

N. 1971-A
Resoconti XVII

BILANCIO DI PREVISIONE DELLO STATO PER L'ANNO FINANZIARIO 1975

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

Resoconti stenografici della 8^a Commissione permanente
(Lavori pubblici, comunicazioni)

INDICE

SEDUTA DI MARTEDI' 25 MARZO 1975

PRESIDENTE	Pag. 737, 742, 748 e <i>passim</i>
ARNONE	753
BONINO	758, 760
CAVALLI	742, 744
CROLLALANZA	746, 752, 759
GIOIA, <i>ministro della marina mercantile</i>	744, 755 757 e <i>passim</i>
MADERCHI	757
SANTONASTASO, <i>relatore alla Commissione</i>	737, 754
SEMA	748, 752, 760

SEDUTA DI MARTEDI' 25 MARZO 1975

Presidenza del Presidente SAMMARTINO

La seduta ha inizio alle ore 10.

C E B R E L L I , *segretario*, legge il *processo verbale della seduta precedente, che è approvato.*

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1975

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

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca l'esame del disegno di legge: « Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1975 — Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile ».

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

S A N T O N A S T A S O , *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, premetto che questa relazione risente della mancanza dei dati relativi al piano della FINMARE, in precedenza enunciati dal Ministro.

L'esame in seconda lettura del bilancio di previsione 1975, la ristrettezza del tempo a

disposizione e l'opportunità di un più valido approfondimento delle linee fondamentali della politica marinara in occasione del bilancio di previsione 1976, che fra pochi mesi dovrà essere affrontato in Senato, questa volta in prima lettura, mi hanno consigliato di dare alla relazione un'impostazione quanto più possibile sintetica.

Anzitutto non posso tralasciare di soffermarmi, anche se solo per un breve accenno, sulla necessità di una politica unitaria dei trasporti terrestri, aerei e marittimi.

A tale fine, si impone, in attesa che si creino le condizioni per dar vita ad un unico Ministero dei trasporti, un coordinamento sempre maggiore tra i vari Ministeri che trattano tale complessa materia dei trasporti.

La relazione al bilancio di previsione della Marina mercantile coinvolge una tematica di profondo interesse per l'economia nazionale. Intendo dire, cioè, che siamo qui ad esaminare la spesa per un settore che deve avere una funzione caratterizzante e trainante per la ripresa di una valida politica di scambi, che, con particolare riguardo all'area mediterranea, ci compete non solo per vocazione naturale, dati i nostri 8.000 chilometri di costa, ma anche e soprattutto per l'accentuata presenza economica dei paesi dell'area medio-orientale, di fronte alla quale l'Italia non può essere assente.

Non è di oggi l'affermazione che l'Italia è la porta naturale della vecchia Europa nel bacino mediterraneo, nè sono di recente scoperta le possibilità di rapporti commerciali che il nostro paese ha nei confronti dell'Africa e dell'Asia, le quali si esaltano in previsione della prossima apertura del canale di Suez.

La politica per lo sviluppo della Marina mercantile, dunque, non solo è sorretta da considerazioni di geografia economica, ma anche dall'indirizzo mondiale che ha riconfermato, attraverso i vari potenziamenti delle lotte, nella via del mare lo strumento più efficace dello sviluppo commerciale; non possiamo, a tale riguardo, non rilevare che la flotta di bandiera non appare affatto adeguata allo sviluppo del commercio marittimo mondiale ed al conseguente aumento della domanda di tonnellaggio.

Non è poi da sottovalutare il benefico effetto che può avere l'incentivazione della Marina mercantile sia per il riequilibrio dei conti con l'estero, sia per il mantenimento o, ancora meglio, l'aumento dei livelli occupazionali. Tale politica non può che trovare la sua estrinsecazione attraverso: a) la promozione del graduale rinnovo della flotta, secondo i criteri tecnologici più avanzati, facilitando con agevolazioni le demolizioni delle navi invecchiate; b) lo sviluppo del traffico di piccolo e medio cabotaggio nell'area del Mediterraneo; c) stanziamenti sempre maggiori a favore del credito navale onde sviluppare, quantitativamente e qualitativamente, la flotta specie per il traffico commerciale; d) l'ammodernamento tecnologico e strutturale degli impianti dei cantieri, onde renderli competitivi con quelli degli altri paesi più avanzati nel settore; e) il miglioramento e il potenziamento delle strutture, delle organizzazioni e dei servizi portuali; f) l'incremento del naviglio da pesca ed interventi sostanziali per la salvaguardia del patrimonio ittico, nonchè l'erogazione di provvidenze a favore degli operatori del settore; g) il disinquinamento delle acque ai fini del miglioramento delle condizioni ambientali sia per il maggior sviluppo del turismo che per la conservazione ed il potenziamento del prodotto del mare; h) la tutela e l'utilizzazione razionale del demanio marittimo, nonchè la valorizzazione delle zone di litorale abbandonate, con la riorganizzazione e la ristrutturazione degli organici e dei servizi d'istituto delle Capitanerie di porto; i) una più adeguata normativa in materia che preveda anche lo snellimento di tutte le procedure amministrative del settore.

Stante al bilancio di previsione in esame, gli stanziamenti previsti sono inadeguati e non soddisfano le specifiche, reali esigenze del nostro paese, prevalentemente marittimo; per quanto, rispetto all'esercizio finanziario 1974, si prevedeva una maggiore spesa di milioni 45.020,9, di cui 5.720,9 per la parte corrente e 39.300,0 in conto capitale. Questi ultimi fondi riguardano provvidenze per lo sviluppo della pesca marina in ragione di 800 milioni, per l'industria cantieristica in ragione di 26.500 milioni, per la demolizione

del naviglio e la costruzione di nuove unità in ragione di 2.500 milioni, per l'incremento del credito navale in ragione di 10.100 milioni.

Pur essendo inadeguati a coprire le esigenze del settore, l'incremento dei fondi rispetto al 1974 sta, comunque, a dimostrare la chiara volontà politica di risolvere i problemi della Marina mercantile.

In previsione, inoltre, di ulteriori immediati provvedimenti legislativi ed interventi necessari ed urgenti nel settore, sono stati accantonati, negli appositi fondi speciali del Ministero del tesoro, 4.020 milioni.

Non bisogna poi dimenticare che l'economia marinara si inserisce nel quadro economico nazionale. Non poca rilevanza, infatti, ha avuto la crisi della bilancia dei pagamenti sullo sviluppo della politica della Marina mercantile; oggi, si è solo recuperato parte del terreno perso rispetto al 1973, ma non si dubita che, verificandosi la ripresa economica, i cui sintomi a detta dello stesso Ministro del tesoro, già si intravedono, sarà avviata una concreta azione di incentivazione della politica marinara onde consentire all'Italia di inserirsi efficacemente nel commercio marittimo mondiale.

Tale orientamento emerge molto chiaramente dalle dichiarazioni rese dal ministro Gioia in sede di replica sul bilancio di previsione all'altro ramo del Parlamento, nelle quali si riscontra la ricerca concreta di un rilancio della marina mercantile, in una prospettiva pluriennale di sviluppo organico e moderno, che partecipi della generale ripresa dell'economia nazionale.

Passando ad un esame dettagliato dello stato di previsione della spesa del Dicastero, ricordo, circa la voce « porti e demanio », che la legge n. 366 del 6 luglio 1974 prevede uno stanziamento di 160 miliardi da considerarsi quale anticipazione di un pluriennale piano di investimento che — così come dichiarato dal Ministro alla Camera dei deputati — dovrà essere presentato al più presto.

Nè deve sottacersi il fatto che la predetta legge rfinanzia la legge n. 1200 del 27 ottobre 1965, la quale, pur tenendo conto dei

40 miliardi stanziati dalla Cassa del Mezzogiorno nel settore, ha soddisfatto solo per il 50 per cento la previsione di 260 miliardi di lire del primo programma economico nazionale.

Va comunque sottolineata la sollecitudine con cui è stato elaborato il programma delle spese da finanziare con i predetti fondi, a seguito dell'emanazione delle note direttive del 31 dicembre ultimo scorso da parte del CIPE e dell'avvenuto consultazione delle Regioni direttamente interessate. Ed è anche positivo lo snellimento delle procedure per l'attuazione dei finanziamenti previsti dalla stessa legge.

È evidente comunque che solo con la presentazione del precitato piano pluriennale di intervento, attualmente allo studio dell'apposita commissione interministeriale, si potrà avere un quadro completo delle effettive esigenze.

In merito alla classificazione dei porti ci tranquillizza quanto dichiarato dal ministro Gioia circa il sollecito aggiornamento delle vigenti disposizioni ai fini di una classificazione più rispondente alle nuove realtà, specie quella regionale.

Degna di particolare interesse appare la creazione di sistemi portuali integrati in funzione della specializzazione del traffico; non possiamo non essere d'accordo con il Ministro quando sottolinea la priorità di una programmazione degli investimenti in opere portuali e in insediamenti industriali e commerciali, interessanti omogenei traffici particolari.

Le critiche rivolte da più parti all'aumento delle tariffe portuali dovranno essere oggetto di un esame successivo che, da un lato, tenga conto dei vantaggi conseguenti all'investimento delle maggiori entrate per l'ammodernamento degli impianti e, dall'altro, delle conseguenze di un eventuale scoraggiamento dell'utenza.

Per quanto riguarda l'utilizzazione del demanio marittimo, con la circolare 17 gennaio 1974, contenente norme sull'inquinamento, sulle usurpazioni, sul divieto di nuove concessioni private e di rinnovo di quelle esistenti, sulle spiagge libere eccetera, si è voluto attuare una politica di liberalizzazione

del demanio stesso, favorendo la costituzione di spiagge libere.

Ciò, comporta però un impegno finanziario di gran lunga superiore a quello attuale qualora si volessero assicurare, come è necessario, la sicurezza, l'igiene e tutte le condizioni di vantaggio offerte dagli stabilimenti balneari, onde non incorrere in inconvenienti più gravi di quelli che vanno ad eliminarsi.

Per una migliore tutela del demanio marittimo, per la sua delimitazione, nonché per la sua migliore utilizzazione e gestione, è necessario provvedere a colmare le lacune degli organici delle Capitanerie di porto, nonché all'aggiornamento delle istruzioni, attualmente allo studio, per le autorità periferiche addette.

Per quanto riguarda, infine, le concessioni demaniali per gli approdi turistici, attualmente rilasciate a seguito del parere favorevole delle Regioni, esse troveranno una logica sistemazione nel preannunciato disegno di legge governativo.

Passando all'esame dei capitoli relativi alla navigazione e al trasporto marittimo, si deve rilevare che la spesa prevista, pari a 104.918,4 milioni è destinata, per un importo di 3.000 milioni, alla ristrutturazione dei servizi marittimi d'interesse nazionale. A tale proposito ci pare rilevante la dichiarazione del ministro Gioia circa l'armonia di intenti tra l'azione governativa e quella del gruppo IRI, visto che le Società del gruppo FINMARE dovranno essere il perno della ristrutturazione del settore.

La predetta riforma, come è noto, tende alla progressiva eliminazione delle navi passeggeri in servizio su linee internazionali, al potenziamento dei servizi di trasporto di linea ed alla costituzione di una flotta per il trasporto di merci di massa e per l'espletamento dell'attività turistica, in un regime di libera attività imprenditoriale.

L'obiettivo da perseguire dovrebbe essere quello di elevare dal 18 al 50 per cento la percentuale del traffico marittimo sostenuto da navi di bandiera; ciò risolleverebbe non solo le sorti della bilancia dei noli, ma anche proporrebbe, in termini realistici e concreti, il discorso degli scambi con i paesi

del Mediterraneo e del Medio Oriente, nonché con quelli aventi con l'Italia intense relazioni commerciali.

Per rendere più completa la ristrutturazione, è stata data particolare priorità ai provvedimenti atti a conseguire il massimo potenziamento dei collegamenti con le Isole maggiori e minori, al fine di renderli più funzionali ed efficienti. A ciò si è adempiuto con la stessa legge n. 684 per i collegamenti assicurati dalle navi della FINMARE e col provvedimento di legge approvato dal Senato nel gennaio scorso per quelli gestiti dalle società private.

Lo stato di previsione per il 1975 prevede poi la spesa di 22.500 milioni per la costruzione di nuove navi mercantili complete a scafo metallico; per la trasformazione, modificazione e riparazione di navi mercantili in esercizio, nonché per l'installazione di apparati motori su navi di nuova costruzione.

Con tale incentivazione dell'attività cantieristica si è voluto non solo salvaguardare gli attuali livelli di occupazione dei cantieri italiani, ma anche aumentare le loro capacità produttive, onde renderli più competitivi con quelli esteri; è anche da rilevare il fatto che vi sono attualmente commesse per la copertura delle capacità di lavoro per almeno un triennio.

Con tali provvedimenti è ipotizzabile, per la fine del 1977, il raggiungimento del traguardo, non trascurabile, di 14 milioni di tonnellate di stazza lorda. Tale traguardo sarà ottenuto grazie alla politica dello IRI, in particolare della Fincantieri, che ha assunto in proprio una buona metà del carico di lavoro, costituendo un volano di grande utilità ai fini del mantenimento dei livelli occupazionali ed assorbendo il rischio della mancata vendita delle navi; rischio calcolato, comunque, se si tiene conto delle esigenze di ristrutturazione della flotta Finmare.

A tale proposito è opportuno attendere la approvazione del programma Finmare, per poter conoscere le esigenze della flotta pubblica e privata fino al 1980, ai fini della concreta elaborazione di un programma pluriennale delle costruzioni navali, che possa tener conto anche di un programma di acquisizione di commesse estere. Conosciuto tale

programma, si avranno tutti gli elementi necessari per determinare la congruità degli stanziamenti disposti fino al 1980, sia per l'armamento che per la cantieristica, con una azione coordinata, prevista del resto sia dalla legge n. 878 (cantieristica) che dalla legge n. 26 (credito navale).

Sempre per quanto riguarda il credito navale è stato acquisito, tramite il nuovo regolamento approvato dal Consiglio dei ministri nel mese di gennaio, il criterio del pluralismo degli istituti di credito. Per quanto poi riguarda i criteri per la determinazione del contributo sugli interessi, si è ravvisata la opportuna volontà politica di un ritorno al contributo d'interesse fisso, come stabilito dalla legge 9 gennaio 1962 n. 1, che consente una più efficace programmazione della spesa in relazione agli stanziamenti disponibili.

Rivolgendo ora la nostra attenzione al settore della pesca, è necessario sollecitare l'adozione di una normativa più organica e rispondente alle esigenze manifestatesi nel corso della Conferenza nazionale della pesca del gennaio 1974, nonché alle direttive approvate, nell'ambito comunitario, per una politica comune degli incentivi. Solo così si potrà dare un opportuno contributo per l'alleggerimento del *deficit* alimentare della nostra bilancia dei pagamenti, che per il 1973 è stato, nel settore dei prodotti ittici, di oltre 146 miliardi: fatto assolutamente inaccettabile, questo, in un paese come il nostro, quasi completamente circondato dal mare.

La legge 28 marzo 1968 n. 479, rinfanziata con quella del 16 ottobre 1973 n. 676, di cui al capitolo 8852, risulta essere assolutamente inadeguata. Se si tiene conto poi che la stessa legge è finanziata soltanto a tutto l'anno 1975, non può non rilevarsi l'opportunità di un altro provvedimento che, come giustamente ha affermato il Ministro nell'altro ramo del Parlamento, dovrebbe prevedere il finanziamento per le opere ammesse, ad un tasso agevolato nella misura dell'ottanta per cento delle spese effettivamente sostenute e regolarmente documentate; ciò anche per incentivare l'adozione di tecniche moderne di coltivazione ed allevamento marino.

Per quanto riguarda l'adeguamento alle direttive CEE, che prevedono l'erogazione di

rilevanti contributi a favore delle organizzazioni dei produttori riconosciute dallo Stato, e già beneficiarie di provvidenze nazionali, si impone la sollecita approvazione del disegno di legge in materia, già preannunciato alla Camera dei deputati.

Particolarmente interessante è, a mio avviso, il proposito dell'attuale ministro di istituire un fondo in favore degli addetti alla pesca marittima in caso di calamità naturali o di sospensione dell'attività in determinati periodi dell'anno, così come già previsto per l'agricoltura. Per quanto riguarda la pesca non può, però che lasciarsi la più ampia iniziativa alle regioni, con coordinamenti ed incentivazioni sul piano nazionale.

Non si può concludere senza un cenno al grave problema delle bandiere ombra, che interessa l'Italia per circa un milione di tonnellate. Tale problema, che investe interessi internazionali, è di difficile soluzione, per cui, oltre all'auspicata intesa tra le varie nazioni, peraltro di difficile raggiungimento, non può che farsi ricorso ad iniziative atte ad incentivare gli armatori a preferire la bandiera nazionale.

A conclusione si può sottolineare, pur nell'inadeguatezza della spesa recata dallo stato di previsione della Marina mercantile per l'anno 1975, la chiara volontà politica del governo, tesa ad un rilancio della marineria italiana, che sia quanto più possibile adeguato allo sviluppo ed all'evoluzione dei commerci marittimi internazionali.

Le leggi n. 19, n. 26 e n. 878 riguardanti le provvidenze per il rinnovamento del naviglio vetusto, per il credito navale, per l'industria cantieristica, sono infatti testimonianza evidente di una linea di tendenza che ha per obiettivo il riequilibrio dell'attuale situazione nettamente favorevole ai porti nord-europei. Riequilibrio, peraltro, che qualora volesse veramente attuarsi, richiederebbe ben altri investimenti. Tali investimenti sarebbero comunque certamente produttivi sia per il miglioramento della bilancia dei pagamenti, sia per il potenziamento dei livelli occupazionali.

In questa prospettiva, che ci auguriamo perseguibile, in concomitanza con la ripresa economica appena avviata, ritengo di dovere

esprimere parere favorevole all'approvazione dello stato di previsione, per l'anno 1975, del Ministero della marina mercantile.

PRESIDENTE. La ringrazio, senatore Santonastaso, per la sua ampia e chiara relazione. Dichiaro aperta la discussione generale.

CAVALLI. Di fronte alle comunicazioni forniteci in apertura di seduta dal signor Ministro e riguardanti la conclusione dei lavori del Comitato previsto dalla legge sulla ristrutturazione della Finmare non è facile improvvisare un intervento; quindi vorrei pregare il signor Presidente non dico di rinviare la discussione, ma di fissare una apposita seduta della nostra Commissione per esaminare più a fondo, per capire di più tutta la meccanica del disegno che il Ministero della marina mercantile sta portando avanti in questo settore così delicato della nostra economia. Dico questo non per rivendicare un diritto della commissione e dell'opposizione, ma perchè credo che una discussione ponderata possa aiutare lo stesso Ministro nella fase di passaggio dalle enunciazioni alla realizzazione, e possa quindi contribuire alla migliore realizzazione della linea che l'onorevole Gioia ci ha esposto questa mattina.

Tuttavia alcune considerazioni circa le comunicazioni del Ministro possiamo già farle, anche se un giudizio definitivo lo potremo dare soltanto quando il piano sarà realizzato, o via via che verrà realizzato.

Quali sono queste considerazioni? Anzitutto occorre sottolineare le responsabilità di tutti coloro che da anni, in vari modi, hanno ritardato la riconversione della flotta pubblica. Noi comunisti abbiamo posto questo problema in un convegno svoltosi a Trieste nel 1962; abbiamo suggerito un programma ben preciso, per la riconversione dell'economia marittima del nostro paese, affrontando i problemi della flotta e dei cantieri.

Le stesse linee, naturalmente aggiornate, le abbiamo ribadite nel novembre scorso in un altro convegno organizzato a Livorno. Questo per dire che ci sentiamo, noi comunisti, con la coscienza a posto, e nello stesso

tempo ci sentiamo anche di sottolineare le gravi responsabilità di coloro che hanno governato in questi dieci-quindici anni, e di tutte quelle forze che hanno fatto slittare queste decisioni così essenziali per lo sviluppo della nostra economia.

Abbiamo lasciato marcire la situazione per anni con delle decisioni errate come, per esempio, il piano della cantieristica del 1966, che ha ridimensionato la nostra capacità di produzione in questo settore nel momento in cui il Giappone si poneva alla testa del boom delle costruzioni navali, boom al quale noi potevamo partecipare in ben altra maniera ottenendone valuta e prestigio ed esportando le capacità tecniche delle nostre maestranze che, in questo settore, hanno sempre dato lezioni a tutto il mondo.

Abbiamo lasciato che il sistema portuale del nostro paese fosse portato a una obsolescenza che oggi impedisce ai nostri porti di far fronte ai traffici, non abbiamo coordinato lo sviluppo del trasporto marittimo con i servizi a terra, dobbiamo ancora dare ai nostri porti un ordinamento gestionale omogeneo.

Spero che l'impegno preso dal ministro Gioia di presentare un progetto di legge su questa materia, in modo da risolvere questo problema essenziale per il buon funzionamento dei nostri porti, sia mantenuto e siano abbandonate le croniche sordità su altri aspetti della nostra attività marinara, come lo sviluppo del cabotaggio.

Siamo stati in Giappone, qualche mese fa, e abbiamo potuto constatare come il 50 per cento del trasporto delle merci all'interno di quel Paese avvenga via mare, decongestionando le ferrovie e le strade. Non voglio dire con questo che noi siamo nelle stesse condizioni del Giappone, ma indubbiamente la nostra Penisola si presta a un sistema di trasporto via mare delle merci, con rilevanti economie. Lo stesso discorso vale per lo sviluppo dei traghetti e del trasporto delle auto al seguito dei passeggeri.

Per la flotta abbiamo compiuto un'azione positiva in un momento drammatico sul piano economico sia per il nostro Paese che per l'economia mondiale. Se questa operazione l'avessimo fatta dieci anni fa, mentre stava-

mo costruendo la « Raffaello » e la « Michelangelo » ci saremmo trovati oggi in una situazione diversa.

Circa la riconversione della flotta il nostro partito ha un orientamento ben preciso; non siamo contrari ma poniamo delle condizioni, quali il controllo da parte della classe operaia, del movimento sindacale, del Parlamento, delle forze politiche. Qualsiasi processo di riconversione deve essere affiancato dalla messa in atto di meccanismi di tutela dei lavoratori e mi pare che il movimento operaio stia ottenendo dei risultati in questo settore: la contingenza, la scala mobile, il salario garantito, la cassa integrazione sono tutti elementi che introducono un meccanismo di tutela dei lavoratori.

Bisogna, poi, cambiare sistema. Cioè, se si deve riconvertire l'industria del nostro Paese lo si faccia tenendo presente che occorre modificare, nello stesso tempo, gli indirizzi della politica economica che è stata seguita fin qui, altrimenti ci ritroviamo nella stessa situazione di sempre. Assisteremmo, cioè, a un periodo limitato di espansione e non ad un armonico sviluppo economico.

Per tornare al settore specifico che stiamo esaminando, la riconversione della flotta dovrebbe tener conto dei punti da me esposti, che noi rivendichiamo e che il movimento operaio e sindacale rivendica. Noi dobbiamo fare in modo che nell'attuazione della legge sulla Finmare sia previsto il principio in base al quale la bandiera italiana sia presente nel trasporto da e per l'Italia fino al 50 per cento. Sembra che adesso questa percentuale sia diventata anche un obiettivo del Ministero. Ricorderete la nostra insistenza su questo aspetto. Tenendo presente che parte di questo 50 per cento di nostra competenza è già coperto, si tratterà di coprire — compiendo un certo sforzo — la rimanente parte. A quanto ammonta, in termini di tonnellaggio, questo 50 per cento? È questa la domanda che rivolgiamo al Ministro. Quanto è stato coperto e quanto resta da coprire?

La linea che ci ha presentato stamani il ministro, discussa con gli armatori privati e con i sindacati, ci porta a una soluzione di

questo tipo: cinque società miste per il trasporto merci (51 per cento Finmare e 49 per cento a capitale privato) ed una società mista destinata al trasporto del grano.

A queste vanno aggiunte altre tre o quattro società miste per il collegamento con le isole.

Quindi la linea del ministro è chiara. Si può essere d'accordo, non si può essere d'accordo, ma finalmente abbiamo un Ministro della marina mercantile che si presenta e dice: la mia linea è questa. È una linea che dovrà essere verificata attraverso l'esperienza, quando ci sarà l'impatto con la realtà.

Il rischio insito in questa linea è che il privato si possa abituare a sentirsi coperto dallo Stato. Ho l'impressione che se non stiamo attenti ci ritroviamo con un'economia in cui più nessuno vuole rischiare e in cui tutti cercheranno di mettere le mani sulle casse dello Stato. Siamo attenti, perchè abbiamo già diversi esempi di questo genere. Le vicende della Montedison ci dovrebbe insegnare qualcosa. Non vorrei che anche nel campo del trasporto marittimo ci trovassimo con i vari armatori cosiddetti liberi che si mettono a costituire società miste con lo Stato per non rischiare nulla o poco. Se ad esempio Lolli Ghetti partecipa a una società mista per il collegamento con la Sicilia, non credo che lo faccia senza tor-naconto. Non è che io non sia d'accordo sulla costituzione di società miste, non vorrei però che i privati le prendessero come la via più comoda. Ognuno deve assumersi le proprie responsabilità e i propri oneri e rischi.

Un'altro rischio da non sottovalutare è che in queste società i privati pur avendo partecipazioni minoritarie finiscano poi per imporre le proprie scelte alla mano pubblica.

Occorre, perciò, studiare in tempo forme di controllo e di verifica che non siano lasciate soltanto all'Esecutivo. Non vorrei, infatti, che Esecutivo e sindacati si mettessero d'accordo sulla testa del Parlamento; riaffermo, anzi, in questa sede il primato della politica e, quindi, il primato del Parlamento che deve scegliere, verificare e controllare.

Come intende, poi, affrontare il Ministro l'aspetto riguardante il finanziamento? Dobbiamo tener conto che c'è l'IRI e ci sono i privati. È un grosso problema, quello del finanziamento, e direi che è il punto delicato attraverso il quale la mano pubblica, da una parte, può imporre le giuste scelte — corrispondenti alle esigenze nazionali — e dall'altra, manovrando tutta la politica del finanziamento, può costringere i privati ad assumersi i loro oneri.

Altro elemento da considerare: la potenzialità dei nostri cantieri navali. Non è sufficiente stabilire di dare al nostro paese una nuova flotta commerciale in pochi anni, è necessario vedere se siamo in grado di farlo, se i nostri cantieri sono in grado di affrontare l'allestimento di questa flotta. Ho sentito parlare di ben novanta navi.

GIOIA, *ministro delle marina mercantile*. Le navi sono novanta tra vecchie e nuove: queste ultime sono 37.

C V A L L I. Sono sempre molte. Infatti noi sappiamo che, per averli ristrutturati nel 1966, cantieri come quelli di Monfalcone o di Castellammare sono in grado di dare una produzione qualitativamente valida poichè possono affrontare tutti i problemi che l'attuale tecnologia delle costruzioni pone; ma sul piano del volume della produzione non credo che si possa realizzare il piano di cui si discute, anche perchè i nostri cantieri non possono costruire soltanto navi della Finmare, ma devono allestire anche le unità che vengono commissionate dall'estero, poichè è necessario che la nostra cantieristica si assicuri la sopravvivenza non soltanto per i prossimi mesi, ma anche per il futuro, e poi anche perchè soddisfare le richieste straniere significa portare valuta pregiata nel nostro Paese. Ora io mi domando se i nostri cantieri sono in grado di assumere un impegno così gravoso.

Circa i tempi di attuazione si è parlato di cinque o sei anni, o comunque di un periodo che va dal 1975 al 1978. Allora avevamo ragione noi insieme con i lavoratori del settore quando abbiamo insistito perchè nella legge di ristrutturazione della Finmare il periodo

di riconversione non fosse fissato in tre anni. Esistono dei tempi tecnici che vanno rispettati, ed i politici debbono tenerne conto quando prendono le loro decisioni. In questo senso è loro dovere servirsi del parere dell'esperto, del competente prima di dare il loro voto per il varo di un provvedimento.

Comunque è importante che il Comitato che ha discusso questo piano abbia posto l'accento principalmente sulle nuove costruzioni da realizzare, retrocedendo in secondo piano la fase dei disarmi. Questo ha costituito il tema di una lunga battaglia condotta dal mio Gruppo: cioè il tema della contestualità.

Eravamo nel giusto noi quando affermavamo che era necessario non già eliminare i servizi marittimi (trasporto merci e passeggeri) ma adeguare i mezzi navali alle nuove esigenze manifestatesi nei settori appunto dei trasporti di merci e di passeggeri. Troppe volte siamo stati osteggiati nelle nostre aspirazioni con argomenti vari che hanno costituito la base anche di un telegramma di La Malfa che venne ad interrompere il nostro dibattito. Ricordiamo quante volte il collega Mazzei ci ha interrotti quando sostenevamo che era alle navi che dovevamo guardare, tenendo conto delle nuove tecnologie che ormai caratterizzano il settore navale, determinando sul piano commerciale una serie di nuove esigenze. Mi pare che adesso cominciamo ad avere un quadro più preciso sul quale discutere serenamente.

Credo che non eravamo in errore quando affermavamo la priorità del trasporto pubblico in senso generale, quindi non soltanto marittimo, sostenendo che i trasporti, se razionali ed efficienti, costituiscono uno dei più grandi committenti dell'industria, dalla siderurgia alla meccanica fine e all'elettronica; intendendo per questo che le industrie di una vasta gamma di settori sono direttamente interessate alla scelta prioritaria del mezzo pubblico di trasporto. Ora mi pare che anche questo concetto comincia ad affermarsi. Il servizio di trasporto è una componente alternativa fra quelle da scegliere per uscire dalla crisi che travaglia non soltanto il nostro paese; e in particolare il trasporto commerciale marittimo, l'economia marittima so-

no essenziali per un Paese come il nostro pur uscire dalla crisi perdurante.

Predisporre un piano di ristrutturazione nel comparto della nostra economia marittima oggi, è importante (anche se siamo in una fase di « stanca »), poichè lo sforzo che compiamo per migliorare le nostre attrezzature concorrerà a renderci competitivi in un futuro certamente prossimo.

Il collega Santonastaso nell'iniziare la sua relazione ha detto che sarebbe stato sintetico. Ed io lo capisco, poichè di fronte ad un bilancio della Marina mercantile così scheletrico, così povero, non si può che essere sintetici. Se si considera appena l'entità del bilancio, risalta subito evidente la grande differenza esistente tra la sua esiguità e l'importanza del piano che stiamo discutendo. Come potremmo dare parere favorevole ad un bilancio che appare come una cosa nettamente staccata, indipendente dal piano di ristrutturazione di un'intera flotta, dei porti, di tutta la nostra industria cantieristica?

Come si può pensare che il bilancio del Ministero della marina mercantile non si interessi a questi problemi limitandosi alla ordinaria amministrazione? A nostro parere dovrebbe esserne permeato tutto, dovrebbe essere completamente immerso nella nuova realtà che abbiamo voluto con tutte le nostre forze e che se ancora non ci soddisfa, tuttavia sta a dimostrare che un piccolo passo è stato fatto e che un ulteriore impegno potrà portarci ad imboccare quella giusta via per la quale ci siamo sempre battuti con passione. In tali condizioni come possiamo dare il nostro voto favorevole alla tabella in oggetto?

Detto questo, facciamo presente che noi siamo disponibili per condurre un'azione mirante a dare al Ministero della marina mercantile un più ampio potere di intervento, ovvero la direzione del settore dell'economia marittima, logicamente tenendo presente la esigenza di concertare le varie decisioni con gli altri dicasteri interessati.

Oggi siamo nella condizione per cui se si deve ristrutturare un porto non si interpella il Ministero della marina mercantile, ma quello dei lavori pubblici. E allora dobbiamo fare in modo di realizzare una riorganizza-

zione della pubblica Amministrazione che porti anche alla necessaria ridefinizione dei compiti dei vari Ministeri, tenendo conto della realtà regionale.

Infatti sentire la regione Liguria su problemi marittimi significa ascoltare il parere di gente che ha una lunga esperienza in materia. Eludere simili contatti sarebbe come in agricoltura rifiutare di ascoltare la voce dell'Emilia Romagna, della Toscana o del Veneto. In tal modo si avrebbe la garanzia di commettere il minor numero di errori possibili nel prendere decisioni che poi fanno sentire i loro effetti per molti anni e che concorrono quindi, in un modo o nell'altro, a segnare l'avvenire di settori fondamentali del nostro Paese.

Condividiamo l'aspirazione del ministro tendente a fare uscire il Ministero della marina mercantile dall'angusta posizione che occupa attualmente; siamo tutti d'accordo che il Ministro della marina mercantile debba avere un certo potere di direzione. Se ci sono ostacoli, discutiamo e affrontiamoli insieme.

Prima di concludere lasciatemi dire che le lotte sostenute in tutti questi anni dai lavoratori marittimi — ai quali dobbiamo veramente rendere omaggio per la pazienza e l'intelligenza che hanno dimostrato, per il senso di responsabilità e la misura con cui hanno saputo portare avanti le loro rivendicazioni — sono stati esemplari soprattutto per il modo con il quale essi hanno saputo arricchire di contenuti i vari problemi, aggiornare i loro programmi, fornire sempre nuovi dati e nuove idee, concorrendo alla soluzione dei problemi dell'economia e dei trasporti marittimi. I lavoratori marittimi hanno sempre sottolineato che la loro lotta era in funzione di un intervento pubblico, teso a ristrutturare la flotta, ad ammodernare i porti. Questi stessi lavoratori ci hanno sempre detto che il trasporto merci è quello che deve prevalere perchè è il più remunerativo, senza però eliminare del tutto il trasporto passeggeri che può svolgere ancora una sua funzione, ad esempio sulle rotte per l'Australia e il Sud America. I lavoratori marittimi hanno sempre sostenuto

l'utilità di un servizio passeggeri adeguato ai tempi e alle nuove tecnologie. Il traghetto, per esempio, è un mezzo di trasporto di primaria importanza per un Paese che si trova nel Mediterraneo; tramite tale mezzo di trasporto si potrebbe perciò incrementare sia il trasporto merci che quello passeggeri. Ho voluto ricordare, alla fine del mio intervento, il grande senso di responsabilità ed il rilevante apporto, anche in termini di elaborazione culturale, dato dai lavoratori marittimi.

Dò infine per illustrati i due ordini del giorno che sono già stati presentati dai deputati del mio Gruppo alla Camera e mi limito a darne lettura, avvertendo che sono sottoscritti da tutti i componenti del Gruppo comunista in seno alla Commissione:

Il Senato,

rilevato che a Bruxelles è in corso di definizione il regolamento CEE per la concessione degli aiuti nazionali alla pesca,

invita il Governo a sostenere in quella sede:

a) l'opportunità di provvedere alla disciplina della materia con direttive (come è avvenuto per l'agricoltura) anzichè mediante regolamento;

b) la limitazione del riconoscimento del titolo di produttori ittici agli addetti all'attività diretta della cattura o dell'allevamento del pesce e degli altri prodotti ittici, con esclusione quindi delle imprese commerciali e industriali;

c) la garanzia che l'intervento dei singoli Stati membri non sia inferiore alle attuali percentuali previste dalla vigente legislazione italiana.

Il Senato,

considerato che la discussione sul bilancio dello Stato assume sempre di più un carattere fittizio per il fatto che gli stanziamenti previsti per le varie leggi di spesa pluriennale di fatto non vengono realizzati;

ritenendo che il Parlamento debba essere messo in condizione di discutere e de-

cidere sulla spesa che si intende effettivamente erogare nel corso dell'anno finanziario anche per valutarne la congruità in relazione alle esigenze dello sviluppo e del soddisfacimento di inderogabili bisogni sociali;

invita il Governo a presentare ogni quadrimestre alla 8ª Commissione l'elenco delle leggi pluriennali di investimento di competenza del Ministero della marina mercantile, con l'indicazione degli impegni assunti per ciascuna di esse.

C R O L L A L A N Z A . Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, il senatore Cavalli non ha nascosto la sua perplessità nell'esprimere un voto sulla tabella in esame e un parere sulla relazione molto chiara del Ministro della marina mercantile; una perplessità che non può non essere condivisa. Dalla relazione dell'onorevole Gioia traspare, peraltro, l'impegno con cui il Ministro ha cercato di conciliare le istanze delle organizzazioni sindacali, attinenti ad una ristrutturazione della marina mercantile, con quelle che sono le esigenze del Governo. È evidente, però, che sarebbe utile un maggiore approfondimento sia per quanto riguarda il bilancio, sia per l'esposizione del Ministro sulla ristrutturazione della FINMARE. La famosa riforma Curti per la discussione del bilancio è stata un grosso errore; attualmente, infatti, perdiamo molto più tempo; prima invece si discutevano metà degli stati di previsione dei singoli Ministeri alla Camera e l'altra metà al Senato, che, una volta approvati, passavano reciprocamente all'altro ramo del Parlamento. Adesso viene a mancare all'Aula la visione settoriale delle attività svolte dal Governo, visione che viene circoscritta ad un numero relativo di parlamentari. È da rilevare poi che la brevità dei tempi che vengono assegnati alle Commissioni comporta una certa superficialità nella discussione dei provvedimenti facendo così mancare l'approfondimento dei temi meritevoli della maggiore considerazione. Venendo al bilancio del Ministero della marina mercantile, si può osservare che le somme stanziare sono del tutto esigue per cui la marina mercantile continua

a fare la parte della cenerentola. La nostra nazione ha 8.000 chilometri di costa ed ha una sua tradizione marinara; nonostante ciò, anche quando erano possibili degli stanziamenti per un'impostazione diversa dei problemi del settore, non è stato fatto che ben poco. È poi da deplorare il fatto che alcune voci del bilancio, mi riferisco in modo particolare al settore della pesca, sono di tali modeste proporzioni da non consentire alcun miglioramento rispetto alla situazione degli anni precedenti.

Vorrei poi fare una raccomandazione al Ministro per quanto riguarda il demanio marittimo. Il Ministro, se non mi sbaglio è di una città marinara, come lo sono io e parecchi colleghi della Commissione; tutti noi siamo perciò a conoscenza dello scempio che si sta perpetrando sulle nostre coste, anche per la superficialità con la quale molte capitanerie di porto danno le concessioni per l'utilizzo del demanio marittimo.

Le nostre coste sono costellate da una serie di costruzioni e di baracche che non solo impediscono la vista del mare ed ogni possibilità di goderlo, ma rappresentano addirittura un'offesa anche dal punto di vista paesaggistico.

La legge ponte presentata dall'allora ministro Mancini cercò, per la verità, di riparare in parte a questi inconvenienti includendo una disposizione in base alla quale le concessioni avrebbero dovuto essere subordinate al parere delle civiche amministrazioni. Praticamente però questo parere non sempre viene osservato, ma anche quando ciò avviene le amministrazioni comunali si trovano di fronte alla esigenza di indennizzare coloro che hanno realizzato le costruzioni spesso sostenendo una spesa notevole.

Vorrei quindi rivolgere all'onorevole Ministro la più viva raccomandazione perchè mediante una circolare siano richiamate le capitanerie di porto ad una più rigorosa osservanza delle norme per la difesa del paesaggio ed il rispetto delle disposizioni di carattere igienico-sanitario.

Per quanto riguarda poi le comunicazioni del Ministro circa la ristrutturazione della FINMARE, concordo anche io sull'esigen-

za di un maggiore approfondimento delle stesse da parte della Commissione. Ritengo quindi opportuno che sia distribuito ai membri della Commissione il testo di tali dichiarazioni, per consentirci, in una successiva seduta, di soffermarci con maggiore approfondimento su problemi quanto mai interessanti.

Al riguardo comunque insisto nel dire che, anche se è stato opportuno ispirare la gestione della flotta FINMARE a criteri di economicità, non ci deve spaventare il problema delle sovvenzioni, soprattutto in considerazione del fatto che queste costituiscono ormai una norma comune a tutti gli Stati, sia per quanto riguarda la costruzione delle navi che per quanto riguarda il loro esercizio. Io sono convinto infatti che, se vogliamo espandere la nostra economia, specialmente nel Mediterraneo e verso il continente africano sorto ad indipendenza ormai in quasi tutti i suoi Stati e bisognoso quindi di un numero infinito di prodotti che solo l'Occidente può offrire, dobbiamo mettere in programma il mantenimento di alcune linee anche passive, se queste contribuiscono ad assicurare nuovi sbocchi ed ulteriori possibilità di espansione al commercio nazionale.

È evidente che l'armamento libero va là dove è sicuro di trovare un carico sufficiente ad assicurargli una gestione economica, ma un Paese che intende allargare la sua attività commerciale deve fare un ragionamento ben diverso.

Nel piano di riconversione, illustrato dall'onorevole Ministro, debbo però lamentare alcune lacune, che spero l'onorevole Gioia vorrà colmare in una successiva seduta, quando avremo la possibilità di procedere ad un esame più approfondito delle sue comunicazioni. Mi riferisco in particolare ai porti di armamento ed ai ruoli speciali di imbarco dei marittimi delle attuali compagnie della FINMARE e cioè del « Lloyd Triestino », dell'« Italia », dell'« Adriatica » e della « Tirrenia ». A suo tempo, quando cioè la FINMARE fu fondata, furono mantenuti quelli che erano i porti di armamento, da cui provenivano le flotte delle molte società di navigazione preesistenti alla fusione delle stesse nelle

quattro compagnie nazionali; così, ad esempio, Bari era un porto di armamento con 27-28 navi della vecchia società « Puglia », che serviva tutte le linee dell'Adriatico in concorrenza con il « Lloyd Austriaco » e teneva i contatti tra le due sponde e fino al Mediterraneo orientale con la sua flotta che, prima della fusione nella FINMARE, era stata rimodernata del tutto essendo andata completamente distrutta durante la prima guerra mondiale. Un poco alla volta però Venezia ha assorbito il ruolo in precedenza svolto da Bari nel settore dell'armamento. Ora, è evidente che in una ristrutturazione come quella prevista dal piano illustrato dall'onorevole Ministro, è necessario riconsiderare questo problema, anche alla stregua della politica meridionalistica che si vuole perseguire, anche ai fini cioè del potenziamento economico del Mezzogiorno come pontile di lancio nel Mediterraneo dell'economia nazionale. In caso contrario infatti l'industria del Mezzogiorno, priva di opportuni sbocchi, rimarrebbe ancora tagliata fuori dai grandi flussi commerciali.

Ebbene, onorevole Ministro, nessun accenno a tale esigenza è contenuto nella sua relazione; la pregherei pertanto — ripeto — di tenere presente il problema che mi sembra meritevole di particolare considerazione.

Prima di concludere questo mio intervento, desidero fare un accenno anche alla situazione dei portuali. Se noi, infatti, vogliamo mettere effettivamente su un piano competitivo le nostre linee di navigazione, con impostazioni moderne dal punto di vista tecnologico, dobbiamo considerare anche il problema delle tariffe portuali sia dal punto di vista della necessità di unificarle sul piano nazionale sia dal punto di vista di assicurare anche ai portuali, in rapporto alle particolari situazioni dei singoli porti, una certa uniformità di provvedimenti per quanto riguarda le casse integrative. Vi sono porti nei quali i lavoratori del settore godono di situazioni adeguate alle rispettive esigenze di vita: ve ne sono altri, le cui casse integrative sono così modeste da far mancare completamente quello che dovrebbe essere il solidarismo della vasta categoria dei portuali. Al fine di evitare le attuali sperequa-

zioni tra i lavoratori dei vari porti, appare necessaria, a mio avviso, l'unificazione delle varie casse integrative.

S E M A. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Ministro, la discussione sul bilancio in seconda lettura sarebbe stata poco interessante se non ci fossimo trovati invece — e fortunatamente — di fronte alle comunicazioni dell'onorevole Ministro della marina mercantile sul programma FINMARE. Si tratta infatti di comunicazioni senz'altro importanti, che meritano un approfondito studio.

Dalle poche cose che ho potuto puntualizzare, emerge chiaramente che, se non siamo ancora di fronte ad una svolta dell'ampiezza che vorremmo, siamo di fronte alla presa di coscienza del fatto che è necessario cambiare qualcosa e di fronte a delle misure che hanno dei contenuti di valore notevole.

Mi sembra importante sottolineare taluni punti. Si parla ora, da parte del Ministro, di una flotta di oltre due milioni di tonnellate in più. Quindi, non era azzardata la nostra proposta di due milioni e mezzo; ma in questa Commissione allora si rise e si considerò non seria una proposta del genere che, per di più, era inferiore rispetto al fabbisogno.

P R E S I D E N T E. Mi permetta di precisare, senatore Sema, che la Commissione non rise. Essa non fu unanimemente d'accordo, ma la sua proposta era serissima e responsabile.

S E M A. La richiesta del 50 cento di trasporto delle merci, in entrata ed uscita, da parte della flotta nazionale appare oggi tanto realistica da esse diventata un punto di partenza della prevista ristrutturazione. Si parla anche di arrivare ad una massiccia presenza della flotta di Stato nel settore delle merci secche, varie, di massa, anche con la soluzione — sulla quale per il momento non mi pronuncio — delle società miste.

Venendo allo stato di previsione in esame occorre dire che esso si inserisce in un bilancio generale che abbiamo criticato e cri-

tichiamo per la sua impostazione errata e per i ritardi e la pigrizia dimostrata dal Governo, in passato e oggi, di fronte alle realtà del Paese.

La stretta economica in cui si dibattono il paese e l'economia mondiale non consentono tempi lunghi. In un recente intervento del collega Colajanni in Aula, noi abbiamo criticato proprio i ritardi macroscopici da parte del Governo nell'affrontare i problemi di settori come l'agricoltura (in relazione anche alle misure comunitarie), i trasporti, l'edilizia, cioè quei settori in cui gli investimenti avrebbero un carattere di maggiore propulsione e di stimolo. Il comparto della Marina mercantile risente di questi ritardi e anche del modo in cui si affronta la discussione.

Un'altra considerazione riguarda la Marina mercantile e più esattamente la politica marinara del nostro paese. Temo che siamo ancora lontani dal giorno in cui potranno sedere accanto al nostro Presidente e al ministro Gioia (al quale do volentieri atto di un dinamismo che i suoi predecessori non hanno avuto) anche i Ministri dei lavori pubblici e dei trasporti. Siamo, ripeto, lontani da quel giorno; ma è divenuta convinzione generale di questa Commissione e degli stessi Ministri che stanno a capo dei tre settori che l'incontro è indispensabile, soprattutto in sede di unificazione delle responsabilità.

Desidero fare un'ultima considerazione preliminare, con la quale mi riallaccio all'inizio del discorso del collega Cavalli. Quando analizziamo un settore come quello marittimo nel quale il capitale umano è fondamentale, dobbiamo deplorare la dispersione che si è avuta, in questi 20-30 anni, del patrimonio di pescatori, marittimi, lavoratori dei cantieri: un patrimonio umano di cultura del nostro paese, delle nostre grandi città e di tanta parte di nostri piccoli paesi. Questo patrimonio lo abbiamo disperso perchè abbiamo risolto male i problemi dei rispettivi settori. Quante volte si è imputato ai pescatori l'alto costo del pescato nel nostro paese? Quante volte si è sentito attribuire alla responsabilità dei lavoratori portuali la costosità dei trasporti marittimi?

I portuali di Anversa hanno ottenuto degli aumenti salariali. Sapete quanto guadagna come minimo un portuale di Anversa? 1.282 franchi. Al cambio di 18,30 sono 22.362 lire e 60 centesimi. All'ora, signor presidente, cioè ogni ora di lavoro 22 mila lire. Nonostante questo, Anversa ha un movimento di merci che è circa un quarto del movimento merci di tutto il sistema portuale italiano.

Per molti anni si disse che la cantieristica giapponese e la flotta mercantile giapponese erano competitive rispetto alle altre. Una delegazione della Commissione è andata a visitare i cantieri giapponesi. Il salario degli operai dei cantieri è circa pari a quello italiano: i 190 mila marittimi giapponesi hanno salari medi di 260 mila lire al mese, e chiedono un aumento del 33 per cento. Ecco perchè ho voluto parlare prima di tutto del capitale umano, delle sue condizioni. E non ho parlato di condizioni di sicurezza nei porti, nei cantieri e a bordo delle nostre navi, oltre alle condizioni dei nostri marittimi a bordo delle navi con bandiera ombra!

Apprezzo vivamente l'accento che ha fatto l'onorevole Ministro nell'altro ramo del Parlamento a questo proposito, ancorchè fugace, e l'accento che ha fatto l'onorevole relatore, la cui relazione mi pare si discosti notevolmente, e in senso positivo, dalle relazioni degli anni precedenti.

Venendo a trattare specificamente del bilancio, se non vogliamo fare soltanto un controllo contabile, dobbiamo dire che è un bilancio che non quadra, che non risponde alle esigenze, e sarà questa la prima ragione per la quale non voteremo questo bilancio. Un'altra ragione per la quale non lo approveremo, è che mancano gli elementi di collegamento e di coordinamento che abbiamo sempre sollecitato con gli altri settori e cioè trasporti, lavori pubblici e partecipazioni statali in modo particolare.

Non voglio tediare con dati statistici sulla situazione dei traffici e sulla produzione cantieristica mondiale, ma due-tre dati mi sia consentito di esporli proprio per sottolineare la irrisorietà del bilancio. La Romania rad-

doppierà la flotta nel quinquennio 1975-79; la Repubblica democratica tedesca la raddoppierà nei prossimi quattro anni; i tre principali porti della Germania orientale hanno lavorato lo scorso anno 16 milioni di tonnellate di merci. Basilea, pur essendo un porto fluviale, ha toccato nove milioni di tonnellate, avviandosi a diventare il più grosso porto fluviale d'Europa. La flotta di Stato sovietica ha ordinato, nel 1974, presso i cantieri di vari paesi del mondo, navi-containers per 401 mila tonnellate.

Un paese che fino a venti anni fa quasi non aveva una flotta, la Grecia, ne ha ora per 506 mila tonnellate; attraverso la ferrovia Transiberiana sono transitati l'anno scorso 31 mila containers. Nel 1975 saranno oltre 70 mila. Il porto di Trieste ne ha mosso 19 mila: una ferrovia, che pure è lunga ottomila chilometri ne trasporta 70 mila; un porto come Trieste 19 mila. È questo il rapporto, per avere una idea. Destiniamo circa 160 miliardi (e non sappiamo nè quando nè come saranno impiegati) a tutti i porti d'Italia. Hong Kong destina 160 miliardi solo al settore containerizzato per i prossimi due anni. Però muoverà un milione di contenitori divenendo il più grande porto di portacontainers dell'intero continente asiatico. Rotterdam ne ha mossi 651 mila. Genova, primo porto per contenitori del Mediterraneo, ne ha mossi solo 164 mila. La Gran Bretagna, paese che ha perduto un impero, che ha la crisi che conosciamo, ha speso, in dieci anni, 5 miliardi di sterline, raddoppiando il tonnellaggio della flotta che è adesso la più giovane e moderna del mondo.

È alla luce di questi dati che le misure di grandezza del nostro bilancio e della nostra impostazione dei problemi relativi alla marina mercantile appaiono del tutto irrisorie ed inconcepibili. Il fatto che gli armatori privati o le grosse industrie private si siano preoccupati del settore merci, prima ostacolando il progetto di ristrutturazione PIN, poi cercando in qualche modo di inserirsi, vuol dire che essi si sono resi conto, prima del Governo italiano, che l'intera economia marittima era in condizione di subire contraccolpi pericolosissimi, che avrebbero inciso anche sugli stessi interessi privati.

Questi rilievi, come ho detto, riguardano le merci.

Passando al settore passeggeri, ricordo che il « France » è stato messo in disarmo ed è stata istituita una commissione di studio che ha riscontrato come i viaggi di quella super nave non erano redditizi in senso assoluto, anche se non determinavano un *deficit* tale da sconsigliarne l'uso. Con ciò, però, non raccomanderei certo il mantenimento in servizio di navi di quel tipo.

Per quanto riguarda le navi per crociere, la compagnia proprietaria ha dichiarato che il 1974 è stato per la « Queen Elisabeth II » un anno eccezionale. Questo vuol dire che solo noi non sappiamo fare le crociere. Tutti, nel mondo, guadagnano soldi con le crociere. Noi non dobbiamo fare crociere! Chissà perchè! Le compagnie private fanno le crociere; noi, invece, decidiamo che non si possono fare, che non conviene!

Ma veniamo a un altro tasto dolente. Fino a quando non avremo il coraggio di dire le cause reali della gestione fallimentare della nostra marina nel complesso e di quella di Stato in particolare? Lo Stato italiano ha pagato le spese di questa dilapidazione di capitali, in primo luogo umano e poi monetario. Lo stesso ministro Gioia — gli auguro di rimanere al suo posto per un po' di tempo — e qualsiasi altro che non voglia fare questa analisi fallirà nel suo obiettivo. Perchè i nostri cantieri hanno fatto le navi sbagliate pur sapendo fare le navi buone? Perchè i nostri cantieri concorrono così limitatamente al colossale *carnet* di commesse navali esistenti nel mondo? Non basta dire che nel 1966 il CIPE fece un errore. Il CIPE non fece un errore, ma commise un delitto e i delitti si pagano, si devono pagare, almeno moralmente se non con la galera. In un Paese civile si andrebbe in galera, non solo in Unione Sovietica — che è pure un Paese civile — ma anche in Gran Bretagna, dove il Governo sta decidendo di nazionalizzare tutti i cantieri proprio perchè sta facendo una grande flotta e ritorna ad una grande politica marinara.

Cosa abbiamo fatto, noi? Abbiamo formato migliaia di operai che sono andati, poi, a lavorare in Francia, in Olanda, Belgio e persino in Australia, per potenziare quei can-

tieri e per favorire la costruzione di quelle flotte. Il CIPE applicava meccanicamente le direttive della CEE, si disse allora, e si disse anche — e così era — che le direttive della CEE erano per una ristrutturazione e ammodernamento dei settori più deboli della caratteristica europea. Ma mentre Germania, Belgio, Olanda, Inghilterra e Francia hanno ristrutturato e potenziato, noi abbiamo liquidato. Noi oggi abbiamo un settore cantieristico vecchio. Il nostro potenziale cantieristico ha trent'anni e anche di più, escluso il cantiere di Monfalcone. Se ne sono resi conto i colleghi che sono andati in Giappone e che andranno a vedere Monfalcone.

Un altro problema si pone, in termini di costi. Noi abbiamo constatato il *deficit* della « Michelangelo » e della « Raffaello ». Ma i costi che abbiamo imposto di pagare alla società italiana con certe scelte, sono dieci, dodici e anche venti volte superiori ai *deficit* della « Michelangelo » e della « Raffaello » messi insieme. Io mi domando: la riconversione in senso commerciale della società Finmare iniziata nel 1975 per essere completata attorno al 1980, con una spesa che si aggirerà sui 1.060 miliardi di lire, quanto sarebbe costata dieci anni fa? E quanto tutto ciò avrebbe reso al paese, anche se fossero rimaste in attività navi come la « Michelangelo » e la « Raffaello », considerato che il quadro della nostra economia marittima, era ben diverso, come diversa era la presenza del nostro paese sui mari e sugli oceani? Non credo che sia necessario fare dei calcoli per rendercene conto. E lei, onorevole Ministro, ogni volta che si trova a parlare di questi problemi con i suoi colleghi del tesoro e delle altre amministrazioni, faccia ben notare che per non spendere dieci miliardi nel 1961 per vitalizzare il settore marittimo, per non spendere venti nel 1963 o trenta nel 1965, ci troviamo ora a dovere affrontare una spesa veramente gravosa, senza contare le perdite subite in tutti questi anni sia in termini prettamente economici che in termini di prestigio.

Vorrei dire qualcosa su alcuni problemi specifici, cominciando dal demanio maritti-

mo. È questo un patrimonio naturale che abbiamo letteralmente massacrato. La borghesia (lo diceva Marx 130 anni fa) è un mostro divoratore. Le classi dirigenti di società borghesi arretrate come la nostra, in cui domina la gravosa presenza della FIAT, dell'ENI, della Montedison, eccetera, mentre ci sono milioni di analfabeti, di disoccupati e tante altre tristi realtà, non sono capaci di gestire nè l'uomo, nè il denaro, nè la terra. Quante lezioni avremmo dovuto ricavare dagli insegnamenti di Marx! E se c'è un settore in cui quanto ho appena detto appare chiaro e tangibile, è proprio quello della politica marinara. Lo scempio che abbiamo saputo fare dei nostri patrimoni marittimi è una delle cose che maggiormente ci rimproverano i migliori amici del nostro paese, in primo luogo i turisti e tantissimi tecnici di alto valore.

Noi presentammo, in occasione della discussione di precedenti bilanci del Ministero della marina mercantile, due ordini del giorno riguardanti il demanio marittimo: sulla necessità di una sua effettiva salvaguardia, sulla necessità di aumentare il personale addetto, e anche sulla necessità di stabilire disposizioni più rigorose per la sua tutela. Io prego il ministro Gioia, qui presente, di prenderne visione e di tenerli nella dovuta considerazione.

Passiamo ora al problema della pesca. Zone demaniali, porti, fiumi, delta, estuari, eccetera, sono le parti più inquinate del nostro paese. E noi non siamo in grado di valutare quali conseguenza potrà avere tale stato di cose nel futuro sulla salute delle popolazioni, sull'andamento del turismo e sul patrimonio ittico dell'intero Mediterraneo. Il Mediterraneo, infatti, oltre a non essere più il mare « nostrum » sta diventando un mare « morto ».

Bisogna considerare che nel Mediterraneo si riversano i rifiuti di intere nazioni, i detriti portati al mare dai numerosi fiumi che vi si gettano; ma ciò che risulta più nocivo sono le perdite volontarie e no che si verificano dalle decine di migliaia di petroliere che solcano le sue acque, senza considerare le masse enormi di acque di lavaggio delle cisterne che, in spregio a tutte le norme di legge esi-

stenti in materia, vengono riversate in mare. E tutto questo assume un significato addirittura allarmante, quando si consideri che a differenza degli oceani o di altri mari, il Mediterraneo si presenta come un catino di acqua stagnante, poichè le correnti di uscita che passano per Gibilterra sono di piccola entità e quelle che passano per il canale di Suez quasi inesistenti, comunque insufficienti a permettere una naturale depurazione delle acque del nostro mare. L'enorme massa di rifiuti di ogni genere quindi ristagna nel Mediterraneo, ammorbando e distruggendo ogni cosa, specialmente in prossimità delle coste.

È noto che in alcune zone di questo mare, nelle lagune venete, nella Francia meridionale e in alcune località della penisola spagnola si riproduce la gran parte di tutto il patrimonio ittico che popola il Mediterraneo: ora stiamo distruggendo anche questi luoghi che finora hanno garantito la sopravvivenza della vita nel nostro mare.

Vorrei fare una proposta, onorevole Ministro, anche per cercare di sollevare le sorti della ricerca nel nostro paese. Noi dovremmo sforzarci di diventare il paese-pilota nella lotta contro l'inquinamento del Mediterraneo, prendendo iniziative anche nei confronti degli altri paesi che vi si affacciano.

Sull'argomento sono state indette conferenze in Jugoslavia, proposte sono venute dalla Tunisia, dall'Algeria e da tante altre parti, ma anzichè trovare una via di collaborazione per la difesa e lo sfruttamento del nostro mare, questo e i prodotti della pesca effettuata nelle sue acque sono divenuti argomenti di scontri e di lotte, con tutti i pericoli che ne possono derivare. Non capisco perchè ci dobbiamo intestardire a pretendere che i nostri pescatori vadano ad esercitare la loro attività in determinate zone.

Sapete perchè la Dalmazia è ancora il paradiso della pesca? Perchè per molti anni su quelle coste c'è stata l'Austria ed anche Venezia, ed ambedue sono state sempre molto rigorose per quanto riguarda la pesca. Quando infatti non si era nella stagione adatta e la dimensione della rete non era giusta non si pescava. È necessario proteggere i banchi

di pesce; gli accordi internazionali non devono però essere stipulati sotto l'influenza degli interessi dei monopoli di importazione di pesce nel nostro Paese. Coloro che importano il pesce refrigerato in Italia, senza fare niente guadagnano più di tutti i pescatori italiani. Nel nostro Paese si importano 180 miliardi di pesce refrigerato all'anno; se si adottassero invece adeguati accordi internazionali i nostri pescatori lavorerebbero e i cantieri costruirebbero navi per la pesca oceanica, il nostro Governo interverrebbe per aiutare i piccoli armatori e le cooperative di pesca. Si migliorerebbero praticamente le condizioni dei pescatori e nello stesso tempo gli italiani mangerebbero più pesce; attualmente infatti ne mangiamo meno dei russi, dei polacchi, dei cecoslovacchi e degli svizzeri.

Bisogna cercare, onorevole Ministro, di realizzare una svolta nel campo della pesca; è passato più di un anno dalla conferenza nazionale della pesca e nulla è stato fatto. Si sa soltanto che si sta per smantellare una parte della nostra flottiglia per la pesca oceanica, e ciò riguarda in modo particolare la Sicilia.

C R O L L A L A N Z A . Anche la Puglia.

S E M A . Per il settore della pesca occorrono pertanto altre due iniziative; prima di tutto bisogna incrementare la ricerca scientifica, oggi infatti si dovrebbe pescare con metodi diversi da quelli adottati venti anni fa. Bisogna inoltre considerare che fino ad oggi ci siamo specializzati a produrre soltanto trote, mentre abbiamo la possibilità di dedicarci all'acquacoltura. Le prime esperienze oltretutto, realizzate in alcune zone della laguna veneta e soprattutto ad Orbetello, hanno dato risultati abbastanza buoni, che sono inferiori del 90 per cento a quelli realizzati in Canada, Thailandia e Giappone in termini di quantità di pesce pescato per ogni ettaro di acqua. Siamo ancora agli inizi, ma siamo anche un Paese che ha 8.000 chilometri di costa! Ritengo che in tale settore l'Italia dovrebbe avere una iniziativa, come nel campo dell'inquinamento, molto più decisa. Non abbiamo ancora, mi corregga se sbaglio ono-

revolesse il Ministro, norme nazionali per utilizzare i fondi provenienti dalla CEE; si tratta di una situazione incredibile! Speriamo non accada più quello che è successo due anni fa con il colera; il settore infatti ha subito decine di miliardi di danni, ne hanno risentito la pesca in genere e l'acquacoltura. Sono state anche coinvolte le zone dove il colera non c'era: Grado, Genova, Trieste. Ritengo pertanto sia necessario adottare misure atte ad evitare tali inconvenienti.

Ho già accennato ai problemi dei cantieri; per quanto riguarda i porti l'onorevole Ministro è stato pregato da noi di rispondere ad una interpellanza, non vogliamo però costringerlo a darci in questo momento una risposta sul modo di impiego dei 60 miliardi. Però se tale risposta il rappresentante del Governo l'avesse data, la discussione sul bilancio della marina mercantile sarebbe stata certamente più precisa.

Vorrei soffermarmi brevemente sul piano di ristrutturazione, del quale ha già parlato il collega Cavalli. Su tale problema, onorevole Presidente, onorevole Ministro, avremmo delle osservazioni, delle critiche, delle proposte da fare. Si sta cominciando a parlare di navi portacontainer, ma subito dopo anche di porti; non serve infatti a nulla fabbricare portacontainer quando non si hanno porti attrezzati. Le navi portacontainer che sono state fatte in passato non le vedremo più a Trieste, nonostante l'esistenza del molo settimo progettato nel 1973, ma non ancora completato perchè non ci sono fondi. La regione ha dovuto fare in modo incompleto quello che lo Stato non ha fatto; le gru infatti non sono adeguate, l'arrivo a Trieste di una portacontainer con tre o quattrocento container da venti piedi creerebbe scompiglio. Ci sarebbe subito qualcuno che direbbe che la colpa è dei portuali triestini, i quali guadagnano troppo e lavorano poco; noi però sappiamo che l'origine di tale situazione deriva da una politica sbagliata.

Occorre pertanto che il 50 per cento delle merci imbarcate e sbarcate nei nostri porti sia « lavorato » dalla flotta di Stato, è necessario raggiungere i 2,5 milioni di tonnellate e agire con prudenza per quello che riguarda le società miste; bisogna fare inoltre una

analisi accurata delle cause remote del dissesto in modo da evitare di crearne altri.

Le merci, ai fini del profitto, hanno lo stesso valore dei passeggeri: quindi fanno gola e comportano dei condizionamenti. Anche con le nuove società potrebbero pertanto ripetersi gli stessi mali del passato: io non posso infatti giurare sulle virtù dei governi e degli uomini che i vari partiti assegneranno a compiti di responsabilità in queste nuove società. Sarebbe un giuramento falso che io non voglio fare; preferisco quindi dubitare, perchè le esperienze fatte finora non solo non hanno fatto che suscitare in me tali dubbi, ma hanno dimostrato che il marcio c'era ed era molto profondo.

Ora è il momento di estirparlo: e quando questo sarà fatto, forse sarà possibile intraprendere veramente qualcosa di nuovo in questo campo.

Mi scuso per la notevole disorganicità del mio intervento, ma mi sono lasciato trascinare dalla passione che ho per questa materia.

A R N O N E . Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, il mio intervento sarà brevissimo, anche perchè le comunicazioni iniziali del rappresentante del Governo, il dibattito che si sta svolgendo sul bilancio e la discussione che verrà fatta successivamente su un disegno di legge molto importante, a cui lavoriamo da parecchi mesi rischiano di farci fare oggi una « scorpacciata », per così dire, non di parole per la verità, ma di considerazioni, di argomentazioni molto ponderate, di rilievi, di critiche ed anche di proposte, di dati statistici ed analitici, come quelli ultimi che abbiamo avuto modo di sentire nel corso dell'approfondito intervento del senatore Sema.

Molto brevemente, quindi, anzi telegraficamente, dichiaro di condividere la relazione svolta dal senatore Santonastaso. Si tratta, infatti, a mio avviso, di una relazione lucida, misurata e non trionfalistica, come è stato notato anche da un altro collega intervenuto nel dibattito; è una relazione che denuncia la inadeguatezza dei mezzi a disposizione, che critica la limitatezza degli stanziamenti, che lamenta varie insufficienze, che nota la spro-

porzione fra risorse e necessità e che ci spingerebbe quindi ad esprimere un giudizio non favorevole se in precedenza non fossero state fatte dall'onorevole Ministro quelle comunicazioni relative alla ristrutturazione della flotta FINMARE. Da esse emerge infatti quello che diceva appunto l'onorevole relatore, che io accetto in pieno, e cioè la volontà di rilanciare in qualche modo il settore. Ecco perchè io ritengo di poter condividere, come ho già detto, pienamente la relazione del senatore Santonastaso.

Per quanto concerne poi le comunicazioni dell'onorevole Ministro, debbo dire che al riguardo io esprimo un giudizio positivo e lo esprimo subito: non sono d'accordo infatti con il senatore Cavalli sull'opportunità di esprimerlo fra tre anni. Esprimo subito, dunque, un giudizio positivo ed assieme ad esso esprimo anche l'auspicio di poter confermare tale giudizio positivo via via che andrà in attuazione il programma di cui ha parlato il ministro Gioia. E mi pare fondata la soddisfazione che ho provato nell'ascoltare tali comunicazioni, così come mi pare fondato l'ottimismo che possiamo nutrire a tale riguardo, anche se deve essere certamente sorretto dalla necessaria cautela, suggerita dalla consapevolezza, appunto, che occorre riscontrare mese per mese, giorno per giorno, direi, la realizzazione di questi propositi.

P R E S I D E N T E . Non essendovi altri iscritti a parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

S A N T O N A S T A S O , relatore alla Commissione. Dal dibattito che si è qui svolto è emerso quando avevo già accennato nella relazione riferendomi ad un bilancio scarno, presentato tra l'altro il 1° luglio 1974, quindi in un quadro politico completamente diverso da quello attuale ed indubbiamente più ottimistico dal punto di vista economico; pur nella sua limitatezza, il bilancio in esame già lascia individuare una linea di tendenza che poi è andata via via maturando con le leggi che, grazie al dinamismo dell'attuale Ministro, già rilevato dal senatore Sema, vanno via via ad approvarsi nell'uno e nell'altro ramo del Parla-

mento, oltre naturalmente che con i piani operativi di cui uno, quello più importante relativo alla ristrutturazione della FINMARE, ci è stato stamane illustrato dal Ministro stesso.

I colleghi Cavalli e Sema hanno parlato di avvio di una spiccata linea di sviluppo. Noi possiamo dire che ci troviamo in una linea di svolta per il rilancio della Marina mercantile che è tra i settori economici più importanti, sia per quanto riguarda le entrate di valuta pregiata, sia per quanto riguarda l'incremento dei livelli occupazionali che ne possono derivare.

Buona parte della replica, quindi, oggi compete più al Ministro che al relatore, in quanto il bilancio è stato messo in ombra da una visione molto più ampia, completata dall'esposizione dell'onorevole Gioia e nella quale va inquadrata anche la mia relazione.

Avevo accennato nella mia relazione al coordinamento col Ministero dei trasporti. Penso che sia valido quanto è stato affermato dai senatori Cavalli e Sema in ordine ad un coordinamento anche con altri Ministeri a seconda del settore della Marina mercantile che si va ad esaminare. Questo è un rilievo senz'altro opportuno e dobbiamo riconoscere che nella relazione che ci ha sottoposto stamane il Ministro, con la nomina della commissione consultiva di cui egli ci ha riferito, questa tendenza ad un coordinamento tra i vari settori già si comincia ad intravedere. Anche su questo piano, quindi, mi sembra che il Ministro abbia anticipato le sollecitazioni dell'opposizione che condividiamo in pieno.

È stato rilevato che i nostri cantieri sono inadeguati. Questo l'ho evidenziato anche nella mia relazione. È chiaro che i cantieri dovranno essere portati, nel più breve tempo possibile, allo stesso livello dei cantieri più validi dal punto di vista tecnologico degli altri paesi. Non può negarsi che su questo piano noi siamo carenti, non può negarsi (dobbiamo riconoscere, quando sbagliamo, anche i nostri torti) che una certa linea governativa del passato è stata sbagliata. Oggi, però, abbiamo rivisto la nostra posizione e siamo lanciati (in ciò favoriti dalla con-

giuntura economica che comincia ad essere favorevole) verso il potenziamento della Marina mercantile, in un paese come il nostro che è prevalentemente marinaro.

Per quanto riguarda lo sviluppo della flotta, lascio al Ministro la possibilità di chiarire meglio, nel suo intervento, le linee della valorizzazione della flotta a preminente interesse pubblico; rilevo soltanto che la costituzione delle varie società rappresenta un fatto notevole; tra l'altro, questo tipo di società miste ha trovato in altri settori notevole successo e sicuramente lo troveranno anche nel campo della Marina mercantile.

Il collega Sema ha evidenziato i problemi della pesca con calore e con passione, più da meridionale che da settentrionale. I problemi della pesca sono notevoli; indubbiamente il collega Sema ha puntualizzato maggiormente il problema della ricerca scientifica, ma dobbiamo riconoscere che anche a questo riguardo il ministro Gioia ebbe a soffermarsi non poco in sede di replica alla Camera dei deputati, allorquando egli rilevò l'opportunità di uno sviluppo della ricerca scientifica, l'opportunità di un coordinamento (in quanto sono molti gli enti che si occupano della ricerca scientifica), l'opportunità di realizzare una nave per la ricerca.

Prima di concludere, vorrei richiamarmi alle parole del collega Crollalanza, relative all'opportunità di tener conto del Mezzogiorno in questa linea di rilancio della economia marinara. Siamo perfettamente d'accordo su questo e confidiamo anche nelle origini meridionali del Ministro perchè la richiesta del collega Crollalanza trovi logica attuazione: non per un motivo campanilistico che non avrebbe senso, ma perchè le popolazioni del Mezzogiorno hanno diritto ad una più accentuata considerazione rispetto a quelle del Nord, essendo state, per oltre 100 anni, in uno stato di colonizzazione.

Per quanto concerne le concessioni, ricordo che nella replica del Ministro alla Camera dei deputati, su questo punto è stata ampiamente enunciato l'indirizzo del Ministero con il richiamo alla circolare del gennaio 1974, che, in relazione alle deficienze prospettate dal collega Crollalanza, ha indicato il modo

per superarle sottolineando anche l'opportunità di essere prudenti in una azione di blocco improvviso delle concessioni, in quanto questo blocco potrebbe portare non solo a una disoccupazione nel settore balneare, ma anche a notevoli inconvenienti di carattere igienico-sanitario pregiudicando la nostra attività turistica.

Credo di non dovermi dilungare molto e concludo ringraziando i colleghi che sono intervenuti, e ringraziando anche il presidente che mi ha ascoltato con tanta pazienza.

Per quanto riguarda i due ordini del giorno che sono stati presentati dai colleghi Cavalli e altri, e che alla Camera dei deputati furono accolti parzialmente dal Governo, mi pare che sul primo di questi ordini del giorno il relatore possa esprimere parere favorevole. Sul secondo invece esprimo parere favorevole limitatamente alla seconda parte, riguardante la Marina mercantile.

G I O I A, ministro della marina mercantile. Vorrei innanzitutto rivolgere un ringraziamento cordiale al relatore per la chiarezza e la incisività con le quali ha impostato la sua relazione. Vorrei poi dare qualche chiarimento in ordine al piano di ristrutturazione della FINMARE ai colleghi che hanno chiesto delucidazioni in proposito. Il senatore Cavalli si è posto la domanda: come si fa a finanziare la costruzione di queste nuove navi? Queste nuove navi saranno finanziate col sistema in vigore, e cioè con il credito navale. In occasione dell'approvazione della legge n. 684, abbiamo aumentato gli stanziamenti per il credito navale, e, quindi, almeno per la parte che più ci interessa oggi, per i primi tre anni credo non vi possano essere difficoltà per i finanziamenti.

Per quanto riguarda le preoccupazioni circa la necessità di avere cinque anni disponibili, vorrei precisare al senatore Cavalli che in effetti le nuove navi, che entreranno certamente in esercizio entro il primo triennio, sono considerate, nella relazione che ho fatto, nel numero di 17 per quanto riguarda le merci secche, e nel numero di 12 per quanto riguarda il potenziamento dei servizi di linea per i collegamenti con le isole

maggiori, in modo di raggiungere, per questi servizi, un totale di 33 unità. Per la maggior parte di queste navi ho anche indicato la data di consegna mentre per le 17 navi destinate ai servizi di massa, le date sono state tutte indicate. Per le altre non ancora. Ma nella prima riunione del Comitato costituito tra l'armamento pubblico e quello privato con la partecipazione dei rappresentanti della Fincantieri saranno stabiliti i programmi e le date di consegna. Si è d'intesa, peraltro, che quando le esigenze dei servizi lo dovessero richiedere, non potendosi attendere la consegna di navi nuove, si provvederà con noleggi provvisori, in attesa che le navi nuove vengano consegnate.

L'esigenza di nominare i comitati di coordinamento è stata avvertita anche in relazione alle preoccupazioni espresse dal senatore Sema, per eliminare, cioè, ogni possibile concorrenza tra le flotte di Stato e in relazione al volume attuale del traffico e del prevedibile aumento, in modo da provvedere ad una equa ripartizione del traffico tra la flotta pubblica e quella privata.

Posto l'obiettivo del 50 per cento, è evidente che una quota fissa di questo 50 per cento, per evitare la concorrenza tra la flotta pubblica e quella privata, va riservato alla flotta pubblica. È ovvio che se oggi una flotta pubblica, avesse una percentuale, poniamo, maggiore, nessuno si propone di farla regredire; in ogni caso si farà in modo di evitare squilibri e contrasti all'interno stesso della flotta pubblica e tra questa e quella privata.

La flotta privata, che in questi ultimi anni non ha dato prova di grande coesione, e perciò non è stata in grado di programmare la sua azione, preoccupata dal sorgere della nuova flotta Fimmare, ha trovato in ciò la ragione di una rinnovata unità operativa. E questo certamente deve essere considerato un dato positivo per il futuro.

Attraverso la costituzione dei predetti comitati, si vuole altresì garantire la flotta privata, ma si vuole anche ricercare una più ampia collaborazione, che consenta all'armamento italiano unito di acquisire nuovi traffici: e questa decisione è stata accolta dagli

armatori privati con soddisfazione, perchè hanno acquisito così la certezza che non si mira a potenziare la flotta pubblica in quanto tale, ma si mira alla espansione generale dei traffici del nostro Paese, al fine di dare un contributo notevole allo sviluppo economico italiano. Già in precedenza ho fatto presente la volontà dell'amministrazione di rivedere tutti i costi che danno origine alle sovvenzioni. Perchè è bene che queste cose si sappiano. Non è certamente per molti dei colleghi una novità che queste sovvenzioni, negli anni precedenti e in particolare per il settore passeggeri, ma anche per il servizio merci di linea, sono state gravate da un certo costo di produzione delle navi che in più di qualche occasione è sembrato non certamente competitivo rispetto ai costi internazionali.

Cioè, si è in qualche modo tentato di alleviare la crisi dei cantieri. Nella determinazione della sovvezione la quota dell'ammortamento è una componente importante. Si tenga presente che una delle navi moderne, entrata in esercizio l'anno scorso, l'« Americana », ha una quota di ammortamento che i tecnici dicono essere eccessivo rispetto al valore reale che avrebbe dovuto avere la nave al tempo in cui fu commessa e pagata. Dico questo per registrare con soddisfazione che, ciò nonostante e dopo appena pochi viaggi, l'« Americana » arriverà a Genova, nei prossimi giorni, con un carico pari all'80 per cento della capacità di stiva e malgrado il non indifferente onere per ammortamento e una certa quota di carico di spese amministrative generali della società, forse produrrà qualche utile e comunque sarà in pareggio.

Questo è un dato positivo, perchè con questo programma, fondato, per quanto riguarda le merci di linea, non soltanto sul potenziamento, che peraltro è modesto, dei nuovi servizi, ma sulla sostituzione di navi obsolete con navi nuove e moderne, possiamo guardare — le cose certamente vanno verificate mese per mese — con una certa tranquillità per il futuro di questa attività.

Ricorderò poi in questa sede il problema, sollevato anche dai sindacati, di una concorrenza anomala tra le Ferrovie dello Stato e

la Tirrenia per i servizi di collegamento con la Sardegna. Una situazione che vi riassumo sinteticamente. Nel 1971 il costo dei servizi della Tirrenia fu di 823 milioni, mentre il costo dei servizi ferroviari fu di oltre 3 miliardi; per il 1975 si prevede un costo di 4 miliardi per la Tirrenia e di oltre 12 miliardi per le Ferrovie. Si deve tener conto che in base a una direttiva del CIPE si era ritenuto di dare un indirizzo preciso per unificare i servizi in un'unica gestione che avrebbe dovuto essere affidata alla Tirrenia. Nonostante la legge del 20 dicembre 1974 dia alla Tirrenia il compito di provvedere ai collegamenti con le isole maggiori e minori, pare che si trovi una certa difficoltà ad ottenere il rispetto delle leggi. La ragione di un disavanzo così alto delle Ferrovie dello Stato è da ricercare nel fatto che le tariffe convenzionali ferroviarie previste dal piano di rinascita per la Sardegna vengono applicate anche per le merci e per i passeggeri che si imbarcano da e per la Sardegna e, quindi, nel periodo estivo si assiste allo spettacolo poco decoroso di cittadini che litigano per imbarcarsi sui traghetti delle Ferrovie dello Stato. Ciò nonostante, ripeto, c'è un passivo di 12 miliardi. Mi riprometto di trattare la questione col Ministro dei trasporti, ma non vorrei essere messo nelle condizioni di ritirare i traghetti della Tirrenia, perchè è inammissibile che lo Stato faccia concorrenza a se stesso.

M A D E R C H I. In questo caso la legge non solo sarebbe inapplicata dal Ministro, ma addirittura violata.

G I O I A, *ministro della marina mercantile.* No, io sospenderei il servizio per ottenere la soluzione del problema. I sindacati dei marittimi, giustamente fanno rilevare una disparità di trattamento stridente, e, quindi, hanno tutte le buone ragioni per chiedere che il trattamento concesso dalle Ferrovie dello Stato ai propri lavoratori marittimi venga esteso anche agli altri lavoratori marittimi della Tirrenia. Questo è il punto. Io penso che sia possibile trovare un ragionevole componimento di tale situazione. Si po-

trebbe benissimo stabilire che d'ora in poi l'Amministrazione ferroviaria costruisca traghetti che abbiano la capacità di trasportare soltanto vagoni ferroviari, mentre i traghetti che sono già in servizio potrebbero essere dati in gestione alla Tirrenia, eliminando la disparità tra marittimi e ferrovieri, con l'applicazione di una tariffa unica per i servizi non ferroviari, che corrisponda alle esigenze di un regolare andamento della gestione.

Chiuso comunque questo inciso, vorrei far presente che la ristrutturazione della flotta può essere ed è certamente uno degli elementi di una nuova politica marinara. Ma, com'è stato peraltro rilevato, parallelamente bisogna svolgere un'azione anche su piani diversi e noi sappiamo bene, in definitiva, a parte la questione importante dei porti che tratterò subito dopo, qual è la situazione dei cantieri. È stato detto e ricordato dai colleghi. Vorrei solo aggiungere che nel prossimo mese di giugno scade il termine per la presentazione, da parte dei cantieri, dei piani di ristrutturazione previsti dalla legge. La legge n. 878, peraltro, scade il 31 dicembre 1976. Non mi sembra che la legge in vigore possa produrre gli effetti necessari per rendere i nostri cantieri competitivi anche sul piano internazionale. Sono necessarie modifiche, forse anche sostanziali, di questa legge e quindi io ritengo che sia prudente, visto che il termine del 31 dicembre 1976 non è lontano, cogliere quell'occasione per approfondire e indicare una soluzione dei problemi aperti.

È noto che i cantieri non hanno fondi per le spese di esercizio e devono perciò ricorrere al credito bancario con la conseguenza che il tasso d'interesse che debbono pagare grava sul costo generale delle navi in misura spesso non prevedibile; quest'anno, per esempio, hanno pagato il 20 e anche il 22 per cento. I fondi disponibili con la 878 non sono più sufficienti in relazione alla lievitazione dei prezzi e si rende necessario un ulteriore stanziamento di circa 100 miliardi fino al dicembre 1976.

È poi necessario prevedere un fondo adeguato per il credito all'esportazione. Dobbiamo avere chiaro un concetto essenziale:

oggi la ristrutturazione della flotta Finmare è un fatto che dà un grande aiuto ai cantieri navali, i quali hanno commesse fino al primo trimestre del 1978. Attraverso questo programma, che sarà meglio definito dal comitato che ho ricordato, i cantieri entreranno in possesso di dati precisi per elaborare una programmazione fino al 1980. Ma nel 1981 non si dovrà realizzare un altro piano di ristrutturazione della flotta Finmare, quindi, non possiamo non approfittare di questi anni per rendere competitivi i nostri cantieri e per concorrere con successo — come auspicava il senatore Sema — all'aggiudicazione di commesse estere.

Qualcuno potrebbe osservare che ne parlo troppo tempo prima, ma conoscendo i tempi lunghi di discussione delle nostre leggi e della loro approvazione, non mi pare che sia prematuro prospettare questi problemi.

Il sistema del credito agevolato per le esportazioni va riesaminato, tenendo presente che tutte le navi che vengono commesse dall'estero comportano una entrata di valuta nel nostro Paese e devono inoltre servire, data la notevole capacità produttiva dei nostri cantieri, a compensare l'eventuale deficienza di commesse interne.

E, a proposito di competitività, c'è una legge del 1967, la n. 131, che prevede l'assicurazione contro i rischi di aumenti dei costi di produzione. Quella legge è stata disattesa e non ha dato i risultati sperati; sembra ormai il momento di modificarla in modo da dare ai cantieri la possibilità di garantire al committente estero e a quello interno, un costo certo delle navi.

Per la ricerca tecnologica, siamo in ritardo di parecchi anni rispetto agli altri Paesi: di questo devo dare atto al senatore Sema. Entrerà in servizio ai primi di maggio l'unità porta-contenitori « Italica » di 23.800 tonnellate, una delle più moderne navi prodotte dalla cantieristica italiana, ma anche i nostri tecnici sono concordi nell'affermare che in altri Paesi si è già fatto di più. Bisogna dire che nel settore esiste molta disorganizzazione: ci sono tre enti che se ne occupano, i quali non sono coordinati tra loro e non han-

no i mezzi necessari per operare come sarebbe necessario. Purtroppo possiamo affermare che fin qui non hanno dato apprezzabili contributi. Si tratta anche in questo caso di procedere ad una razionale riorganizzazione del settore.

Passiamo ai bacini di carenaggio. Ne abbiamo attualmente sei in fase avanzata di costruzione mentre per altri due i lavori sono stati già appaltati. Tali bacini vengono costruiti con il contributo dello Stato, contributo che è concesso soltanto nella misura dell'80 per cento sulla spesa prevista per la loro costruzione.

B O N I N O. In verità il contributo statale è stato dato solo sulla spesa necessaria alla costruzione degli invasi.

G I O I A, *ministro della marina mercantile.* Comunque mancano tutte le infrastrutture: mancano gli impianti di degasificazione, mancano le gru e ogni altra attrezzatura necessaria a far funzionare un bacino dopo che esso è stato costruito. E di qui altri anni perduti: realizzate le opere, al momento di utilizzarle si resterà bloccati perchè mancherà sempre qualcosa. E si pensi che basterebbero una quarantina di miliardi per attrezzare tutti i bacini di carenaggio attualmente in costruzione.

Noi aspettiamo, e intanto dobbiamo sostenere la concorrenza di Malta e di Scaramanca; per i prossimi mesi è prevista l'apertura del canale di Suez e noi dovremo limitarci a guardare passare tante navi che andranno a fermarsi altrove.

Un altro problema importante è quello del credito navale. Le disponibilità per il credito navale, secondo i calcoli che sono stati effettuati, dovrebbero esaurirsi con il 1977, con la concessione del credito navale per tutte le unità che si trovano già in costruzione nei cantieri. Il problema si pone, dunque, per gli anni successivi. Dal momento che si prevede di costruire un notevole numero di navi nel triennio 1978-1980, occorre provvedere ad aumentare i fondi.

Quello che si è opposto sempre ad una seria programmazione delle costruzioni navali

è stato il costo del denaro. Adesso si è aggiunto un altro elemento di incertezza. Infatti, prima si sapeva che il credito navale comportava un tasso di interesse del 4,75 per cento. Ora, tale tasso dipende dalle oscillazioni che registra il costo del denaro, e deve essere stabilito di volta in volta dal Comitato del credito. In queste condizioni è logico che gli imprenditori esitino a commettere nuove navi. Il tasso di interesse per le autorizzazioni non è predeterminato e non si conosce a quanto ammonta il contributo per il credito navale. È necessario fare in modo che il costo del denaro sia ancorato a dati precisi.

È chiaro, poi, che una politica di rilancio dell'attività marinara comporta anche uno sviluppo degli impianti portuali. Quest'ultima considerazione è stata già fatta dai colleghi; la ripeto solo per comunicare alla Commissione che nell'ultimo Consiglio dei ministri ho presentato due disegni di legge al riguardo, che sono stati approvati e saranno presentati alla Camera dei deputati dove sono già all'esame della competente Commissione altri tre disegni di legge d'iniziativa parlamentare. Ho trovato praticamente un testo già pronto, che però non si riusciva a varare a causa di notevoli contrasti con altri Ministeri interessati. La tesi di fondo è che la marina mercantile, pur avendo rilevanti problemi da affrontare, non ha necessariamente l'esigenza di avere alle proprie dipendenze gli organi tecnici proposti alle opere marittime. Al Ministero della marina mercantile compete però la programmazione delle opere portuali; si è stabilito perciò che i piani regolatori dei porti debbano essere approvati con decreto del Ministro della marina mercantile di concerto con il Ministro per i lavori pubblici. In tal modo si eliminano tutte le lungaggini burocratiche ben note. Viene poi proposta una modifica del Consiglio superiore della marina mercantile, per istituire tre sezioni speciali composte da membri ordinari e straordinari competenti nelle materie omogenee riservate a ciascuna sezione e i cui pareri sostituirebbero a tutti gli effetti quelli collegiali di altri organi dello Stato. Il di-

segno di legge stabilisce anche la nuova classificazione dei porti: porti di preminente interesse nazionale, porti di interesse nazionale, porti di interesse regionale e porti di interesse locale. Vi sono poi diverse categorie di porti in relazione alla loro specifica destinazione: porti per la grande pesca, porti industriali e porti turistici. L'attribuzione della categoria e dell'eventuale specializzazione è fatta dal Ministro della marina mercantile di concerto con i Ministri del tesoro, dei lavori pubblici, della difesa, sentite le Regioni interessate ed una delegazione paritetica composta da tre membri del Consiglio superiore della marina mercantile e da tre membri del Consiglio superiore dei lavori pubblici, presieduta dal direttore generale del demanio marittimo e dei porti del Ministero della marina mercantile. Il provvedimento indica quali caratteristiche debbono avere i porti di preminente interesse nazionale e quelli delle altre categorie.

Il senatore Sema aveva chiesto qualche indicazione sul programma dei lavori attinente ai porti. A tale proposito devo dire che tale programma dovrà essere presentato entro il 23 agosto 1975 in Parlamento e riguarderà sia i porti di interesse nazionale che quelli di preminente interesse nazionale. È necessario, secondo me, accelerare al massimo i lavori nei porti di preminente interesse nazionale che del resto sono molto pochi: sei o sette. Bisogna attrezzarli convenientemente per favorire l'espansione dei traffici, e per impedire che industriali del Nord continuino a mandare le loro merci nei porti del Nord-Europa, anziché preferire quelli italiani. È stabilito anche un coordinamento tra le opere portuali e quelle ferroviarie e viarie, anche autostradali, in modo da evitare intasamenti nel traffico.

C R O L L A L A N Z A. Cosa si farà per le opere che si stanno deteriorando?

G I O I A, *ministro della marina mercantile*. Il problema al momento attuale riguarda la realizzazione dei lavori almeno nei porti di preminente interesse nazionale, senza però che vi siano delle pause tra il com-

pimento di un'opera e l'inizio di quella che viene subito dopo secondo il programma esecutivo.

Vorrei dire qualche cosa circa il problema delle bandiere-ombra; credo che l'unico modo per eliminarle sia quello di trovare adeguate misure di carattere fiscale. Bisognerebbe fare in modo che almeno una parte degli utili di questi armatori sia investita per costruire navi nei cantieri nazionali. In Grecia, per esempio, si sono avuti effetti immediati; nel giro di pochi anni le bandiere-ombra hanno cessato di esistere e si è radoppiato il naviglio. In qualche Paese la esenzione è totale; credo sia esagerato adottare analogo sistema in Italia, sarebbe necessario però trovare una linea mediana. Per le bandiere-ombra lo Stato oggi non ha alcuna entrata erariale, e quindi la loro eliminazione mediante agevolazioni fiscali non comporta perdita per l'erario ma nel complesso un aumento delle entrate. Si tratta, comunque, di problemi per i quali è necessario un approfondimento.

Per quanto riguarda il problema della pesca, onorevole Sema, vorrei dirle che ho presentato, oltre al provvedimento per i porti, anche un disegno di legge per i servizi portuali, che il Consiglio dei ministri ha approvato. Tale disegno di legge da facoltà al Governo di emettere, mi pare entro un anno, disposizioni riguardanti lo svolgimento delle attività portuali. In esso è prevista, inoltre, l'istituzione nell'ambito del Ministero della marina mercantile di un ufficio studi per l'esame dei traffici marittimi e di un ufficio di sperimentazioni e ricerche nel settore della pesca. Ella sa, onorevole Sema, che la ricerca scientifica di tale settore dipende anche dal Ministero dell'agricoltura. Era stata già iniziata una indagine che ora è in via di completamento: gli istituti che a titolo vario nel nostro Paese si occupano della ricerca suddetta sono cinquanta, si tratta quindi di coordinare la loro attività fino a quando la legge delega sarà approvata dal Parlamento.

Per quanto riguarda l'inquinamento, la Camera dei deputati ha all'esame un disegno di legge predisposto dal Comitato delle acque concernente il disinquinamento delle ac-

que interne (laghi, lagune, fiumi, eccetera). Ho fatto predisporre un disegno di legge e sto aspettando, per presentarlo, che la Camera approvi quello all'esame, per vedere se e in quale misura le norme più importanti di esso possono essere trasferite nel provvedimento di legge per le acque marittime. Naturalmente, la proposta che è stata fatta di coordinare in questo settore anche gli altri interventi dei Paesi rivieraschi mediterranei mi trova consenziente.

Per quanto riguarda il demanio marittimo ricordo soltanto che ho diramato una circolare molto drastica che prevede la denuncia all'autorità giudiziaria degli abusivi che hanno costruito senza licenza e senza concessione lungo le coste. In Calabria, ove si è costruito a tappeto, in modo scandaloso, abbiamo fatto ordinare la demolizione; allo scopo è stata indetta una gara che però è andata più volte deserta.

S E M A. Hanno paura della dinamite!

B O N I N O. Destinate le costruzioni a case popolari, ma non demolitele, in un Paese come il nostro dove esistono ancora migliaia di baracche!

G I O I A, *ministro della marina mercantile*. Se dobbiamo difendere le spiagge e le coste non c'è altra via! Abbiamo chiesto l'intervento del Genio militare perchè non ci sono appaltatori disposti a concorrere, non so se per timore, o se perchè i lavori sono di poco conto.

È in corso, inoltre, la rivalutazione dei canoni (ce ne sono alcuni irrisori, ammontanti a 400 lire) e l'instaurazione di un nuovo sistema per le concessioni di lunga durata, sulla base dei valori reali. L'intesa si dovrebbe perfezionare nel senso di destinare una parte delle maggiori entrate per coprire le spese necessarie per la tutela del demanio marittimo.

Le spiagge libere sono abbandonate e nessuno se ne occupa e costituiscono un pericolo per la salute pubblica. Secondo le statistiche, il maggior numero di morti per annegamento si ha negli specchi d'acqua pro-

spicienti le spiagge libere dove non esistono servizi di soccorso.

Nei prossimi mesi intendiamo proporre l'aumento dell'organico degli addetti ai servizi demaniali anche per fare una specie di catasto del demanio. Si è verificato in molte parti del Paese che la sequenza consecutiva delle costruzioni impedisca perfino l'accesso al mare da parte dei cittadini; è quindi necessario avere un piano catastale in modo da risolvere il problema. Si daranno, intanto, nuove concessioni o meno a seconda della situazione.

Onorevoli colleghi, vi ringrazio per l'attenzione e, naturalmente, non posso che sollecitare il voto favorevole della Commissione al bilancio del Ministero della marina mercantile.

Accolgo come raccomandazione il primo dei due ordini del giorno illustrati dal senatore Cavalli. Quanto al secondo, lo accolgo per la parte di mia competenza, con preghiera di sostituire, al secondo rigo, la parola « fittizio » con l'altra « formale », in quanto

l'espressione non mi sembra molto parlamentare.

P R E S I D E N T E . Nello stesso ordine del giorno, oltre alla modifica suggerita dall'onorevole Ministro, è meglio dire: « ... a presentare ogni quadrimestre alle competenti commissioni parlamentari... » invece che « ... a presentare ogni quadrimestre alla 8ª Commissione... ». Poichè non ci sono obiezioni, così rimane stabilito.

Se non si fanno obiezioni, resta inteso che la Commissione, a maggioranza, conferisce al relatore, senatore Santonastaso, il mandato di trasmettere alla 5ª Commissione rapporto favorevole sullo stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile.

(Così rimane stabilito).

La seduta termina alle ore 13,45.

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