

SENATO DELLA REPUBBLICA

— X LEGISLATURA —

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

INDAGINE CONOSCITIVA
SULLA SITUAZIONE, SULLE PROSPETTIVE E SULLE
POLITICHE DA ADOTTARE NEL SETTORE DELL'AUTO-
TRASPORTO MERCI IN ORDINE ALLA SCADENZA DEL
1992 (MERCATO INTERNO DELLA CEE)

15° Resoconto stenografico

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 29 GIUGNO 1988

(Antimeridiana)

Presidenza del Presidente BERNARDI

INDICE

Audizione del Ministro della marina mercantile

PRESIDENTE	Pag. 3, 4, 8 e <i>passim</i>
BISSO (PCI)	4, 6
MARIOTTI (FEE)	6
PRANDINI, ministro della marina mercantile ...	3, 5, 6 e <i>passim</i>

Interviene, a norma dell'articolo 48 del Regolamento, il ministro della marina mercantile Prandini.

I lavori hanno inizio alle ore 11,50.

Audizione del Ministro della marina mercantile.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sulla situazione, sulle prospettive e sulle politiche da adottare nel settore dell'autotrasporto merci in ordine alla scadenza del 1992 (mercato interno della CEE).

Procediamo oggi all'audizione del ministro della marina mercantile Prandini.

Come ella sa, signor Ministro, stiamo terminando l'indagine sul problema del trasporto merci in Italia: abbiamo ascoltato gli operatori economici del settore, le rappresentanze di categoria e gli operatori politici. A lei dovremo porre una domanda che si riallaccia alle comunicazioni che ci ha reso poco fa. Di fronte ad una crescita della domanda di trasporto, prevista nel 40 per cento, e di fronte alla prospettiva di un mercato unico, sappiamo che lei ha presentato un disegno di legge sul cabotaggio. In particolare vorremmo chiederle qual è la sua opinione di fronte alla situazione attuale e come il Ministero intenda addivenire al riequilibrio fra le diverse modalità del trasporto: attualmente è troppo prevalente quello su strada, mentre quello marino è di gran lunga inferiore rispetto agli altri. Quale incoraggiamento si dà al cabotaggio marittimo? Quale incoraggiamento al perfezionamento tecnologico dei mezzi di trasporto marittimo? Quali prospettive prevede in questo settore?

PRANDINI, *ministro della marina mercantile*. Onorevole Presidente, nei primi giorni di maggio il Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro della marina mercantile, ha approvato un disegno di legge che riguarda il rilancio del cabotaggio delle merci. Mi auguro dunque che le urgenze di cui ha parlato, che non sono infondate e che bensì trovano riscontro nella pressione da parte di alcuni

paesi della Comunità economica europea, come l'Inghilterra, la quale ha preteso che venisse messa all'ordine del giorno del Consiglio dei ministri della CEE la questione del cabotaggio e la liberalizzazione del trasporto nella Comunità, possano essere al più presto affrontate. Il Governo ed il Parlamento debbono accelerare i tempi di attuazione della loro volontà di rilancio del cabotaggio.

Vi sono iniziative che riguardano la portualità e le gestioni portuali, il cabotaggio; un'altra iniziativa riguarda l'istituzione del CIPET e quindi l'intermodalità. I porti, il cabotaggio e l'intermodalità sono tre momenti concomitanti e devono essere affrontati con rapidità: non vogliamo perdere anche l'ultimo «tram» in vista della scadenza del 1992.

A questo proposito dobbiamo pensare pure al tempo che occorre per costruire le navi. Da questo punto di vista dobbiamo fronteggiare una crisi cantieristica non di poco conto.

Se, quindi, predisporremo questo strumento legislativo in tempi ravvicinati, potremo intervenire anche per finalizzare altri interventi del Governo in direzione degli obiettivi che vogliamo conseguire.

È giusto ed importante sottolineare la pochezza del trasporto marittimo delle merci rispetto alle quote di trasporto affidate ad altre modalità. Tuttavia - diciamo con franchezza - queste sono anche le conseguenze di scelte di politica economica che appartengono al passato. Se vogliamo capovolgere quelle scelte ed abbiamo la forza di farlo, privilegiando il trasporto marittimo, dovremo dimostrarlo proprio in occasione di questa iniziativa legislativa sul cabotaggio, che il Parlamento dovrà affrontare in tempi ragionevoli, ma anche estremamente ravvicinati.

Mi auguro di poter presentare entro il mese di luglio il disegno di legge sulla riforma delle gestioni portuali al Consiglio dei Ministri. Naturalmente ciò avverrà dopo aver ascoltato le forze politiche, i sindacati e il personale portuale. Con la presentazione di questo disegno di legge il Parlamento avrà dei precisi punti di riferimento che gli forniranno un adeguato panorama di scelte.

Tutti noi ci rendiamo conto dell'entità del problema. Debbo anzi dare atto ai sindacati che, in sede di rinnovo del contratto, hanno

tangibilmente dimostrato di essere particolarmente sensibili alla questione e di essere impegnati per una sua risoluzione. È necessario perciò varare delle riforme che ormai non sono più procrastinabili. Dobbiamo evitare di perdere possibilità di occupazione e di ridurre le quote di merci trasportate dalla nostra bandiera nazionale. Una simile riduzione delle quote si è già verificata, ma la situazione si aggraverà ulteriormente nel prossimo futuro se non si adotteranno dei provvedimenti.

Per quanto riguarda le gestioni portuali, debbo precisare che lo schema di disegno di legge di riforma che presenterò al Consiglio dei Ministri è estremamente prudente, oserei dire troppo prudente. Potrebbe addirittura considerarsi insufficiente rispetto alle necessità, ma il realismo politico mi impone di adottare una piccola riforma che vada nella direzione giusta. Successivamente il Parlamento considererà che cosa è opportuno fare.

La mia sarà una proposta aperta a diverse soluzioni. Le gestioni portuali, il cabotaggio, il CIPET e l'intermodalità sono momenti diversi di decisione politica che potranno dare delle risposte concrete ai problemi sul tappeto.

PRESIDENTE. Ringrazio il ministro Prandini per la sua esposizione.

I senatori che intendono porre quesiti al Ministro della marina mercantile hanno facoltà di parlare.

BISSO. Voglio fare al Ministro due domande, la prima concernente la flotta nazionale e la seconda concernente il cabotaggio.

Vorrei sapere dal Ministro, per la parte che gli compete, con quali strumenti intende operare per accrescere la quota di traffico merci trasportata via mare dalla nostra flotta. Su tale questione insisto da tempo: ho avuto molte risposte, ma non sono stato mai convinto dai dati fornitimi. I fatti confermano che le risposte non erano basate sulla realtà.

Su questo tema dovremo soffermarci ed io mi permetto di richiamarlo in questa sede. Il problema, a mio parere, è molto grave, anche perchè si sta complessivamente riducendo la capacità di trasporto della nostra flotta nazionale rispetto a quella posseduta dalle altre flotte. Lo sviluppo economico del Paese deter-

mina alcune esigenze, cui la nostra flotta non è stata in grado di far fronte nel passato e non potrà far fronte per il futuro.

Come tutti ricordano, la Confitarma ha affermato che la capacità complessiva della flotta italiana è di 80 milioni di tonnellate. La suddetta capacità deve però essere divisa tra il trasporto nazionale e il trasporto per conto terzi. Non dobbiamo poi dimenticare il problema delle esportazioni. Il prodotto italiano viene collocato su altri mercati, ma per raggiungerli è necessario usare il trasporto marittimo, non il trasporto ferroviario. Dobbiamo perciò renderci conto che lo sviluppo dell'economia italiana induce una produzione di circa 230 milioni di tonnellate, ma che la flotta italiana è in grado di trasportarne circa 50 milioni.

Lo squilibrio tra il bisogno di trasporto e l'effettiva capacità della flotta nazionale è enorme; è necessario risolvere questo problema. All'interno degli accordi internazionali e nel loro rispetto rigoroso, è necessario affermare che gli squilibri aumentano proprio a causa dei rapporti con l'estero. Ad esempio, la flotta italiana è in grado di trasportare soltanto 6 milioni di manufatti, ma il nostro Paese ne produce 36 milioni. Gli armatori esteri, perciò, trasportano la maggior parte della merce.

La forbice esistente tra trasporto marittimo italiano ed estero tende quindi ad aumentare e causa, inoltre, delle ricadute negative, che la Banca d'Italia ha quantificato in circa 700 miliardi. È necessario perciò varare delle leggi a favore dell'economia marittima.

Su questo argomento mi sono già soffermato a lungo, ma proprio esso deve indurci a scegliere la politica da seguire. Lo Stato italiano spende troppo in politiche assistenziali. Credo che sia giunto il momento di spendere per finanziare una politica che ci permetta di trovare una nuova collocazione sul mercato mondiale dei trasporti. La questione è sempre più urgente: una flotta come quella italiana rappresenta un grosso rischio per gli stessi porti del nostro Paese.

Signor Ministro, lei sa che ci troviamo in presenza di *containers* che circolano per il mondo, ma che sono esclusi dal trasporto marittimo italiano. I *jumbo-containers* monopolizzano circa il 70 per cento di questo trasporto.

Ma appunto perchè si tratta di navi da 3.000 contenitori, esse hanno sconvolto tutta l'organizzazione dei punti di approdo. Lei sa che è stato deciso qualche anno fa in sede europea di toccare due soli porti, quello di Rotterdam e quello spagnolo di Valencia. Speriamo adesso di poter porre la candidatura del porto di Genova a livello europeo, proprio perchè esistono alcune circostanze che ci fanno sperare di poter recuperare queste grandi correnti di traffico. Differentemente vuol dire che la merce in *containers* può arrivare a Genova, a Livorno o anche a Milano e Torino attraverso rotte continentali, come già sta avvenendo dati gli alti costi di gestione del trasporto.

Ci troviamo di fronte ad una strozzatura per quanto concerne l'economia marittima e ciò presenta enormi ripercussioni sull'intera economia del Paese. Occorre potenziare con politiche adeguate il settore, ma avremo sicuramente modo di riaffrontare questo tema.

Per quanto riguarda il cabotaggio, non entro nel merito del disegno di legge recentemente presentato perchè avremo modo di farlo sia alla Camera che qui al Senato quando ne affronteremo l'esame; però mi permetto di fare un'osservazione di carattere generale. Il provvedimento, così come è stato concepito da lei e dal suo Dicastero, signor Ministro, agisce sul lato dell'offerta e quindi sul lato del servizio marittimo, pensando che appunto un miglior servizio marittimo possa essere la chiave di volta per aumentare il trasporto cabotiero o per dirottare 6 o 7 milioni di tonnellate di merce cosiddetta ricca dei 30 milioni che circolano sulle strade da Nord a Sud e viceversa. Io credo, invece, che il problema - e questa è la domanda che le rivolgo - debba essere riconsiderato perchè indubbiamente esiste (basti pensare che il 60 per cento delle navi adibite a questo trasporto ha più di venti anni d'anzianità e quindi è una flotta che va ammodernata), ma occorre agire soprattutto dal lato della domanda, anche quando si affrontano i problemi delle provvidenze. Occorre stimolare una domanda di trasporto cabotiero, perchè se non si aggrega una domanda sufficiente è inutile mettere a segno un'offerta di trasporto marittimo in cabotaggio degna dei traffici internazionali.

Aggiungo che queste sono decisioni che vanno prese non sul mare, ma per terra, perchè oggi chi detiene il monopolio del trasporto delle merci è il camionista. Allora il problema è quello di dar vita ad una politica per il trasporto via mare che integri quella del trasporto su gomma, anche al fine di decongestionare il traffico italiano. È necessario, quindi, completare il progetto delle 14 o 15 navi traghetto che colleghino alcuni punti strategici individuati nei porti e facciano fronte al traffico cabotiero. Signor Ministro, è disponibile a mettere a punto nell'ambito del disegno di legge presentato al Parlamento una politica di aggregazione della domanda?

PRANDINI, *ministro della marina mercantile*. Signor Presidente, rispondo subito a quest'ultima domanda del senatore Bisso perchè in qualche modo si collega all'introduzione di questa mattina.

È fuori di dubbio che il momento di aggregazione della domanda è consequenziale alle scelte politiche che dovremo compiere per la cosiddetta intermodalità. Esso coinvolge diversi Dicasteri e diverse responsabilità di Governo, che devono trovare nel CIPE la sede decisionale di coordinamento e di controllo, mentre per l'attuazione dovranno far ricorso alle singole disponibilità dei Ministeri. Se oggi vogliamo rilanciare il cabotaggio, il Ministero della marina mercantile, nella sua responsabilità e per le sue competenze, evidentemente deve affinare il servizio marittimo in modo da rendere appetibile il trasporto alternativo a quello su gomma o a quello ferroviario. Non c'è alcuna volontà di limitare il disegno di legge presentato al Parlamento alla normativa già prevista: gli onorevoli senatori e i colleghi deputati possono arricchire quel provvedimento soprattutto se ciò tende a dotare il nostro paese - principalmente nella sfera privata - di una capacità di trasporto marittimo paragonabile a quella di altri paesi già pronti ad operare sul mercato internazionale. Sarà quindi opportuno discutere tali modalità di intervento, sia per quanto riguarda l'offerta che per quanto riguarda l'aggregazione della domanda. Quando dicevo che il disegno di legge da me predisposto si presenta al Parlamento in termini di grande disponibilità e di

apertura non volevo fare affermazione astratta o di principio.

In sede governativa pesa forse eccessivamente la preoccupazione delle singole competenze delle varie amministrazioni, ma il momento di elaborazione legislativa può affrontare l'aspetto del raccordo senza necessariamente muoversi nell'ambito del disegno di legge già elaborato.

Per quanto riguarda, invece, le considerazioni più generali che abbiamo affrontato, ricordo che oggi tenterò una mediazione per il contratto dei lavoratori marittimi che riguarda circa 30.000 addetti. Indubbiamente le preoccupazioni espresse dal senatore Bisso sono largamente condivise. Se le imprese armatoriali sono su una posizione di rigidità, ciò è dovuto non tanto per le richieste dei sindacati, che a mio avviso sono tutto sommato accessibili e ragionevoli ...

BISSO. Più che ragionevoli!

PRANDINI, *ministro della marina mercantile*. ..., quanto per la situazione che si annuncia nel futuro.

Per quanto concerne la prospettiva, una prospettiva sarà possibile se ci sarà una risposta anche politica. Credo che sia difficile contraddire la domanda che viene dall'armamento; ma nella legge finanziaria 1988 - lo dicevo stamattina al collega Amato e al Presidente del Consiglio che ho consultato in previsione della trattativa di oggi pomeriggio - vi è stata molta severità e insensibilità rispetto alle necessità dell'armamento. Dobbiamo, quindi, farci carico del problema politicamente se non vogliamo vedere ulteriormente ridotte le possibilità del trasporto marittimo italiano. È questa la prima risposta.

La seconda risposta è che manca una sensibilizzazione del momento operativo, decisionale, politico-ministeriale per quanto riguarda le nostre proiezioni verso l'estero circa l'utilizzo della flotta italiana. Le partecipazioni statali si distinguono per la loro totale disponibilità ad affidare ad altri il trasporto marittimo delle merci. Il ministro Granelli nel precedente Governo, di fronte a una mia sollecitazione in Consiglio dei Ministri, aveva dato la sua totale disponibilità; credo che con l'onorevole

Fracanzani si possa riprendere questo discorso, ma anche il Parlamento dovrebbe in qualche misura attivarsi anche nei confronti del Ministero degli esteri e del Ministero del commercio con l'estero. Nel momento in cui andiamo a definire linee di credito, finanziamenti, contributi a paesi terzi, dovremmo preoccuparci della riserva nazionale anche per quanto riguarda il trasporto, cosa che oggi non viene assolutamente fatta. C'è, quindi, la opportunità di farci carico di questa esigenza, anche perchè avremo la possibilità di incrementare la flotta se saremo nelle condizioni di garantire alcune cose.

La terza risposta che voglio dare al senatore Bisso riguarda la necessaria maturazione di una disponibilità a mettere il nostro armamento in condizioni di reale concorrenzialità non certo con i paesi terzi, perchè correremmo il rischio di non avere quadri di riferimento, ma con i nostri *partners* europei. Non dico che per necessità bisogna accettare il secondo registro o le bandiere ombra, ma certamente, se non accettiamo questa soluzione, dobbiamo praticare la via della fiscalizzazione di una serie di voci che concorrono a definire i costi di gestione. I costi di gestione ci pongono decisamente fuori mercato. Sarà possibile incrementare anche le potenzialità di trasporto della nostra flotta nazionale, che evidentemente manterrà bandiera nazionale, se faremo una politica di incentivazione e di sostegno, se creeremo le condizioni di cui ho parlato che sono irrinunciabili e oggettive e che devono trovare nel Governo e anche nel Parlamento le risposte più adeguate.

MARIOTTI. Signor Presidente, credo di non uscire dal tema, ma mi sembra dalla risposta del Ministro e dall'intervento del collega Bisso che stiamo ragionando intorno ad alcuni aspetti che caratterizzano il nostro dibattito. È un dibattito che va avanti da tanto tempo, forse da troppo, e che a mio giudizio non ha risposto alla sfida che abbiamo di fronte, una sfida che coinvolge il mondo intero, che vede svilupparsi processi macroscopici e dinamici di eccezionale dimensione e ci trova ancora a cercare di definire quale può e deve essere il ruolo del trasporto marittimo per un paese marittimo come l'Italia, con molti inconvenienti e con

molte lacune. Mi sembra che le enunciazioni del Ministro e i provvedimenti che ha inteso porre all'attenzione del Consiglio dei Ministri e poi del Parlamento siano significativi della necessità di affrontare temi di grande rilievo.

Stiamo discutendo infatti dei porti, che sono la base dell'attività marittima, e del cabotaggio, attività che dovrà assumere dimensioni rilevanti e dovrà inserirsi in quel contesto di intermodalità a cui si è fatto riferimento. La mia preoccupazione è che ancora una volta si possa scadere nel settorialismo, nella naturale e talvolta comprensibile posizione di chi tende a difendere il proprio ambito; mi riferisco a chiare lettere ai vari Ministeri, al Ministero dei trasporti, al Ministero della marina mercantile, al Ministero degli esteri. Dobbiamo fare un salto di qualità; non possiamo soffermarci a ridiscutere il vecchio e a rielaborarlo in maniera vecchia. Porto un esempio. Per quanto riguarda la classificazione dei porti, il dimensionamento dei sistemi, la individuazione dei sistemi nel nostro Paese, va ancora avanti la tendenza a suddividere gli ambiti tenendo conto dell'autorità regionale: ci sono infatti attività amministrative e connessioni con il lavoro della Regione che non possono essere trascurate, ma non dobbiamo limitarci a questo ambito perchè oggi i traffici hanno dimensione planetaria. Come facciamo a rimanere legati ad ambiti che devono corrispondere a circoscrizioni amministrative che hanno grandissima validità nell'amministrazione del paese, ma che vengono schiacciate quando consideriamo la vastità della problematica relativa? Si dice che il punto di riferimento dei *jumbo-containers* saranno Rotterdam e Valencia in Europa. Noi delimitiamo la nostra attenzione ad ambiti che sono assolutamente incongrui alla nuova realtà che abbiamo di fronte.

Quindi, anche in questa materia e alla luce di questa valutazione, chiedo che vi sia una attenzione particolare nella definizione degli ambiti, che non hanno assolutamente una connotazione particolaristica o localistica (vorrei che fosse lontano da noi ogni pensiero riferito a funzioni legate alla propria esperienza particolare e alla necessità di rispondere alle istanze dei singoli collegi). Rivolgo perciò un invito ad affrontare il problema - e

naturalmente vi dedicheremo tutta la nostra attenzione - in questi termini, cioè come una grande sfida.

Porto un esempio che può essere considerato analogo. Guardiamo cos'è accaduto nel campo della computerizzazione, nel campo degli interscambi di capitali, nelle borse; pensiamo ad una borsa internazionale che funzioni con i *computers* ventiquattro ore al giorno, con operazioni che si svolgono contemporaneamente a Tokio, a Londra, a New York e presto anche nel nostro Paese. Le stesse tecnologie si sviluppano nei porti; in pratica il lavoro è già computerizzato: la nave viene caricata e scaricata quando ancora deve raggiungere il porto, tutto è programmato.

Non possiamo pensare ancora in termini di assistenzialismo, di mantenimento dell'esistente, di sovvenzioni ad operazioni che non guardino a prospettive del tutto diverse: è in atto una rivoluzione. Dobbiamo far riferimento a questa interconnessione, che è stata ben inquadrata dal Ministro, all'intermodalità, al rapporto tra il mare, la terra ed i diversi mezzi di trasporto.

Da questo punto di vista richiamo l'attenzione dei colleghi su un aspetto non secondario in un Paese come il nostro che è assolutamente carente di spazi. Nel dimensionare la portualità, nell'individuare quali dovranno essere gli scali e quale consistenza dovranno avere nel contesto nazionale, dobbiamo tenere conto che dietro lo scalo, a margine dello scalo, esistono, nella maggioranza dei casi, residenze, città, ambienti che non possono essere sovvertiti. L'intervento - ecco perchè dicevo non limitiamoci allo stretto ambito del Ministero - deve spaziare a tutto campo, tenendo conto anche dell'inevitabile impatto ambientale. Impatto ambientale negativo significa impossibilità del porto di funzionare, opposizioni, veti, ritardi, tutte cose che non possiamo permetterci, perchè il tempo in questo caso è veramente ricchezza.

Sono queste, signor Ministro, le raccomandazioni che mi sento di rivolgerle; soprattutto le raccomando di prestare attenzione particolare all'entrata in funzione del CIPET, che giudichiamo necessario, alla razionalizzazione e alla organizzazione del trasporto, in modo da

avere uno strumento in più per una realtà diversa da quella del passato recente.

PRESIDENTE. Prima di darle la parola per la replica, signor Ministro, voglio aggiungere qualcosa riprendendo una frase del senatore Bisso: costruire la domanda di trasporto marittimo per evitare che, al di là delle intenzioni di tutti, la legge sul cabotaggio si risolva non tanto in assistenza, quanto in un potenziamento delle imprese a cui non corrisponde una domanda di trasporto.

Lei ha parlato prima di un ufficio studi del Ministero della marina mercantile: è un'ottima idea. Vorrei chiederle che durante l'iter parlamentare di approvazione del provvedimento di cui si è parlato quell'ufficio studi venga attivato. Ad esempio, l'individuazione dei porti è ancora un aspetto troppo generico e fumoso ed una delle cause per cui il cabotaggio non ha avuto grande fortuna è proprio la cosiddetta rottura dei carichi, cioè quel fenomeno per cui il tempo tra il carico delle merci e l'invio di esse è tale da rendere antieconomico quel tipo di trasporto. L'individuazione dei porti secondo le vocazioni esistenti e l'esame attento delle attrezzature portuali e dell'entroterra sarebbe un'opera già di per sé importantissima. In Italia vi è una polemica sulle autostrade; si dice che non dobbiamo costruirne di nuove, ma che si deve pensare piuttosto a potenziare altri modi di trasporto. Io credo che questi discorsi vadano affrontati realisticamente: non voglio esaltare le autostrade, ma i nodi stradali vanno visti non come raccordi Nord-Sud ed Est-Ovest, bensì come snodi al servizio dei porti o degli interporti. Se non vi è una centralità del trasporto, anche l'interporto non serve a nulla. Allora, guardiamo l'entroterra dei porti per consentirne il massimo utilizzo.

Vi è un altro problema: se, ad esempio, il mittente di una merce deve imbarcare un intero autotreno sulla nave, con un autista che accompagna il carico da Genova a Palermo, il costo del trasporto è penalizzante rispetto alla spedizione via strada. Se invece fosse possibile mettere sulla nave soltanto il semirimorchio, risparmiando spazio e costi per l'autista, si potrebbe trovare convenienza. Ciò significa però che la tecnologia deve essere incoraggiata, anche con l'apporto pubblico. Potrebbe

pensarsi, ad esempio, a dare il massimo spazio alle trattatrici, senza tutti gli ammenicoli che servono a rendere confortevole il viaggio dell'autista.

Lo stesso regime assicurativo pone dei problemi: chi risponde per responsabilità civile nel caso in cui il semirimorchio di un mittente che sta a Genova viene attaccato, a Palermo, alla trattatrice di un altro operatore? Anche questo aspetto va puntualizzato.

Per quanto concerne, poi, il CIPET, c'è una interdisciplinarietà del problema. Il Ministro dovrebbe farsi parte attiva per sciogliere questo nodo, in modo che quanto l'iter parlamentare sarà completo tutti gli aspetti del cabotaggio siano risolti. Certo, in tal modo il risultato sarà effettivamente più fruttuoso.

PRANDINI, *ministro della marina mercantile*. Devo assicurare la Commissione del fatto che i suggerimenti circa la predisposizione dello studio sui porti e sui retroterra, sulle possibilità di intermodalità ed anche circa una previsione di possibili costi, saranno senz'altro accolti. Attiverò il Ministero immediatamente in questa direzione, in modo da essere puntuale nel momento in cui il Parlamento avrà definito le iniziative legislative.

Anche per quanto riguarda gli aspetti più particolari finalizzati ad incoraggiare realmente il cabotaggio, credo che cercherò di farli inserire all'ordine del giorno dell'impegno del Ministero in modo da poter essere anche a tale riguardo operativi al momento opportuno.

Circa l'intervento del senatore Mariotti, devo dire che egli sa di trovarmi perfettamente d'accordo con le considerazioni e le sollecitazioni da lui sviluppate. Le stesse sollecitazioni però, le vorrei rivolgere io nei confronti del Parlamento, perchè sono quanto mai consapevole che il Governo propone, ma poi chi deve decidere è il Parlamento. Siccome si tratta di iniziative di riforma, che devono essere realmente tali e non limitarsi ad una previsione di alcune commesse, invito il Parlamento a rendersi conto della situazione e a tradurre in concreto questa volontà di riforma in modo coraggioso, perchè i problemi che abbiamo di fronte sono veramente gravi e preoccupanti per quanto riguarda le scadenze che ci attendono, sia quella del 1992 che quelle del 1989 e

8ª COMMISSIONE

15º RESOCONTO STEN (29 giugno 1988)

del 1994. I problemi ci sono e nell'arco di 3-4 anni ci giocheremo tutte le reali possibilità di rimanere sul mercato. Il Governo ed il Parlamento si muovono quindi per gli stessi obiettivi; però credo che il Parlamento dovrebbe discutere, decidere e approvare i disegni di legge che, per quanto mi riguarda, ho già elaborato. Non tutti sono stati presentati, ma ciò è dovuto più che altro alle lungaggini amministrative dei concerti, delle consultazioni che spesso vanno a svilire anche la più coraggiosa delle proposte che può maturare il singolo Ministro. Mi auguro che poi nel Parlamento si riscopra la necessità di incidere e di riformare profondamente.

PRESIDENTE. Su questo penso che non ci debbano essere dubbi neanche da parte del Parlamento.

Ringrazio a nome della Commissione il Ministro della marina mercantile e dichiaro conclusa l'audizione.

Il seguito dell'indagine è rinviato ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 12,50.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

*Il Consigliere parlamentare preposto all'Ufficio centrale
e dei resoconti stenografici*

DOTT. ETTORE LAURENZANO