile, meno il 2,8 per cento; movimento passeggeri, notevole calo ». È un fenomeno veneziano? È di quasi tutti i porti italiani. Le scelte politiche dei vari Governi hanno determinato il declassamento della nostra flotta di preminente interesse nazionale, la smobilitazione ed emarginazione della nostra attività cantieristica, l'arretratezza tecnologica; le aree ristrette dei nostri porti hanno permesso alle bandiere estere ed ai nostri armatori, magari camuffati sotto bandiere ombra, di arricchirsi mostruosamente a danno dell'economia nazionale. In Italia è un fatto normale che una nave debba restare in rada parecchi giorni prima di arrivare al turno per un posto ai moli, mentre ad Anversa, ad esempio, dopo poche ore — a volte dopo un'ora — di attesa, il posto è libero. Perchè quindi le navi dovrebbero preferire i nostri porti?

Ecco il motivo per il quale il traffico si dirotta verso il Nord Europa; e, traffico più traffico, sempre e meglio ricettato, abbassa i costi portuali ed attira nuovo traffico.

Gli stanziamenti proposti con il presente disegno di legge servono allo scopo di incrementare la flotta? Settorialmente sì, anche se essi sono limitati rispetto ai 18 milioni di stazza lorda richiesti per il 1980, ed emanare un provvedimento settoriale, in assenza di una politica globale, coordinata, riguardante porti, flotta e cantieri, è come favoleggiare, malgrado le buone intenzioni. I cantieri navali italiani hanno una potenzialità di un milione di tonnellate all'anno, anche per la politica di smobilitazione in atto, ed occorre raddoppiarne la capacità: quali sono la politica ed i mezzi previsti? Così i porti: con quali mezzi finanziari si prevede di ammodernarli, potenziarli, attrezzarli per le nuove tecniche? Con poco più di 100 miliardi per 136 porti? Con le autonomie funzionali? Questi sono i problemi che lasciano perplessi, onorevole Ministro: l'eterno frazionamento del settore, (al di là delle sue buone intenzioni, che nessuno mette in dubbio e del quale le abbiamo dato atto dopo aver ascoltato le sue dichiarazioni), la confusione esistente, la voluta mancanza di coordinamento di tutto il settore dei trasporti.

Noi vediamo nel settore delle partecipazioni statali, nella FINMARE, lo strumento di potenziamento della nostra flotta. Ma è oggi la FINMARE adatta allo scopo? Così com'è strutturata e amministrata, preda del più vieto burocratismo, è vano aspettarselo. Lo stato fallimentare della flotta a partecipazione statale lo dimostra: nel 1971 il fatturato della FINMARE è stato di 110 miliardi e le sovvenzioni dello Stato di 98.300 milioni; ecco perchè il Governo deve intervenire decisamente, con misure appropriate e drastiche, per trasformare la FINMARE

in un organismo sano, competitivo, che sia amministrato democraticamente, che abbia soprattutto una politica dei trasporti marittimi con effetti trainanti sull'intero settore e di riflesso sull'economia nazionale, che concepisca il servizio gestito come un servizio di preminente interesse nazionale.

Ma soprattutto deve cambiare la concezione governativa, che da sempre ha emarginato il trasporto merci per via mare.

Così per i cantieri navali. È concepibile spendere, come si è fatto negli anni trascorsi, migliaia di miliardi per tale settore senza apportare alcun ammodernamento, nè tecnico nè scientifico? Altro che Giappone! È l'ammodernamento che fa abbassare i costi di produzione; con le sovvenzioni in sostegno dei costi alti di produzione si uccide la cantieristica e si fanno arricchire gli armatori privati. È un settore che ha sempre dato lustro al nostro Paese, ai nostri tecnici, alle nostre maestranze, non può continuare ad essere emarginato. Ripetiamo: è necessario abbandonare la politica di settore; il problema del trasporto marittimo, quale servizio pubblico di fondamentale importanza e preminente interesse nazionale, conglobante sia la flotta sia i porti sia i cantieri, è unico e come tale deve essere considerato.

Queste sono le questioni che il nostro Gruppo ha inteso evidenziare: anche se il disegno di legge n. 1016 non ci trova contrari, esistono queste perplessità, che del resto, ne sono convinto, tutti condividono.

P I N N A . Potrei evitare di intervenire, essendo stata ampia la illustrazione del mio collega di Gruppo sulle questioni di fondo attinenti alla politica della marina mercantile; ma sono così rare le occasioni in cui il Ministro è presente in Commissione che approfitto della sua ben nota cortesia per soffermarmi su alcune questioni particolari, sulle quali ho avuto modo già di manifestare il mio pensiero sollecitando la risposta del Ministro ad alcune interrogazioni, alle quali egli mi aveva garantito che avrebbe quanto prima risposto.

Ciò premesso, ritegno che non occorra soffermarsi ulteriormente sulla gravità dei problemi che risultano ancora aperti nel campo della marina mercantile e che il collega De Falco ha evidenziato in modo drammatico: le carenze, la riduzione progressiva dello stesso naviglio (tanto che siamo scesi dal sesto al nono posto nella gradutaria mondiale), che si sarebbero potute evitare se fossero stati dati gli incentivi necessari per valorizzare la nostra flotta mercantile. Se ciò non è avvenuto, evidentemente, vi sono delle responsabilità di carattere politico che stanno a monte e sulle quali pensiamo di poter ritornare più avanti, quando discuteremo le questioni attinenti ai trasporti marittimi.

La situazione presente, com'è stato osservato, appare fortemente caratterizzata dall'insufficienza delle attrezzature e da una cronica deficienza dei servizi portuali. Tale sottolineatura ci ricorda, ad esempio, l'esigenza dell'ammodernamento dei porti, delle banchine, di tutti i sistemi e delle infrastrutture portuali, che sono oggetto costante della rivendicazione da parte dei sindacati; e ci fa ritornare anche alla memoria, come diceva il collega De Falco, le navi che fanno la fila a Genova, a Cagliari e negli altri principali porti italiani, proprio per le insufficienze verificatesi ed alle quali non si è in alcun modo ovviato.

Tra le cause che hanno determinato tale situazione si pone in primo piano la concorrenza del mezzo aereo, nel trasporto a lunga e media distanza; ma anche il rifiuto di incentivi all'organizzazione armatoriale pubblica e privata denota l'esistenza di determinate scelte non certo favorevoli al trasporto marittimo. Attualmente il nostro naviglio rappresenta circa l'8 per cento del tonnellaggio mondiale, ben poca cosa rispetto al traguardo raggiunto nel 1936, quando rappresentava una ben più consistente aliquota di quello complessivo. Ora bisognerebbe analizzare le cause che hanno portato a tale caduta progressiva, stabilendo anche i motivi per i quali non vi è stato alcun tentativo d'arresto, neanche nel quadro della programmazione

nazionale; programmazione che avrebbe dovuto considerare questo particolare aspetto deficitario, questa grave lacuna apertasi nel nostro tessuto commerciale.

Da tale situazione discende appunto la debolezza rappresentata dalla subordinazione alle flotte straniere, verso le quali siamo tributari; e ci troveremo sempre più in una situazione di svantaggio se si ha presente la congiuntura internazionale caratterizzata dalla chiusura del Canale di Suez, e dalla esigenza di circumnavigare l'Africa per portare il petrolio dal Golfo Persico o da altri stati arabi fino ai terminali, dove viene scaricato e raffinato.

Ci avviamo quindi, verso una condizione di subordinazione completa, anche per quanto riguarda il trasporto marittimo del petrolio. Sono questioni che non possono non preoccupare. Sarebbe, perciò, necessario, utile ed opportuno sapere dal Governo che cosa si propone, quali sono i suoi intendimenti per il rafforzamento della flotta in relazione ai trasporti petroliferi, dal momento che, come sappiamo, proprio in questi giorni la Società Italiana Resine, presieduta da Rovelli, ha varato due grandi superpetroliere, la « Primarosa » e l'« Aretina », di circa 254.000 tonnellate ciascuna, per il trasporto del petrolio, per raffinarlo ed anche per venderlo all'ENI, realizzando così una gamma ancora superiore di profitti e consentendo un'ulteriore espansione dell'industria petrolchimica. Mentre, di contro, vediamo che in questa situazione meglio sarebbe stato che l'ENI avesse assunto in proprio l'iniziativa in maniera che l'Ente di Stato potesse svolgere sempre più un ruolo ed una funzione tali da garantire gli approvvigionamenti al nostro Paese e, di conseguenza, il suo sviluppo economico e sociale. Invece assistiamo ad un rafforzamento della flotta mercantile privata e ad una caduta costante dell'altra flotta mercantile, in modo particolare di quella che batte la bandiera della FINMARE, la quale rappresenta, come abbiamo detto, l'otto per cento del tonnellaggio nazionale.

Noi vorremmo che su tali questioni ci fosse un ulteriore chiarimento — e lo chiediamo, possibilmente, alla cortesia del Ministro — per sapere quali sono i propositi in ordine a questa importantissima problematica, onde evitare di diventare ancora più tributari dei trasporti esteri e quindi soggetti alle oscillazioni dei prezzi e conseguentemente alle ulteriori richieste, da parte delle compagnie petrolifere, di aumenti dovuti all'alto costo del trasporto del greggio.

Per quanto riguarda il trasporto dei passeggeri, vorrei aprire una breve parentesi: comprendo di tediare un poco i colleghi, ma il problema ci sembra molto importante, soprattutto per coloro i quali risiedono nelle isole e che più degli altri sono soggetti a disagi causati dalle disfunzioni del servizio. Quindi, anche l'aumento, per quanto riguarda i passeggeri, di coloro che scelgono il mezzo aereo nei confronti di quello marittimo, è dovuto, a perere nostro, a palesi, gravi carenze da parte delle società che gestiscono il servizio. Sappiamo che la Regione sarda aveva predisposto, per ogni turista straniero che intendeva giungere in Sardegna con la propria autovettura, una facilitazione di 10 mila lire; questo per incrementare il turismo, per sbloccare l'isola dal secolare isolamento, per dare la possibilità di nuovi flussi di capitali e quindi per disancorarsi da una economia ancora primitiva, per molti versi legata ad una particolare situazione agro-silvo-pastorale, ed anche a fenomeni di cui purtroppo si sta nuovamente occupando in questo periodo la stampa nazionale. Ora, nonostante che la facilitazione si sia dimostrata valida, in quanto ha favorito l'afflusso di numerosi passeggeri, essa è stata tolta e ciò certamente inciderà negativamente anche sull'afflusso turistico.

È, inoltre, ben noto il sempre grave problema — sul quale abbiamo anche attirato l'attenzione del precedente Ministro della marina mercantile — dell'insufficienza dei servizi sanitari di bordo, particolarmente grave per alcuni passeggeri quali i vecchi e i bambini. Le navi della società « Tirrenia » non garantiscono un medico a bordo, per cui si sono verificati casi di malesseri sopravvenuti lungo il viaggio per i quali è sta-

to possibile intervenire solo al momento dell'approdo, e che si sono conclusi, quindi, con la morte del paziente nonostante che l'operazione fosse perfettamente riuscita, come si suol dire. Si è addirittura verificato il caso di alcune bambine morte durante il viaggio. Ma, purtroppo, l'opinione pubblica si commuove soltanto quando la stampa si occupa di queste notizie e la sua sensibilizzazione dura — per dirla con il compagno Nenni — « lo spazio di un mattino ».

Occorre, invece, richiamare l'attenzione di chi di dovere sulla necessità di assicurare quelle che sono le più elementari garanzie, specie per i trasporti che comportano viaggi di 12 ore. Ma evidentemente vi è ancora una concezione di tipo burocratico e oserei dire anche privatistico del problema, le cui fondamenta probabilmente risalgono ai tempi in cui in Sardegna venivano mandati i galeotti o i funzionari dello Stato colpevoli di qualche manchevolezza.

Conseguentemente diventa necessario intervenire nel settore e muoversi in una certa direzione per assicurare tutte le garanzie necessarie affinchè i passeggeri intraprendano il viaggio con cuore tranquillo. Questa è una considerazione di carattere marginale, rispetto alle altre di fondo che sono state fatte dal collega De Falco e sulle quali concordo pienamente.

L'altro problema di cui si parla è il paventato smantellamento dei transatlantici « Michelangelo » e « Raffaello », orgoglio della nazione tanto che, quando sono state immesse nel ciclo della navigazione, a New York le folle andavano ad ammirare lo spettacolo del loro approdo. Non si comprende come mai, in una nazione come la nostra, nella quale vi sono persone che non hanno mai visto il mare, si possa pensare di smantellare queste grandi navi quando, secondo noi, basterebbe un accordo particolare con i sindacati di categoria e con determinate associazioni per utilizzarle se non per le grandi distanze o per i viaggi di linea, almeno per crociere a prezzi ridotti alle quali sono ancora interessati molti cittadini, e in modo particolare coloro che non possono assolutamente permettersi la spesa del viaggio aereo. Anche a questo riguardo sollecito una risposta da parte dell'onorevole Ministro affinchè ci faccia comprendere in quale direzione si intende procedere.

Sulle altre questioni sono perfettamente d'accordo con il senatore De Falco; ritengo, inoltre, che sia necessario mantenere le agevolazioni fiscali, soprattutto per quanto attiene all'esenzione dai dazi doganali e dall'IVA, sui materiali destinati ai lavori navali, per evitare che i cantieri siano messi in ginocchio dalla concorrenza sviluppatasi sul piano internazionale. Ritengo che questa misura potrebbe essere una premessa per il rilancio dell'attività cantieristica, così come ritengo parimenti importante introdurre la modifica dell'articolo 1 della legge 9 gennaio 1962, n. 1, proposta dal Gruppo liberale, in modo da consentire ai richiedenti il credito la possibilità di scegliere l'istituto finanziatore. Anche per questo particolare aspetto non abbiamo un'opposizione specifica da fare.

Un altro problema riguarda la necessità di unificare i poteri inerenti all'organizzazione tecnico-amministrativa delle opere marittime che, a nostro avviso, dovrebbero essere assunti dal Ministro della marina mercantile; occorre cioè valutare se non sia il caso di por mano alla revisione della legge sull'ordinamento dei porti, la cui emanazione, se non andiamo errati, risale a circa novanta anni or sono. Di qui le conseguenze che si sono verificate e che sono state accennate nell'intervento del collega che mi ha preceduto.

Vorrei inoltre sapere, se è possibile, a quali conclusioni si è giunti in merito al porto di Palermo, così duramente colpito dalle gravi mareggiate verificatesi in questo ultimo periodo di tempo.

Queste sono le osservazioni che desideravo fare molto rapidamente, e sulle quali chiedo che il Ministro voglia darmi una risposta al momento del suo intervento conclusivo.

R I C C I , *relatore alla Commissione.* Onorevole Presidente, non credo di aver molto da aggiungere a quanto già riferito

nella relazione introduttiva all'esame del disegno di legge n. 1016, il quale, evidentemente e comprensibilmente, ha offerto spunto agli oratori intervenuti per poter spaziare nel campo più vasto del settore dei trasporti in generale e su alcuni problemi che sono all'attenzione di tutti, ma che non possono trovare nè una risposta, nè una soluzione nel provvedimento stesso la cui portata è ben chiara e ben definita. L'intendimento di detto provvedimento è quello di consentire la ripresa dell'esercizio del credito navale agevolato che si era arrestato per l'esaurimento dei fondi previsti nelle leggi precedenti. Tutti siamo stati concordi nel definire insufficienti i fondi posti a disposizione, in relazione alle esigenze già occertate. Abbiamo cercato di chiarire che nell'attuale situazione economica e con le attuali disponibilità di bilancio non è stato possibile reperire mezzi maggiori, per cui ci siamo resi promotori di alcune iniziative — delle quali parleremo tra non molto — per invitare il Governo a riprendere in esame il problema non appena si realizzerà l'auspicato miglioramento delle condizioni economiche di bilancio. Siamo tutti convinti della utilità e anche della necessità di incrementare il potenziale della flotta del nostro Paese, di incrementare i trasporti, non tanto e non solo per questioni di prestigio — le quali si possono fare quando si è in grado di poter rinvendicare del prestigio — ma per due ordini di motivi fondamentali: il primo è quello della sempre maggiore richiesta di trasporto di merci via mare, richiesta rispetto alla quale la flotta di cui disponiamo è insufficiente; il secondo è quello per cui a seguito della anzidetta richiesta si è palesata, dopo la crisi di Suez e in particolare dopo la crisi attuale, la necessità di provvedere a maggiori e diversi approvvigionamenti di fonti di energia per il nostro Paese tramite navi-petroliere di gran lunga superiori, per quantità e tonnellaggio, a quelle di cui possiamo disporre. Bisognerà infatti pretendere, oltre che la continuità del flusso degli approvvigionamenti, anche un aumento degli stessi, nel rispetto, innanzitutto, dei limiti di stoccaggio stabiliti dalla normativa vigente; rispetto che invece non siamo in grado di garantire vi sia stato finora. Si era previsto infatti l'obbligo per tutte le società petrolifere di tenere in giacenza un quantitativo di materia prima pari alle esigenze di sessanta giorni (il che rappresenta, grosso modo, un sesto di tutto il materiale prodotto, trasportato e raffinato), ma non sappiamo — ripeto — se questo obbligo sia stato rispettato o meno. Esiste comunque oggi la necessità di aumentare detto stoccaggio: e questo impone ovviamente di avere a disposizione una quantità di materia prima in deposito e un'altra quantità che continui a fluire per i bisogni ordinari del Paese.

Di qui la necessità di incrementare anche la flotta cisterniera, il cui tonnellaggio è inferiore a quello che le attuali esigenze imporrebbero: e questo, naturalmente, sottolineando che per noi oggi la primaria esigenza è quella di garantire la crescita della flotta necessaria ai trasporti di merce via mare. È chiaro peraltro che non sfugge alla nostra attenzione pure la situazione del trasporto passeggeri nel momento attuale. Sappiamo infatti da indiscrezioni ricevute che la flotta di preminente interesse nazionale per il trasporto dei passeggeri perde qualcosa come un miliardo di lire al giorno, cioè 365 miliardi di lire all'anno: il che rappresenta, grosso modo, quasi un quarto di quello che noi intendiamo stanziare con il presente disegno di legge per favorire l'incremento di costruzione della flotta.

Ora, vorrei far rilevare al senatore De Falco che, certamente, rispetto a questa prospettiva, si pone il problema del futuro delle migliaia di marittimi addetti alla flotta passeggeri. Ci si potrebbe però porre anche un altro interrogativo e cioè: è preferibile pensare di ristrutturare, modificare, rivedere l'attuale sistema o è preferibile lasciare andare le cose in modo tale che, ad un certo momento, anzichè trovarci di fronte ad alternative di occupazione, ci troveremo con tutti i marittimi disoccupati senza avere preordinato forme diverse di occupazione?

Si tratta evidentemente di un problema di una certa gravità, che è presente a tutti:

è presente al Governo per dichiarazioni che rappresentanti del Governo stesso hanno fatto sull'argomento ed è presente agli organi preposti alla gestione del trasporto passeggeri di preminente interesse nazionale. Come pure è presente a queste autorità il problema posto dal senatore Pinna in ordine alla particolare situazione nella quale si trovano gli abitanti delle Isole. A questo riguardo infatti il Ministro ha precisato che il trasporto passeggeri da e per le Isole rappresenta un servizio sociale uguale a quello di cui beneficiano gli altri abitanti del continente, per cui se nel continente la collettività sostiene dei costi aggiuntivi per mantenere efficiente — nei limiti in cui lo è — il servizio dei trasporti dei passeggeri via terra (cioè il servizio dei trasporti ferroviari) assumendo l'onere di coprire le passività di detto servizio, è evidente che non si può fare un trattamento differenziato nei confronti degli abitanti delle isole. In ogni caso, quindi, sarebbe assicurato per questi ultimi il trasporto dei passeggeri a prezzi naturalmente sostenibili.

Bisogna anche aggiungere che proprio queste considerazioni inducono a ritenere, nelle ipotesi che si fanno, che parte della flotta mercantile adibita al trasporto di passeggeri possa essere meglio e più economicamente utilizzata, anzichè per le grosse linee transoceaniche molto costose, per i trasporti a breve percorso (e in modo particolare per i trasporti nelle isole) oppure per crociere nell'ambito del Mediterraneo o per crociere su altre rotte ma sempre di breve durata, considerato che questo tipo di crociere è indicativo di una tendenza che oggi si va sempre più affermando e che, per la brevità dei percorsi e per la quantità dei passeggeri trasportati, costituirebbe un fatto economicamente accettabile.

Anche le restanti argomentazioni che sono state qui addotte sono certamente di estremo interesse, ma a me pare che non tolgano nulla alla validità delle considerazioni che sono state fatte per poter procedere con animo sereno e con coscienza tranquilla nella direzione che ho indicato. Indubbiamente restano aperti molti altri problemi, come quelli delle attrezzature portuali e della riorganizzazione dei servizi marittimi in generale, ma è evidente che questi rientrano in una visione più vasta di programmazione economica nazionale che non credo si possa affrontare in questa sede se non — e del resto è stato già fatto — come indicazione di aspirazioni e come espressione della volontà di salvaguardare questa branca importante dell'economia del Paese, di un Paese come il nostro che per l'80 per cento è lambìto dal mare e che quindi ha una vocazione per sua natura preminentemente marittima, attraverso l'assunzione di provvidenze che si impongono pertanto all'attenzione dell'opinione pubblica e del Governo.

Giunti a questo punto non mi rimane che rimettermi al rappresentante del Governo per quanto attiene a risposte a quesiti particolari, raccomandando agli onorevoli colleghi — che del resto attraverso le loro dichiarazioni hanno già manifestato una disponibilità in questo senso — di voler procedere senza indugio all'approvazione del disegno di legge n. 1016.

Comunico infine alla Commissione che, insieme al collega Cipellini, ho sottoscritto un ordine del giorno con il quale, proprio per dare seguito alle preoccupazioni da tutti manifestate in ordine all'inadeguatezza dei mezzi di cui disponiamo nell'attuale situazione rispetto alle esigenze presenti e a quelle ipotizzabili per il futuro, si impegna il Governo a prevedere fin d'ora il modo in cui procedere per gli esercizi futuri — ove se ne presenti l'opportunità —, a migliorare il *plafond* delle somme poste a disposizione e, in ogni caso, a provvedere affinchè al presente disegno di legge, che ha validità fino al 1976, faccia seguito un altro provvedimento in modo che non si verifichino interruzioni nel settore del credito agevolato per la marina mercantile. Il testo dell'ordine del giorno è il seguente:

« La Commissione finanze e tesoro del Senato,

rilevato che il bilancio per i l 1974 del Ministero della marina mercantile risulta fortemente compresso rispetto alle reali esigenze

di un Paese prevalentemente marittimo come il nostro e che le conseguenze di questa impostazione ricadono soprattutto sul credito navale e sulle possibilità di espansione della flotta nazionale in senso quantitativo e qualitativo;

preso atto di tale situazione e della impossibilità di ottenenre per ora stanziamenti più adeguati alle reali esigenze del settore,

impegna il Governo a prevedere nel bilancio dello Stato per l'esercizio 1975 gli stanziamenti necessari per un adeguato rifinanziamento della legge sul credito navale ».

P I N N A . L'ordine del giorno testè illustrato dal senatore Ricci trova consenzienti anche il Gruppo comunista, a condizione però che dopo le parole « impegna il Governo a prevedere nel bilancio dello Stato per l'esercizio 1975 gli stanziamenti necessari per un adeguato rifinaziamento della legge sul credito navale » vengano aggiunte le altre « e, nell'ambito della programmazione nazionale, a predisporre entro il 1974 un programma organico per il potenziamento, l'ammodernamento, lo sviluppo della flotta della marina mercantile per riequilibrare la grave carenza dei trasporti esistente nel settore, assumendo le opportune misure tecniche e amministrative.

R I C C I , *relatore alla Commissione.* Non ho nulla in contrario ad accogliere tale aggiunta.

P I E R A C C I N I , *ministro della marina mercantile.* Anche questa mattina il dibattito, del quale peraltro sono grato agli onorevoli senatori, ha spaziato su tutti i temi della politica marinara; ora, non è che io voglia sottrarmi ad una discussione al riguardo (anzi sarò lieto, se la Commissione desidera fare un dibattito in merito, di essere ancora a sua disposizione per qualsiasi chiarimento), ma ritengo opportuno far presente che in questo momento abbiamo davanti a noi un provvedimento singolo di portata limitata. Credo quindi che sia difficile oggi poter discutere tutti i problemi qui sollevati, problemi che del resto ho già avuto occasione di trattare nell'introduzione da me fatta la scorsa settimana, alla quale rimando gli onorevoli senatori.

Ribadisco soltanto un concetto fondamentale per quanto riguarda questo e gli altri provvedimenti che sono all'ordine del giorno del Parlamento e cioè che si tratta di provvedimenti in generale modesti, che io giudico insufficienti — come d'altra parte all'unanimità mi pare li giudichi la Commissione — e tuttavia necessari: e lo stato di necessità vero e proprio deriva dal fatto che in questo momento non è più possibile finanziare i lavori nei porti perchè si è in attesa della legge con la quale verranno stanziati 160 miliardi che, pur essendo poca cosa di fronte alle necessità del programma — da me valutate, grosso modo, nell'ordine di grandezza di 1.500-2.000 miliardi —, permetterebbero di iniziare dei lavori che allo stato attuale non si è invece in grado di iniziare.

La stessa situazione si presenta per quanto concerne il credito navale, che non siamo più in grado — e da tempo — di erogare. Vi sono pertanto delle navi già costruite, il cui costo, se non si approvasse immediatamente il presente disegno di legge, diventerebbe certamente non competitivo.

Lo stesso dicasi per quanto riguarda il settore delle demolizioni. Il premio alle demolizioni, come è noto, è un anello della catena del rinnovamento continuo della flotta: ebbene, anche in questo settore non abbiamo alcun mezzo finanziario per concedere i premi relativi e sappiamo anche che tutto questo ha determinato, per esempio, nella città di La Spezia una difficile situazione occupazionale poichè il cantiere di demolizione costituisce uno dei centri vitali dell'economia spezzina in quanto non solo vi operano una notevole quota dei suoi operai, dei suoi tecnici, in definitiva dei suoi lavoratori, ma vi gravitano attorno tutta una serie di iniziative artigianali e commerciali connesse, che evidentemente dalla crisi del cantiere verrebbero travolte.

Questo per quanto riguarda le leggi più urgenti di finanziamento alle quali poi va aggiunto il problema della ristrutturazione

della flotta di Stato e cioè delle linee di preminente interesse nazionale. Anche lì stiamo discutendo su come operare questa trasformazione della flotta. Il concetto che io ho esposto, che ripeto qui e che mi *pare* incontri (non ho sentito alcuna voce contraria) l'adesione unanime almeno di questa Commissione, è quello che la trasformazione non significa affatto liquidazione, bensì sviluppo di attività finora praticamente marginali per la flotta di Stato e che invece devono diventare preponderanti, cioè trasporto merci, traghetti ed anche il servizio crociere, per il quale tuttavia bisogna dire che l'esigenza, se lo vogliamo costituire bene, è di avere navi appositamente costruite come si fanno ora per questo settore. È difficile immaginare riattamenti che, alla lunga, si dimostrano anti-economici. Comunque, questo è un problema che non si risolve rimandandolo.

Dunque, questo complesso di leggi — ripeto — è insufficiente in generale, però necessario. Ed io voglio dare atto e ringraziare tutti i Gruppi qui rappresentati, al di là della stessa maggioranza, di avere questa sensibilità, poichè tutti ci hanno detto di non essere contrari anche a questo disegno di legge.

Voglio aggiungere ancora qualcosa sulla flotta petrolifera, perchè è di attualità. Per quanto riguarda l'espansione della nostra flotta mercantile, certamente il disegno di legge n. 1016 va visto connesso a quello relativo alla cantieristica che ora è in discussione alla Camera dei deputati (anch'esso da rivedere in una politica più generale, in modo più organico e con indagini forse anche più approfondite) e che ha lo stesso carattere di provvedimento assolutamente necessario, perchè anche in questo caso non abbiamo più mezzi per sostenere i cantieri.

Ora, questi due strumenti, il disegno di legge sulla cantieristica che è all'esame della Camera dei deputati e il disegno di legge in discussione sul credito navale, permettono per lo meno nuove ordinazioni per l'incremento della flotta, incremento che ha avuto, in questo anno 1973, un balzo in avanti che segna una importante inversione di tendenza, poichè per la prima volta abbiamo una espansione che è superiore alla media internazionale, alla media mondiale: fino al 1972 la flotta italiana perdeva quota di continuo, poichè il suo incremento era praticamente pari alla metà di quello mondiale: cioè quando l'incremento mondiale era in media dell'8 per cento, noi eravamo intorno al 4 per cento; quando era del 10 per cento, noi eravamo intorno al 5 per cento. Questo anno, invece, su un incremento medio mondiale del 10 per cento, abbiamo avuto un incremento italiano del 15 per cento. Questo incremento in gran parte è dato proprio dalle petroliere. Ma questo non è un fenomeno solo italiano; è un fenomeno mondiale che la spinta di espansione della flotta sia data soprattutto dalle petroliere! Voglio dire che giudico importante il problema della flotta petrolifera e quindi cisterniera. Anzi vi può interessare sapere che abbiamo riunito proprio in queste settimane, presso il Ministero della marina mercantile, tutti i settori interessati all'espansione di questa flotta, cioè i vari Ministeri, l'ENI, gli armatori privati, eccetera, per l'esame della situazione.

Allo stato attuale la nostra flotta petrolifera garantisce (non ho qui i dati precisi, però ve li posso fornire in seguito) meno della metà dei rifornimenti (il resto viene garantito da navi straniere), però la espansione prevista nei prossimi due o tre anni consentirà di assicurare il 70-75 per cento dei rifornimenti. Quindi c'è un processo di espansione a cui, senatore Pinna, l'ENI partecipa con un preciso programma assai ampio, perchè l'ENI ha già una media di garanzia dei propri traffici petroliferi molto superiore alla media nazionale ed ha in attuazione una ulteriore espansione della propria flotta petrolifera.

Certamente ci sono molti problemi che la crisi petrolifera mondiale pone e che consigliano, per il Paese, una politica di sviluppo della flotta cisterniera così da avere la massima autonomia di rifornimenti senza dipendere dalla volontà altrui. Questo è uno degli obiettivi che noi ci poniamo e di cui possiamo discutere (ripeto: adesso bastano dei cenni) più ampiamente in altre occasioni. Anche a questo scopo il disegno di legge

che stiamo per approvare è utile, perchè sappiamo bene che dobbiamo approntare una serie di misure (del resto non solo noi, ma anche gli altri Paesi europei: dalla Germania alla Francia, e automaticamente tutti) che riequilibrino la non competitività dei cantieri europei nei confronti soprattutto dei cantieri giapponesi. Bisogna considerare che i cantieri italiani sono ancora non competitivi nei confronti di altri cantieri europei, non solo giapponesi. Quindi anche sotto questo profilo il disegno di legge n. 1016 è da approvare.

A proposito di una osservazione che ho sentito fare dal senatore Pinna, voglio ricordare che per la ricostruzione del porto di Palermo il Governo, con la massima rapidità, ha già finanziato, con decreto-legge, tutti i fondi necessari, cioè circa 39 miliardi. Questi 39 miliardi vanno spesi secondo il nuovo piano regolatore che non prevede un puro e semplice riprisitno, ma l'attuazione di lavori che rispecchino la visione di rinnovamento che il piano regolatore aveva già statuito per il porto di Palermo.

Naturalmente voi avete parlato di moltissime cose, direi anzi di tutta la politica marinara, ed io vi ripeto che siamo sempre a vostra disposizione per parlare qui, ogni volta che lo desideriate, di tutti questi problemi.

Per quanto riguarda il disegno di legge n. 1016, debbo dare atto al Ministero del tesoro dello sforzo che ha fatto per far ritornare quella somma, che praticamente risultava decurtata di due miliardi e mezzo, alla cifra qui segnata di 16 miliardi e 100 milioni, con la variante di uno slittamento dei limiti di impegno previsti dall'articolo unico di cui consta il disegno di legge numero 1016, che sono così fissati in lire 4.500 milioni per l'anno 1974, in lire 5.600 milioni per l'anno 1975 e in lire 6.000 milioni per l'anno 1976. Non c'è, quindi, modifica di impegno, e questo è assai importante perchè queste somme sono abbastanza esigue per chi voglia fare una politica di espansione della flotta, e sarebbe stato quindi molto dannoso se questa somma così esigua fosse stata decurtata. Da questo lato, quindi, ripeto possiamo avere maggiore tranquillità.

A coloro che hanno presentato l'ordine del giorno dico subito che, proprio in conseguenza di quanto si va dicendo in questo momento, bisognerà sopprimere dal testo le parole « fin d'ora » perchè realisticamente tale ordine del giorno non è attuabile fin d'ora e sarebbe forse preferibile rimandarlo al bilancio del 1975. Comunque, a parte questo particolare, sono favorevole all'accoglimento dell'ordine del giorno anche con le modifiche che sono state proposte.

Voglio ancora dire che per il credito è nostra intenzione vedere in modo organico non solo il problema finanziario ma anche le stesse norme che lo regolano, anzi dico subito che alcuni degli emendamenti presentati, ai quali sono in linea di principio favorevole ma che riterrei difficile accettare in questo provvedimento data la sua esiguità finanziaria, debbono essere inseriti in un disegno di legge successivo che, a prescindere dalle questioni finanziarie, riveda le norme del credito navale ormai risalenti a molti anni fa. Fin'ora abbiamo fatto una serie di leggi che sono sempre state, in sostanza, di rifinanziamento non di revisione delle norme del credito. Anche questa legge, che pure è importante per le ragioni che ho detto prima, nella realtà è di rifinanziamento più che innovativa, e di ciò occorre tener conto nel corso del suo esame.

In conclusione, ripeto che accolgo l'ordine del giorno presentato dai senatori Ricci e Cipellini, con l'integrazione proposta dal senatore Pinna.

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

Se non si fanno osservazioni, assumeremo a base della discussione il disegno di legge n. 1016.

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

Articolo unico.

In aggiunta ai limiti di impegno previsti dal primo comma dell'articolo 8 della legge

9 gennaio 1962, n. 1, aumentati dalla legge 21 giugno 1964, n. 461, dalla legge 24 maggio 1967, n. 451, dalla legge 30 maggio 1970, numero 379, e dal decreto-legge 5 luglio 1971, n. 430, convertito in legge 4 agosto 1971, numero 594, sono autorizzati ulteriori limiti di impegno annuali di lire 2.500 milioni per l'anno 1973, di lire 3.600 milioni per l'anno 1974 e di lire 5.000 milioni per ciascuno degli anni finanziari 1975 e 1976.

All'onere di lire 2.500 milioni derivante dall'attuazione della presente legge, nell'anno finanziario 1973, si provvede mediante riduzione del fondo iscritto al capitolo n. 5381 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno medesimo.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

È stato presentato dai senatori Ricci e Zugno il seguente emendamento aggiuntivo:

All'articolo unico, premettere il seguente:

« Le operazioni di credito navale di cui alla legge 9 gennaio 1962, n. 1 e successive modifiche e integrazioni, potranno essere effettuate anche dalle aziende e istituti autorizzati all'esercizio del credito a medio termine, di cui all'articolo 19 della legge 25 luglio 1952, n. 949.

Mediante convenzioni da stipularsi con il Ministero della marina mercantile, di concerto con il Ministero del tesoro, saranno regolati i rapporti tra lo Stato e le aziende ed istituti di credito finanziatori, per l'attuazione di quanto disposto al comma precedente ».

R I C C I, *relatore alla Commissione.* Questo primo emendamento consente praticamente di assorbire il disegno di legge n. 703 e prevede, per ragioni che ho già illustrato nella relazione e che sono state riprese anche da altri oratori, la possibilità di estendere l'esercizio del credito navale ad altre sezioni di credito a tasso agevolato oltre che alla sezione di credito navale. La motivazione fondamentale di detto emendamento risiede nel fatto che — come ho dimostrato nella relazione introduttiva — facendo una media dei costi del denaro raccolto da più istituti di credito, anzichè da uno solo, e determinando il tasso medio su cui calcolare il concorso del contributo sugli interessi, il Tesoro guadagnerebbe, allo stato attuale delle cose, perchè pagherebbe il 4,30 per cento anzichè il 4,35. Quindi, anche per questo motivo di carattere economico, ho presentato l'emendamento che raccomando all'attenzione dei colleghi.

B E R G A M A S C O. Mi dichiaro favorevole all'emendamento presentato dal senatore Ricci. È chiaro che servirà a portare una maggior armonia nel credito agevolato, perchè effettivamente tutti gli istituti che operano a medio termine sono già autorizzati per il credito agrario, per il credito alberghiero, per quello artigiano, eccetera; e comunque rappresenterà un notevole vantaggio in quanto consentirà agli operatori di abbreviare, per esempio, la durata dell'istruttoria e di sopperire alla possibilità che l'IMI non abbia, ad un certo momento, liquidità sufficiente per far fronte alle domande. D'altra parte l'emendamento non comporta nessun onere per il bilancio dello Stato; è dunque meritevole di approvazione.

S C H I E T R O M A, *sottosegretario di Stato per il tesoro.* Mi rimetto alla decisione della Commissione.

P I N N A. Concordiamo con questo emendamento.

P R E S I D E N T E. Lo metto ai voti.

(*È approvato*).

I senatori Ricci e Zugno hanno presentato anche il seguente emendamento:

All'articolo unico, premettere il seguente:

L'articolo 2 della legge 9 gennaio 1962, n. 1, è sostituito dal seguente:

« I finanziamenti di cui alla presente legge possono essere concessi per una durata non eccedente i quindici anni ad imprese aventi

i requisiti per essere proprietarie di navi italiane ai sensi degli articoli 143 e 144 del Codice della navigazione, per concorrere alla spesa di lavori iniziati dopo il 30 giugno 1961, relativi alla costruzione, trasformazione, modificazione e grandi riparazioni di navi mercantili idonee alla navigazione marittima e di pontoni galleggianti, destinati a ricerche e attività di carattere scientifico e industriale in prossimità di coste o in alto mare, se non dotati di autopropulsione.

I tassi massimi da applicarsi ai finanziamenti stessi saranno fissati annualmente di concerto dai Ministri per il tesoro e per la marina mercantile, sentito il Comitato interministeriale per il credito e il risparmio.

Ai finanziamenti concessi ai sensi della presente legge sono estese, in quanto applicabili, le norme contenute negli articoli 6, 9, secondo comma, 10, 11 del decreto legislativo luogotenenziale 1° novembre 1944, n. 367, e successive modificazioni ».

R I C C I, *relatore alla Commissione.* Questo emendamento introduce nell'articolo 2 della legge 9 gennaio 1962, n. 1, tra le navi ammesse al contributo agevolato, i pontoni galleggianti destinati a ricerche e attività di carattere scientifico e industriale in prossimità di coste o in alto mare, anche se non dotati di autopropulsione. Il provvedimento sul credito navale parla solamente di navi mercantili nel senso tradizionale della parola; ora, le tecniche moderne consentono di estendere la ricerca petrolifera anche in alto mare, per cui sono state costruite, presso i cantieri navali, apposite attrezzature che sono gestite secondo le tecniche delle navi mercantili perchè hanno cabine per i passeggeri e possono essere adibite a tale servizio; quindi sarebbe difficile non considerarle ammissibili al credito agevolato proprio in tempi nei quali avvertiamo la necessità di favorire questo settore. Comprendo che mi si potrebbe obiettare che i fondi sono insufficienti e che non è opportuno estendere l'applicazione del provvedimento, ma dobbiamo fare due considerazioni: la prima è che non possiamo operare fingendo di ignorare un problema sul quale tutti abbiamo soffermato la nostra attenzione; la seconda è che se è vero — come è stato detto — che i fondi di cui disponiamo o che vengono messi a disposizione non coprono neanche il fabbisogno delle domande già esistenti presso la sezione di credito navale, è altrettanto vero che, approvando l'emendamento, instauriamo un principio, in relazione anche alle esigenze che sono emerse, in modo che, con una maggiore disponibilità di fondi negli esercizi futuri, ad esempio nel 1976, potremo ampliare la gamma di utilizzazione degli stanziamenti senza alcun bisogno di tornare sull'argomento sapendo fin d'ora che anche questo settore rientra nel quadro. Diversamente, bisognerà aumentare i fondi di dotazione per le aziende di Stato; in un modo o nell'altro dobbiamo affrontare il problema, ecco perchè io ho presentato questo emendamento.

L'azienda petrolifera di Stato è l'unica abilitata ad espletare ricerche ed è la più attrezzata, la più avanzata nel settore. Ho delle illustrazioni delle varie navi dette isole galleggianti, dal « Gatto selvatico » allo « Scarabeo primo », allo « Scarabeo secondo », e così via: basta guardarle per non poter più ignorare che si tratta di attrezzature navali vere e proprie. Ora esse hanno un costo altissimo, che grava su tutto il sistema dell'approvvigionamento delle fonti di energia nel nostro Paese, e mi sembra quindi opportuno ammettere il principio che tali attrezzature facciano parte della marina mercantile e siano pertanto ammesse al credito agevolato. Se poi, nella pratica, non potranno essere finanziate in questo momento, è un problema che riguarderà il futuro, le disponibilità successive; ma possiamo intanto incoraggiare lo sviluppo di questo settore.

P I N N A. Noi abbiamo avuto modo di illustrare la nostra opinione durante l'esame del bilancio e di lamentare l'insufficienza dei fondi messi a disposizione della ricerca scientifica. Non saremo quindi noi a fare in modo surrettizio la politica dello struzzo, evitando di guardare la realtà; ma,

nella fattispecie, riteniamo che durante l'esame del disegno di legge tendente ad aumentare la disponibilità creditizia, tutti i fondi debbano andare nella direzione prevalente, cioè verso le carenze maggiori e, conseguentemente, verso la marina mercantile, per il trasporto delle merci.

È stata confermata d'altronde la piena disponibilità da parte del ministro Pieraccini, anche accogliendo l'ordine del giorno testè illustrato, di rivedere in modo più generale l'ulteriore connessione di tutta la problematica che rimane presente e che il Governo intende, sia pur gradatamente, risolvere. Di conseguenza dichiariamo il nostro atteggiamento contrario all'emendamento così come è formulato. Pensiamo infatti che l'industria di Stato, per quanto riguarda questo particolare settore, possa autofinanziarsi con i redditi che ricava dal petrolio, e che quindi i crediti a tasso agevolato vadano concessi prevalentemente a quel particolare settore.

Pertanto, senza nulla togliere al valore delle considerazioni avanzate dal senatore Ricci, pensiamo che al momento le somme in questione debbano essere finalizzate allo sviluppo della marina mercantile,, ma dichiariamo contemporaneamente la nostra disponibilità per una revisione generale della politica marinara, manifestando inoltre il desiderio di conoscere più compiutamente quella che sarà la politica del Governo per il cosiddetto piano petrolifero, nonchè le sue intenzioni nei riguardi degli approvvigionamenti, come abbiamo già accennato dianzi.

P I E R A C C I N I , *ministro della marina mercantile.* Vorrei pregare il relatore di ritirare l'emendamento, in primo luogo perchè con esso si introduce una questione che esula dal contenuto del provvedimento. Prima ho parlato della necessità di rivedere le norme di credito navale: naturalmente esistono anche pontoni e galleggianti, come ad esempio quelli per le ricerche scientifiche, la cui costruzione postula agevolazioni cui sono senz'altro favorevole in linea di principio. Tuttavia l'esiguità degli attuali stanziamenti è tale da non poter consentire eccessive dispersioni.

Abbiamo già detto che la somma, inizialmente prevista, di 16 miliardi e 100 milioni era insufficiente a risolvere il problema dell'auspicabile e necessaria espansione della flotta. Perciò, se allarghiamo il campo, facciamo rinascere un problema di copertura. Il Tesoro (il suo rappresentante ce lo può confermare) ha già fatto il massimo sforzo, quindi non è in grado di aumentare il finanziamento. L'emendamento proposto, se lo votassimo, porterebbe più danno che utilità, perchè non potremmo certo considerarlo una mera affermazione di principio. Il diritto al finanziamento ci sarebbe come per gli altri, ma probabilmente non si riuscirebbe a fare una politica valida nè per l'ente di Stato petrolifero che effettua le ricerche, nè per la marina mercantile.

Ripeto al senatore Ricci: sono d'accordo che il problema esiste ed è importante; ma va studiato. Una via potrebbe essere, come egli stesso ha detto, quella dei fondi di dotazione, di particolari agevolazioni all'ente di Stato per la ricerca nel campo petrolifero. Si può anche pensare ad una concessione del credito allargata a tutto quello che riguarda il mare, quindi anche alle ricerche nel mare.

Per queste considerazioni, pregherei il senatore Ricci di non insistere nel suo emendamento, che suggerirei di trasformare in un ordine del giorno che accoglierei come racomandazione. Posso dire che mi impegno personalmente a studiare la questione, insieme, naturalmente, ai competenti organi del Tesoro, dell'Industria e dell'ente di Stato.

R I C C I , *relatore alla Commissione.* Prendo atto delle dichiarazioni del Ministro, in particolare in ordine alla volontà espressa di esaminare il problema, sia pure in altra sede e con altri criteri. Ritiro, pertanto, l'emendamento e lo trasformo, secondo il suggerimento dello stesso Ministro, nel seguente ordine del giorno: « La Commissione finanze e tesoro del Senato, invita il Governo a studiare una modifica delle norme che regolano il credito navale in ordine al settore specializzato di navi posa-tubi e di pontoni galleggianti destinati a ricerche

scientifiche ed industriali in prossimità di coste o in alto mare, anche se non dotati di autopropulsione ».

C I P E L L I N I . Sottoscrivo l'ordine del giorno.

P I E R A C C I N I , *ministro della marina mercantile.* Lo accolgo.

P R E S I D E N T E . Il senatore Ricci ha presentato il seguente emendamento:

All'articolo unico, premettere il seguente articolo:

« I commi primo e terzo dell'articolo 4 della legge 9 gennaio 1962, n. 1, sono rispettivamente sostituiti dai seguenti:

" Per i finanziamenti concessi ai sensi della presente legge, lo Stato concorre agli oneri derivanti all'inpresa finanziata mediante la corresponsione all'istituto finanziatore — per l'intera durata dei finanziamenti stessi — di un contributo nel pagamento degli interessi nella misura del 3,50 per cento annuo.

Il contributo medesimo è pagato, durante il periodo di ammortamento, salvo quanto disposto dal successivo articolo 5, alla scadenza delle annualità o semestralità relative a ciascun finanziamento in una misura costante pari alla differenza tra la rata dovuta dall'impresa all'Istituto finanziatore in base al tasso contrattuale stabilito e quella che risulterebbe deducendo dal detto tasso il concorso statale nel pagamento degli interessi. Durante il periodo di somministrazione del finanziamento, tale contributo è calcolato ed erogato invece con riferimento all'ammontare di ciascuna somministrazione ".

Il quarto comma dello stesso articolo è soppresso ».

R I C C I , *relatore alla Commissione.* L'emendamento è dettato da una preoccupazione.

I mutui agevolati per il credito navale sono attualmente organizzati in maniera diversa da quelli relativi a tutte le altre forme di credito agevolato. Praticamente il contributo in conto interessi viene erogato all'impresa beneficiaria anzichè all'istituto finanziatore. Questo comporta che la società che è beneficiaria del mutuo deve pagare all'istituto mutuante la quota di interesse a tasso pieno e riceve poi, con un ritardo che alle volte è anche di sei, sette mesi, l'integrazione da parte del Ministero della marina mercanntile. Ciò comporta una riduzione, se non in qualche caso anche l'annientamento del vantaggio dell'agevolazione.

Propongo pertanto che il contributo sugli interessi, anzichè venire corrisposto alle società beneficiarie, venga corrisposto, come avviene in tutti gli altri casi, direttamente all'istituto mutuante, in modo che questo istituto, avendo cognizione dell'avvenuta concessione del contributo, possa fare subito il piano di ammortamento, disponendo la riscossione delle rate in misura costante e fissa. Diversamente, il contributo sugli interessi con una mano lo diamo alle aziende e con un'altra mano in buona parte lo togliamo, in quanto fino a quando il contributo non viene erogato, le aziende sono costrette a pagare all'istituto mutuante il tasso pieno. Questo è lo spirito dell'emendamento.

S C H I E T R O M A , *sottosegretario di Stato per il tesoro.* Vi è una preoccupazione da parte del Tesoro, ed è che il quarto comma dell'articolo 4 della legge 9 gennaio 1962, n. 1, che si vuole sopprimere, è idoneo a consentire una completa istruttoria delle domande di finanziamento. Pertanto, devo esprimere parere sfavorevole all'accoglimento dell'emendamento.

R I C C I , *relatore alla Commissione.* Non capisco quale difficoltà si ponga.

S C H I E T R O M A , *sottosegretario di Stato per il tesoro.* È un fatto generalizzato: il pagamento dei contributi sugli interessi viene corrisposto dopo il completamento dei lavori. Non vedo perchè si dovrebbe fare un'eccezione per il credito navale e non, ad esempio, per il credito all'agricoltura, che

è un settore ancora più debole. È una modifica che non può essere fatta settorialmente. Il Governo ha accettato un ordine del giorno che impegna a ristudiare tutta la questione. Inviterei pertanto il senatore Ricci a ritirare l'emendamento.

P I E R A C C I N I , *ministro della marina mercantile.* Non mi pare, senatore Ricci, che il problema sia così importante da insistervi. Per noi potrebbe essere accettato anche il meccanismo suggerito; il problema è soprattutto del Tesoro che ha espresso parere sfavorevole. L'emendamento, comunque, avrebbe dovuto essere modificato, perchè in esso si parla di interessi nella misura del 3,50 per cento, mentre ormai si sa che la misura è mobile.

Pregherei pertanto anch'io il proponente di non insistere nel suo emendamento.

R I C C I , *relatore alla Commissione.* Non insisto, anche se non sono convinto delle argomentazioni addotte dal rappresentante del Governo.

P R E S I D E N T E . I senatori Ricci e Zugno hanno presentato il seguente emendamento:

All'articolo unico, premettere il seguente:

« L'elencazione dei tipi di natanti ammessi ad usufruire del credito navale contenuto nel primo comma dell'articolo 7 della legge 9 gennaio 1962, n. 1, ha carattere indicativo, potendo le norme della legge applicarsi a tutti i tipi di natanti, anche a quelli impiegati in attività scientifiche e industriali, salvo quelli tassativamente esclusi dal secondo comma dell'articolo 7 medesimo ».

R I C C I , *relatore alla Commissione.* Dichiaro di ritirare l'emendamento perchè connesso con l'articolo aggiuntivo da me già ritirato e trasformato in ordine del giorno.

P R E S I D E N T E . I senatori Segnana, Zugno e Patrini hanno presentato il seguente emendamento:

All'articolo unico, premettere il seguente:

« All'articolo 7 della legge 9 gennaio 1962, n. 1, è aggiunto il seguente comma:

" Le disposizioni stesse sono applicabili ai motopontoni a scafo metallico per trasporto di attrezzature e carichi pesanti, dotati di mezzi di sollevamento non inferiore alle 200 tonnellate " ».

Questo emendamento deve considerarsi decatudo per l'assenza dei presentatori.

Il ministro Pieraccini ha presentato, all'articolo unico del disegno di legge (che, dopo l'approvazione dell'articolo aggiuntivo proposto dal relatore, diventa articolo 2), due emendamenti. Il primo tende a sostituire, al primo comma, le parole da « 2.500 » fino alla fine con le altre « 4.500 milioni per l'anno 1974, di lire 5.600 milioni per l'anno 1975 e di L. 6.000 milioni per l'anno 1976 ». Il secondo emendamento tende a sostituire, al secondo comma, le espressioni « 2.500 » e « 1973 » rispettivamente con le altre « 4.500 » e « 1974 ».

M A R A N G O N I . Noi abbiamo detto che il provvedimento è limitato; che non risolve il problema, anche se rappresenta un avvio. Io credo pertanto che faremmo cosa buona se gli importi stanziati li concentrassimo in due esercizi, il 1974 e il 1975, senza farli arrivare fino al 1976.

P R E S I D E N T E . L'anno 1976 era già previsto.

M A R A N G O N I . Poichè è stato accolto l'ordine del giorno nel quale si raccomanda di studiare un piano organico per il settore, se concentriamo i finanziamenti in due anni diamo un contributo più consistente al settore stesso, altrimenti tamponiamo semplicemente la situazione, ma non diamo neanche un avvio alla soluzione del problema.

B E R G A M A S C O . Signor Presidente, non insisto sul testo presentato dal collega Brosio, che prevedeva una erogazio-

ne maggiore almeno per il 1974, sentite le ragioni del Ministero; chiedo però se non sia il caso di aggiungere anche che le eventuali somme non impegnate nei singoli esercizi potranno essere utilizzate negli esercizi successivi.

P I E R A C C I N I , *ministro della marina mercantile.* Non ho nulla in contrario in proposito, mentre sull'aumento delle somme non posso essere d'accordo, avendo il Tesoro indicato i limiti attualmente possibili. D'altronde un aumento negli anni 1975-1976 praticamente avviene già, sia pure con lo slittamento al 1973, che pone alcuni problemi perchè, come dicevo nella mia replica, si tratta di agevolare navi già costituite, che attendono da tempo; però è anche vero che ormai siamo alla fine del 1973, per cui si passerà ai 4.500 milioni previsti per il 1974, che tra l'altro si avvicinano alla somma indicata dal senatore Brosio, e poi ai 5.600 stanziati per il 1975 ed ai 6 miliardi per il 1976.

È quindi una ripartizione diversa, ma la somma totale è la stessa; e poichè ci auguriamo di affrontare nel frattempo il problema in maniera organica credo che essa possa rappresentare intanto un minimo indispensabile per il settore. Se invece volessimo aumentarla fin da ora nascerebbero ulteriori problemi di finanziamento, che fermerebbero fatalmente il provvedimento.

S C H I E T R O M A , *sottosegretario di Stato per il tesoro.* Oltretutto bisognerebbe chiedere un nuovo parere.

M A R A N G O N I. Non insisto.

P R E S I D E N T E . Il senatore Bergamasco insiste?

B E R G A M A S C O . Insisterei sulla questione dell'utilizzo delle somme residue negli anni successivi.

D E F A L C O . Vorrei sapere se esiste la copertura indicata.

P I E R A C C I N I , *ministro della marina mercantile.* La copertura si riferisce al 1973, e ad essa si provvede attingendo al fondo globale sulla cifra che era stata destinata all'ampliamento di impianti per la conservazione di prodotti petroliferi.

Poichè il Governo, con l'accordo del Parlamento, ha bloccato gli ampliamenti di raffinerie in questo momento, la somma è diventata disponibile.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'emendamento sostitutivo presentato dal ministro Pieraccini al primo comma dell'articolo unico (divenuto articolo 2 dopo l'approvazione dell'articolo aggiuntivo proposto dal relatore).

(*È approvato*).

Il senatore Bergamasco ha presentato un emendamento tendente ad aggiungere, dopo il primo comma, il seguente:

« Le somme eventualmente non impegnate nei singoli esercizi potranno essere utilizzate negli esercizi successivi ».

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

(*È approvato*).

Metto ora ai voti l'emendamento presentato dal Ministro Pieraccini al terzo comma, tendente a sostituire le espressioni « 2.500 » e « 1974 » rispettivamente con le altre « 4.500 » e « 1974 ».

(*È approvato*).

Metto ora ai voti l'articolo 2 nel suo complesso, che, con le modifiche testè approvate, risulta così formulato:

Art. 2.

In aggiunta ai limiti di impegno previsti dal primo comma dell'articolo 8 della legge 9 gennaio 1962, n. 1, aumentati dalla legge 21 giugno 1964, n. 461, dalla legge 24 maggio 1967, n. 451, dalla legge 30 maggio 1970, nu-

mero 379, e dal decreto-legge 5 luglio 1971, n. 430, convertito in legge 4 agosto 1971, numero 594, sono autorizzati ulteriori limiti di impegno annuali di lire 4.500 milioni per l'anno 1974, di lire 5.600 milioni per l'anno 1975 e di lire 6.000 milioni per l'anno 1976.

Le somme eventualmente non impegnate nei singoli esercizi potranno essere utilizzate negli esercizi successivi.

All'onere di lire 4.500 milioni derivante dall'attuazione della presente legge, nell'anno finanziario 1974, si provvede mediante riduzione del fondo iscritto al capitolo n. 5381 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno medesimo.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

(*È approvato*).

A seguito della votazione testè effettuata, è inteso che rimane assorbito il disegno di legge n. 703.

(*Così rimane stabilito*).

La seduta termina alle ore 11,50.

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