

N. 2238-A
Resoconti XVII

BILANCIO DI PREVISIONE DELLO STATO PER L'ANNO FINANZIARIO 1976

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

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

INDICE

SEDUTA DI GIOVEDÌ 18 SETTEMBRE 1975

PRESIDENTE	Pag. 917, 921, 925 e <i>passim</i>
ARNONE, <i>relatore alla Commissione</i>918, 925
CROLLALANZA921, 924
GIOIA, <i>ministro della marina mercantile</i>924, 925
MADERCHI	923
PACINI	925
SAMONÀ	923
ZACCARI924, 925

SEDUTA DI GIOVEDÌ 9 OTTOBRE 1975

PRESIDENTE	Pag. 926, 929, 949 e <i>passim</i>
ARNONE, <i>relatore alla Commissione</i>929, 949, 950
AVEZZANO COMES	928
CROLLALANZA	936
GIOIA, <i>ministro della marina mercantile</i>	929, 932 936 e <i>passim</i>
GROSSI	952
MADERCHI936, 948
PREMOLI950, 952
SEMA926, 932, 950
ZACCARI	952

SEDUTA DI GIOVEDÌ 18 SETTEMBRE 1975

Presidenza del Vice Presidente CEBRELLI
indi del Presidente SAMMARTINO

Presidenza del Vice Presidente CEBRELLI

La seduta ha inizio alle ore 10,10.

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

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1976

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

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'esame del disegno di legge: « Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1976 — Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile.

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

A R N O N E , *relatore alla Commissione.* Onorevoli colleghi, il fatto di aver affrontato pochi mesi addietro l'esame del bilancio della marina mercantile per il 1975 e di essere chiamati oggi a discutere la tabella 17 per l'esercizio 1976 potrebbe comportare il rischio di una superflua ripetizione di tematiche già note, risolvendosi così in un rituale certamente non produttivo.

Per dare perciò contenuti concreti all'odierno dibattito è opportuno identificare le linee di tendenza più significative che, in questo sia pur breve lasso di tempo, sono venute emergendo nel settore della marina mercantile.

In effetti gli elementi di novità non mancano: basti ricordare il passaggio alla fase operativa del piano di ristrutturazione della flotta a capitale pubblico, il riordinamento delle linee marittime locali, l'adozione di un ampio complesso di provvidenze per il rilancio delle attività ittiche.

Per quanto riguarda la FINMARE, l'approfondita elaborazione della legge n. 684 ha consentito di sciogliere, anche con il fattivo apporto delle opposizioni e delle stesse organizzazioni dei marittimi, i nodi cruciali della ristrutturazione, facendo impostare quest'ultima sull'opportuno contemperamento delle esigenze di produttività ed efficienza della rinnovata flotta di Stato con l'altra, non meno inderogabile, della salvaguardia dei livelli di occupazione.

Dopo l'illustrazione alla nostra Commissione degli aspetti salienti del riassetto della FINMARE, fatta dal ministro Gioia il 25 marzo scorso, si sono avuti i primi atti concreti con il disarmo della « Raffaello », avvenuto il 30 aprile al termine della 222ª traversata atlantica e della « Michelangelo » nel luglio scorso. Sono così scomparsi dalle rotte internazionali questi due giganti da 46 mila tonnellate che, se da una parte hanno propagandato nel mondo le notevoli qualità dell'ingegneria navale italiana e le grandi ca-

pacità delle maestranze dei nostri cantieri, hanno pure costituito l'amara testimonianza delle imprevidenze che ne accompagnarono l'impostazione, in un momento in cui il rapido sviluppo del mezzo aereo doveva già lasciar presagire il fatale declino del trasporto passeggeri via mare.

La vicenda non proprio esemplare della « Michelangelo » e della « Raffaello » deve perciò essere di ammonimento in questa fase di svolta della nostra politica marittima inducendo a rispettare rigorosamente i criteri che il Parlamento e le altre forze interessate al riassetto della flotta pubblica hanno indicato come fondamentali: i criteri cioè della economicità e della imprenditorialità della gestione in modo da perseguire un tendenziale equilibrio tra costi ed introiti che non esclude, naturalmente, la possibilità di sovvenzioni a carattere incentivante in funzione cioè dell'apertura di nuovi sbocchi commerciali.

Il riordinamento della flotta di preminente interesse nazionale implica anche un'adeguata armonizzazione delle iniziative della FINMARE con quelle di altri enti a partecipazione statale che dispongono di naviglio di trasporto merci e cisterniero, nonché una efficace azione di coordinamento con gli armatori privati. A tal fine potranno rivelarsi utili gli strumenti giuridico-organizzativi previsti dalla legge n. 684, come le società miste con partecipazione pubblica maggioritaria ed i comitati consultivi permanenti attraverso i quali l'armamento pubblico e quello privato potranno impostare i loro rapporti sulla base di una reciproca complementarietà; essi potranno così proficuamente concorrere ad assicurare la funzione di fondamentale vettore degli scambi con l'estero esercitata dalla nostra flotta mercantile ed oggi ancor più esaltata dalla riapertura del canale di Suez che richiama il naviglio italiano verso quelle rotte orientali già intensamente percorse per antica vocazione.

L'avvio del piano di ristrutturazione della FINMARE trova riscontro nei dati contabili dello stato di previsione al nostro esame. Al riguardo, segnalato anzitutto il sensibile

incremento degli stanziamenti complessivi rispetto al passato esercizio (207 miliardi in più), si può notare che i 175 miliardi in più per la parte corrente sono quasi tutti (173 miliardi) assorbiti dal capitolo 3061 che concerne appunto l'erogazione di sovvenzioni alle società assuntrici di servizi marittimi. L'ammontare complessivo del predetto capitolo diventa così di 278 miliardi; di tale cifra 257 miliardi riguardano le società di preminente interesse nazionale: in particolare 150 miliardi e 300 milioni per sovvenzioni in base alla nuova disciplina prevista dalla legge n. 684 e 106 miliardi e 700 milioni a titolo di parziale copertura di pendenze pregresse, in modo da poter impostare su risanate basi finanziarie la riconversione della FINMARE.

Sullo stesso capitolo 3061 grava poi una quota di 21 miliardi destinata ai servizi marittimi di carattere locale per i quali — si ricorderà — la nostra Commissione ha approvato nel maggio scorso, dopo un'attenta elaborazione, un apposito provvedimento che attribuisce a società di navigazione a carattere regionale l'esercizio dei servizi postali e commerciali così da soddisfare, in modo più adeguato, le esigenze di mobilità delle popolazioni e lo sviluppo economico delle regioni insulari.

Sempre in relazione al riassetto della FINMARE ed in particolare al programma di nuove costruzioni, vanno poi citati gli incrementi previsti dalla tabella 17 per quanto concerne i contributi relativi alla costruzione di nuove unità, la trasformazione di navi in esercizio e l'installazione di apparati motori: si tratta di 18 miliardi e 500 milioni in più cui si aggiungono 15 miliardi e 750 milioni per il contributo negli interessi su operazioni di credito navale e 3 miliardi per nuovi investimenti delle imprese cantieristiche. Quest'ultima cifra, per la verità, appare insufficiente ad assicurare l'adeguamento strutturale e tecnologico della nostra cantieristica, al cui potenziamento — occorre non dimenticarlo — è strettamente connessa la possibilità di una puntuale realizzazione del programma di nuove costruzioni della flotta pubblica fondato, come è noto, sull'acqui-

zione, entro il 1980, di 95 unità, di cui 88 da costruirsi presso i cantieri nazionali. L'ammodernamento di questi ultimi potrà inoltre svolgere un ruolo notevole nel riequilibrio dei nostri conti con l'estero consentendo, attraverso l'acquisizione di commesse estere, massicci apporti di valuta pregiata.

Passando a trattare un altro aspetto fondamentale del settore della marina mercantile, quello cioè degli impianti portuali, va subito evidenziata l'esigenza di concretizzare quel piano pluriennale di investimenti del quale i 160 miliardi stanziati dalla legge n. 366 del 1974 hanno costituito una mera anticipazione. Tali finanziamenti sono indispensabili per portare il nostro sistema portuale su *standards* di efficienza competitivi, adeguandolo così all'affinamento continuo che le tecnologie del trasporto marittimo hanno avuto in questi ultimi anni.

Appare altresì necessario privilegiare la creazione di sistemi portuali integrati, suddivisi in base a criteri di specializzazione che tengano conto dei diversi tipi di traffico. Non può essere trascurato il problema dell'inserimento di complessi portuali nell'*hinterland* industriale e commerciale in cui essi gravitano, risolvendo l'annosa questione di celeri e razionali collegamenti ferroviari e stradali in grado di eliminare le strozzature attuali che si traducono in pesanti costi economici.

È poi urgente una riforma istituzionale che consenta di associare le autonomie locali alla programmazione della politica portuale; un primo, utile passo in tal senso può essere rappresentato dal disegno di legge governativo, tuttora all'esame della Camera dei deputati, concernente una diversa classificazione dei porti articolata su quattro categorie principali. Sul piano organizzativo è anche indispensabile l'adozione di criteri di tipo aziendale nella gestione dei servizi portuali in modo da perseguire un giusto equilibrio tra le tariffe applicate ed i servizi prestati.

Con particolare considerazione dovrà poi essere affrontato il problema della tutela dei lavoratori portuali, mirando soprattutto a creare sempre maggiori condizioni di sicu-

rezza nel lavoro ed a consentire la qualificazione e l'aggiornamento professionale richiesti dalle moderne tecniche di carico e scarico delle merci.

Per quanto concerne la pesca si ricorderà che la nostra Commissione, prima della sospensione dei lavori per le ferie estive, ha approvato un complesso di provvedimenti per stimolare la ripresa delle attività ittiche.

In quella circostanza ho avuto modo, nella mia qualità di relatore, di sottolineare la situazione critica del settore, imputabile soprattutto a carenze di ordine strutturale, al prevalere di impostazioni di tipo artigianale i cui limiti risaltano evidenti rispetto al carattere di vera e propria industria che la pesca ha assunto in altri Paesi, con l'adozione di sofisticate tecnologie per la ricerca dei banchi di pesce nonchè per la lavorazione e l'immissione sul mercato del prodotto. E proprio a tale riguardo non può non lamentarsi l'irrisorietà dello stanziamento di 9 milioni previsto dal bilancio in esame per le campagne esplorative e per esperimenti sui sistemi di pesca. Del tutto esigui sono da considerarsi anche gli 11 milioni stanziati per sovvenzionare il settore degli studi e delle ricerche: ben altri investimenti andrebbero effettuati ad esempio per l'acquacoltura la cui diffusione potrebbe dare un notevole contributo al soddisfacimento del nostro fabbisogno ittico. In Italia esistono infatti taluni impianti-pilota dove si sperimentano particolari tecniche di riproduzione artificiale che, in alcuni casi, si sono dimostrate anche più perfezionate di quelle americane e giapponesi, permettendo la riproduzione di specie marine che, normalmente, non sopportano la stabulazione, cioè la riproduzione in condizioni di cattività.

A detta dei tecnici uno di questi impianti tra pochi anni sarà in grado di produrre 30 mila quintali di pesce. È evidente quindi che si tratta di una prospettiva di ricerca particolarmente suggestiva per la quale occorrono tuttavia finanziamenti di consistenza di gran lunga superiore a quelli in precedenza citati.

A prescindere comunque dalle persistenti carenze nel settore della ricerca, va sotto-

lineato che i finanziamenti approvati nel luglio scorso per il credito peschereccio, le norme di particolare favore per le cooperative ed i loro consorzi, le provvidenze per la creazione di adeguate strutture organizzative, in modo da poter usufruire degli incentivi comunitari, costituiscono, come ho già avuto modo di dire, uno sforzo serio e realistico per il rilancio delle attività ittiche che, tra l'altro, potrà avere positive ripercussioni ai fini del contenimento del pesante *deficit* della nostra bilancia alimentare.

Qualche breve considerazione per quanto attiene al demanio marittimo.

Al riguardo va anzitutto osservato che la politica di liberalizzazione nell'uso delle spiagge demaniali è stata favorevolmente accolta dall'opinione pubblica ed è quindi senz'altro da incoraggiare nella consapevolezza che si tratta di un bene fruibile da parte dell'intera collettività; occorre tuttavia garantire che ciò avvenga in condizioni di sufficiente sicurezza potenziando le infrastrutture igieniche ed i servizi di vigilanza.

È altresì necessario intensificare l'opera di prevenzione e di repressione delle usurpazioni a carattere speculativo che, oltre ad alimentare inammissibili privilegi da parte di privati, rischiano di dilapidare il grande patrimonio paesaggistico e turistico rappresentato dalle fasce costiere del nostro Paese.

Tali finalità, tuttavia, difficilmente potranno essere conseguite con gli esigui stanziamenti recati dal bilancio, che prevede appena 15 milioni per l'uso e la vigilanza del demanio marittimo e, con un capitolo di nuova istituzione, 50 milioni per la manutenzione e la pulizia del demanio stesso. Occorrono quindi ancora investimenti notevoli per sopperire alle persistenti carenze, quali, ad esempio, quelle degli organici delle capitanerie di porto, chiamate a svolgere molteplici e preziosi servizi.

Rimane infine il capitolo dell'inquinamento. Anche per esso si nota nel bilancio uno sforzo di adeguamento, con lo stanziamento di 500 milioni in più rispetto al 1975 per l'acquisto di mezzi e prodotti antinquinamento.

Si tratta tuttavia di un problema di vasta portata certamente non risolvibile attraverso le normali dotazioni di bilancio.

È un problema che richiede soluzioni organiche e coordinate a livello internazionale e che dovrebbe perciò essere affrontato in modo congiunto, dai Paesi rivieraschi del Mediterraneo, un mare quest'ultimo che, in mancanza di interventi adeguati, si sta avviando alla morte biologica con conseguenze facilmente immaginabili.

In attesa quindi di misure globali che, per complessità tecnica ed impegno finanziario richiesto, non potranno certo essere di immediata adozione, si potranno comunque mettere a punto interventi parziali quali, ad esempio, l'estensione degli impianti di depurazione lungo le coste (proposte in tal senso sono contenute nel disegno di legge n. 2111 d'iniziativa del collega Santalco all'esame della nostra Commissione) e la disciplina, per lo meno nelle acque territoriali, dello scarico dei residui di idrocarburi da parte delle navi cisterna (anche su questo punto la nostra Commissione sarà chiamata a pronunciarsi in occasione dell'esame del disegno di legge n. 964 presentato dal Governo).

Avviandomi al termine di queste mie notazioni vorrei accennare ad un tema che, per il suo notevole rilievo, ricorre spesso nei dibattiti di questa Commissione: quello di una politica coordinata dei trasporti; di essa direi che si avverte maggiormente l'esigenza proprio nel settore della marina mercantile, dal momento che il vettore marittimo ha la sua naturale prosecuzione nelle infrastrutture ferroviarie e stradali che si irradiano dagli approdi costieri. È evidente perciò la importanza di una razionale pianificazione di tutte le componenti del trasporto, in modo da pervenire ad un giusto grado di complementarietà e di integrazione.

A tal fine, anche prescindendo da radicali modifiche istituzionali la cui praticabilità andrebbe comunque verificata, va sottolineata ancora una volta l'esigenza della più stretta collaborazione fra i diversi dicasteri tra i quali sono tuttora frammentate le competenze in materia di trasporto, tenendo al-

trèsì presenti le competenze al riguardo attribuite alle Regioni.

In conclusione, onorevoli colleghi, si può affermare che lo stato di previsione della spesa della Marina mercantile per il 1976, se da una parte offre lo spunto per rilievi critici, non è privo d'altra parte, di elementi positivi.

La freddezza delle cifre non esprime a sufficienza il travaglio che accompagna questa decisiva fase di svolta della nostra politica marittima, proiettata oramai verso gli anni '80. È una fase difficile le cui basi di partenza — alla impostazione delle quali abbiamo concorso un po' tutti — sembrano tuttavia salde, rendendo così confortanti le prospettive future. È appunto alla luce di esse che ritengo di poter sollecitare il parere favorevole della Commissione sulla tabella 17.

P R E S I D E N T E. Ringrazio il senatore Arnone e dichiaro aperta la discussione generale.

C R O L L A L A N Z A. Dobbiamo ringraziare il relatore per la chiara esposizione relativa allo stato di previsione della Marina mercantile, rilevando peraltro, come egli stesso ha sottolineato, che ancora una volta il bilancio in esame risente della ristrettezza dei mezzi finanziari il che impedisce di svolgere un programma consona alla posizione che l'Italia ha nel Mediterraneo. L'Italia è un Paese con oltre 8.000 chilometri di coste e nel quale parecchi settori che riguardano il mare, come quello della pesca, della ricerca scientifica, della depurazione delle acque marittime, sono notevolmente carenti.

Vi è da rilevare poi che sussiste una classifica dei porti che è necessario aggiornare alla luce delle nuove tecnologie del trasporto marittimo nonchè alla politica meridionalistica e alla necessità di sbocco delle aree industriali realizzate nel Mezzogiorno e nelle Isole. Anche questo stato di previsione della spesa non consente, dunque, al Ministro di svolgere quello che egli stesso auspicerebbe, e cioè una politica di vasto respi-

ro in una nazione che ha tradizioni marittime gloriose.

Non mi soffermerò sulle singole cifre della spesa ma per la parte corrente, rilevo che, nel complesso, lo stato di previsione reca un ammontare di finanziamenti maggiore dell'esercizio precedente per quanto attiene alle sovvenzioni alle linee di preminente interesse nazionale ed a quelle a carattere locale. È da notare al riguardo che larga parte degli stanziamenti a favore della flotta della FINMARE, è assorbita però dalle pendenze pregresse delle quattro società di navigazione a capitale pubblico. I ritardi nei pagamenti delle sovvenzioni già scadute hanno infatti aggravato il costo degli interessi che negli ultimi tempi, con un crescendo rossiniano, hanno raggiunto punte tali da appesantire le gestioni stesse delle suddette società.

Per quanto riguarda il conto capitali, anche in questo caso devo far presente che le cifre di 39 miliardi di interessi per il credito navale e di 46 miliardi di contributo per le costruzioni navali, se sono in rapporto alle attuali possibilità finanziarie dello Stato, sono peraltro inferiori a quelle di cui sarebbe necessario disporre, se, come si afferma, si vuol rilanciare la nostra marina mercantile. Gli stanziamenti riguardanti la pesca si rivelano assai modesti, tenuto conto anche di ciò che è stato disposto in conseguenza dell'approvazione di un recente disegno di legge per le attrezzature a terra.

Per quanto riguarda, poi, il settore della ricerca scientifica si può dire che siamo ancora ai primi passi. Leggevo ieri che nello Atlantico si stanno realizzando scandagli ad una profondità di 200-250 metri in una fascia di mare che, per le sue caratteristiche, interessa lo studio dei fenomeni di assestamento del nostro globo. Ma è chiaro che per ottenere anche da parte nostra realizzazioni serie ed interessanti in questo campo sono indispensabili ben altre disponibilità finanziarie, così come avviene in altri Paesi che allo scopo destinano mezzi ben maggiori dell'Italia.

Dopo aver fatto queste osservazioni non mi rimane che augurare, in primo luogo, che siano sottoposte al più presto all'attenzione della nostra Commissione il nuovo piano re-

golatore e le nuove classifiche dei porti, con criteri del tutto diversi da quelli in vigore; in secondo luogo, che la sperata ripresa economica ci consenta di esaminare nell'esercizio successivo uno stato di previsione di spesa del Ministero della marina mercantile assai diverso da quello oggi in esame.

Per concludere, onorevole Ministro, voglio informarla che nei giorni scorsi durante la giornata jugoslava, alla Fiera del Levante, da un esponente qualificato dell'economia jugoslava è stato annunciato che sono stati portati a termine i lavori della linea ferroviaria che da Belgrado si ferma attualmente ai confini del Montenegro con l'aggiunta di un tronco terminale che, attraversando il Montenegro, arriva, ora, a Var, l'antica Antivari, il porto cioè che fronteggia quello di Bari. La suddetta personalità ha auspicato che la linea ferroviaria Belgrado-Var possa consentire un'intensificazione di traffici tra la Jugoslavia e l'Italia centro-meridionale ed insulare e la stipulazione di accordi tra le due nazioni per un sistematico collegamento tra i due porti che, in un primo tempo, potrebbero essere assolti da traghetti e poi, secondo lo sviluppo dei traffici, da veri e propri *ferry-boats* intesi ad assicurare l'allacciamento dei due sistemi ferroviari.

In relazione all'accennato annuncio dato alla Fiera del Levante e, anche in relazione a precedenti contatti che si sono svolti tra alcune commissioni economiche del Montenegro e della Bosnia ed Erzegovina con esponenti della Regione Puglia, sottopongo al Governo il seguente ordine del giorno, con il quale rivolgo un invito allo studio del problema, nella speranza che incontri il favore dell'onorevole Ministro:

« L'8ª Commissione permanente del Senato,

considerato che nel prossimo maggio entrerà in esercizio — come annunciato dal Ministro dell'economia jugoslavo, durante una visita alla Fiera del Levante — con la costruzione del tronco terminale, la linea ferroviaria Belgrado-Var, destinata ad assicurare, nel Basso Adriatico, un nuovo sbocco ai traffici tra la Jugoslavia e l'Italia, con-

vogliando anche parte di quelli provenienti dalle altre nazioni balcaniche,

invita il Governo a mettere allo studio — prendendo gli opportuni accordi con il governo di Belgrado — l'istituzione di un regolare, permanente servizio di traghetti come premessa a un successivo servizio di *ferry-boats*, atto a collegare rapidamente, attraverso i porti di Var e di Bari, le reti ferroviarie delle due nazioni, con notevole economia di tempo e di spesa per gli scambi di merci e di passeggeri tra la penisola balcanica e l'Italia centro-meridionale ed insulare ».

M A D E R C H I . Noi, signor Ministro, desidereremmo conoscere qual è lo stato di applicazione di tutte quelle leggi importanti, numerose, che abbiamo in questo ultimo anno discusse e approvate per cercare di andare incontro alla difficile situazione nella quale si trovava e si trova tuttora la marina mercantile italiana.

In particolare, ci interesserebbe conoscere quali sono i rapporti che si sono stabiliti con i cantieri per tutte le operazioni autorizzate dalle leggi approvate per il miglioramento della nostra flotta mercantile.

In questo momento non ho dati precisi perchè non ero io incaricato di intervenire su questo argomento, (purtroppo il collega Sema non è presente), però, se le mie informazioni non sono del tutto sbagliate, mi risulta che c'è ancora moltissimo da fare in questa direzione; forse si è appena incominciato. Per questo noi gradiremmo avere delle informazioni precise, perchè dalla conoscenza di questa situazione dipende il giudizio che si può dare sul bilancio attuale, che in un certo senso innova rispetto al passato, solo se può essere la prosecuzione di un discorso nuovo derivante dall'applicazione delle leggi che abbiamo già approvato. Solo ciò dà garanzia che questa nuova politica ha preso il via, altrimenti, di fronte ad una eventuale inerzia, l'attuale bilancio potrebbe rappresentare soltanto un elemento di seria preoccupazione.

Insieme a questo, signor Ministro, vorremmo conoscere qual è lo stato di attuazione di quel famoso piano dei porti che

doveva portare a migliorare la ricettività dei nostri porti; e, in ordine a questo problema, quali sono le intenzioni del Governo nel suo complesso, visto che il problema non può essere affrontato e risolto unicamente dal Ministro della marina mercantile, condizionato com'è da quello dei lavori pubblici, e dal tesoro per i finanziamenti necessari.

Insieme a tutto questo, per dare una valutazione più ampia e più rispondente alla realtà, sarebbe bene che noi potessimo conoscere che cosa sta accadendo nel Mediterraneo dopo l'apertura del canale di Suez, quali sono le correnti di traffico che si stanno nuovamente inserendo in questo grande bacino, quali sono le conseguenze di questo fatto importante, dove le nuove linee marittime trovano possibilità di attracco e come pensiamo nel futuro di far fronte a queste crescenti necessità, in collegamento con il miglioramento generale della rete dei trasporti italiani che, come sappiamo, in questo periodo si sta più preoccupando della direttissima Roma-Firenze, per esempio, anzichè tendere al miglioramento dei raccordi con i maggiori porti del Paese.

Queste sono le cose che ci interesserebbe conoscere, riservandoci poi in Aula di esprimere compiutamente la nostra posizione.

S A M O N A . Desidero intervenire molto brevemente ricollegandomi a quanto testè detto dal senatore Maderchi.

Sono convinto che per quanto concerne, ad esempio, la questione dei porti, dato che si presenta una situazione completamente nuova dovuta alla riapertura del Canale di Suez, occorre un ripensamento, soprattutto in relazione alle esigenze dei porti meridionali ed in particolare quelli di Messina e di Reggio Calabria.

A mio avviso è poi urgente adeguare le infrastrutture ferroviarie che servono i diversi porti alle accresciute esigenze del traffico marittimo. In particolare è indispensabile potenziare la dorsale adriatica che costituisce un supporto di notevole importanza per i porti adriatici nei quali confluisce un vasto movimento di merci e passeggeri provenienti dal Mediterraneo orientale.

G I O I A, *ministro della marina mercantile*. Vorrei precisare che nel disegno di legge per il riordinamento dei porti marittimi c'è un articolo in cui sono stabilite quali opere portuali sono di competenza dello Stato, e quindi a totale carico dello Stato; tra queste c'è la realizzazione di opere viarie, anche autostradali, e ferroviarie collegate ai porti.

Presidenza del Presidente SAMMARTINO

Z A C C A R I. Signor Presidente, onorevoli senatori, onorevole Ministro, dirò poche parole per esprimere l'adesione alla realizzazione del senatore Arnone, certamente pregevole per la visione unitaria dell'attività del Ministero, per la puntualizzazione dei fondamentali problemi, per le prospettive che ha delineato ed anche per le perplessità manifestate sulla carenza di determinati capitoli, perplessità che nascono, logicamente, in chi vorrebbe, come parlamentare soprattutto, una maggiore incidenza dell'azione della Pubblica amministrazione per la soluzione dei numerosi problemi emergenti della politica marittima.

Fatta questa piccola premessa, doverosa, io desidero richiamare l'attenzione del Ministro su due piccoli aspetti dell'azione del suo Ministero, che avrebbero potuto, forse, essere oggetto di interrogazioni, ma che possono essere esposti in questa sede, dato che riguardano proprio l'attività del Ministero della marina mercantile.

Il primo riguarda la necessità che le capitanerie di porto siano portate ad occuparsi di coloro che esercitano la pesca subacquea. Io non sono un pescatore, ma posso affermare che in certi fondali delle nostre coste determinate specie ittiche stanno scomparendo proprio sotto l'assalto sistematico di questi pescatori.

C R O L L A L A N Z A. Le cernie, per esempio.

Z A C C A R I. Mi si dice che in certe zone — è esatto quello che ha affermato il senatore Crollalanza — le cernie so-

no scomparse in modo assoluto. Bisogna controllare l'attività dei subacquei però non solo come pescatori ma anche come predatori — scusatemi questo termine un po' forte — di antichissimi reperti archeologici. Navi affondate nel corso dei secoli lungo le nostre coste, soprattutto navi onerarie, sono saccheggiate da queste persone solo per poter portare via qualche anfora o qualche altro reperto.

Esiste in Italia un Centro di archeologia sottomarina, un nuovo settore dell'archeologia sorto in questi ultimi anni, con sede in Albenga e che per conto, prima del Ministero della pubblica istruzione, oggi del Ministero dei beni culturali e ambientali, svolge un serio e severo lavoro scientifico per localizzare questi reperti e per portare alla luce quanto può essere motivo di studio e di ricerca nel settore.

Attualmente il Centro sta ultimando una campagna di ricerca in mezzo a enormi difficoltà finanziarie — di cui non è il caso parlare in questa sede — a Filicudi nelle isole Eolie, su una nave greca del IV secolo avanti Cristo. La fortuna di quella nave è di trovarsi oltre 50 metri di profondità, perchè moltissime altre navi, a minori profondità, sono state nel tempo dilapidate, senza alcun criterio e soprattutto senza alcun rispetto, soltanto per motivi di speculazione.

Il direttore del Centro di archeologia sottomarina, che è l'antesignano di questa branca della scienza archeologica, mi diceva che il Ministero aveva emanato una circolare che risale al 1913, quando c'erano state le prime avvisaglie di questo problema, per una regolamentazione di tale attività. Questo provvedimento, mai abrogato ma logicamente caduto in disuetudine, non è più assolutamente rispettato nè fatto rispettare perchè, vorrei dire, sconosciuto alla maggior parte delle capitanerie di porto.

Desidero perciò rivolgere una preghiera all'onorevole Ministro di rinverdire questa circolare, di adattarla alla situazione attuale, stabilendo delle norme precise affinché le capitanerie possano esercitare un controllo idoneo e adeguato, pur nella grave carenza di mezzi a disposizione, anche per stroncare un'attività particolarmente dannosa.

Il secondo problema su cui mi permetto di richiamare l'attenzione del Ministro e della Commissione è quello dell'attività dei pescatori dilettanti, molti dei quali, per sfuggire alla regolamentazione in atto, hanno trovato la scappatoia di iscriversi alla gente di mare di terza categoria, che li qualifica come pescatori professionisti. Tale iscrizione non può essere negata in base alle norme vigenti dalle capitanerie di porto, con la conseguenza che ogni limitazione alla loro attività viene a cessare completamente. Mi risulta che ad un quesito posto dalla capitaneria di porto di Imperia, il competente ufficio del Ministero ha risposto che l'unico mezzo per frenare questa corsa era quello di controllare se le barche fossero completamente attrezzate secondo la normativa vigente. Ora avverrà che vittime di questa impostazione saranno per primi i piccoli pescatori professionisti, i quali non hanno davvero le barche attrezzate quali le hanno i ricchi pescatori dilettanti che si sono iscritti alla gente di mare di terza categoria. Mi sembra un fatto quanto mai strano che il Ministero, di fronte a questa situazione abnorme tipicamente italiana per eludere determinate norme escogiti un sistema di controllo che è quanto mai pericoloso per la vera gente del mare. È accaduto che ad un capitano del porto che domandava ad una di queste persone: « Ma scusi, lei non è avvocato? », è stato risposto: « Io l'avvocato lo faccio per *hobby* ».

G I O I A, *ministro della marina mercantile*. Allora facciamolo cancellare dall'Albo degli avvocati: non credo che sia possibile essere avvocato iscritto nell'Albo e, contemporaneamente, essere iscritto anche alla gente di mare di terza categoria: non è possibile che una stessa persona eserciti due professioni insieme!

A R N O N E, *relatore alla Commissione*. E chi glielo vieta?

G I O I A, *ministro della marina mercantile*. Allora è una carenza della legge, alla quale dovremo provvedere.

Z A C C A R I. Effettivamente c'è qualcosa che nella legge non funziona.

P R E S I D E N T E. Approfondiremo questo argomento.

Z A C C A R I. Ho voluto esporre questi due fatti per sollecitare un intervento del Ministero, da un lato per controllare i subacquei affinché non apportino ulteriori gravi danni al patrimonio archeologico che esiste lungo le nostre coste, dall'altro per impedire che i piccoli pescatori professionisti siano danneggiati dai dilettanti che hanno trovato una scappatoia per superare le limitazioni che la legge impone loro.

P A C I N I. Desidero fare anch'io alcune brevissime domande all'onorevole Ministro, il quale vorrà scusarci se questa mattina siamo qui a porre una serie di quesiti, ai quali, molto probabilmente, non è sempre facile dare una risposta.

Per riprendere l'intervento del senatore Zaccari e anche per dichiarare la mia adesione alla relazione svolta dal collega Arnone, vorrei chiedere all'onorevole Ministro qualcosa sul problema particolare che riguarda l'andamento generale del Ministero e i rapporti con i vari enti che con lo stesso hanno collaborazione. Desidererei conoscere lo stato dei rapporti e l'eventuale efficienza degli enti di gestione portuale, perchè l'andamento di tali enti è un aspetto estremamente importante e significativo che si ricollega anche all'esigenza di ricondurre tutta la politica marinara a un indirizzo unitario sulla base delle linee che sono state indicate nella relazione del collega Arnone. Vorrei poi conoscere il giudizio che l'onorevole Ministro può dare sull'andamento, sull'efficienza, sull'utilità delle aziende dei mezzi meccanici che da poco tempo sono state istituite e sono operanti all'interno dei porti. Sarebbe ancora interessante conoscere il tipo e lo stato attuale dei rapporti tra Ministero della marina mercantile e gli altri Ministeri. È noto — lo ha richiamato anche il senatore Arnone nella sua relazione — che abbiamo in questa Commissione più volte parlato del

problema e anche dell'esigenza di una ristrutturazione del Ministero per migliorarne i compiti e le funzioni. Ma lo stato attuale dei rapporti del Ministero della marina mercantile con la Difesa e col Ministero dei lavori pubblici è un problema che credo non dobbiamo approfondire.

Inoltre, come conclusione di queste domande che sto rivolgendo all'onorevole Ministro, tenendo conto dell'esigenza di fare in modo che la nostra amministrazione pubblica risponda meglio ai problemi che oggi abbiamo di fronte — e non sono pochi soprattutto nel caso specifico del Ministero della marina mercantile — vorrei conoscere se ci sono in atto delle iniziative che tendono a migliorare l'efficienza dello stesso Ministero e come può configurarsi il tipo di produttività del lavoro reso dal personale a disposizione del Ministero; perchè esistono problemi di collaborazione con gli altri enti, con gli altri Ministeri, ma ci sono problemi di efficienza interna che devono essere valutati e giudicati anche per quello che può essere l'indirizzo, l'orientamento e la capacità operativa del Ministero.

Queste sono, in breve, le considerazioni che volevo esprimere all'onorevole Ministro, chiedendo, se è possibile, una sua opinione su questi argomenti e qualche lume che ci possa consentire un giudizio più adeguato sugli aspetti che riguardano l'attività del Ministero della marina mercantile.

PRESIDENTE. Se non vi sono osservazioni il seguito dell'esame della tabella 17 è rinviato a daltra seduta.

(Così rimane stabilito).

La seduta termina alle ore 11,15.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 9 OTTOBRE 1975

Presidenza del Presidente SAMMARTINO

La seduta ha inizio alle ore 9,50.

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

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1976

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

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'esame del disegno di legge: « Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1976 — Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile.

Onorevoli colleghi, prima di proseguire nell'esame della tabella in titolo, sospeso il 18 settembre scorso, desidero ricordare il luttuoso evento che in questi giorni ha colpito tutti noi, oltre che la famiglia dei lavoratori del mare. Mi riferisco al tragico fatto verificatosi giorni addietro nel Canale di Sicilia, che ha provocato la morte del giovane marittimo Salvatore Foraneo al suo primo imbarco. Credo di interpretare i sentimenti unanimi della Commissione lavori pubblici del Senato, che con tanto interesse si occupa anche dei problemi della Marina mercantile italiana e quindi dei lavoratori addetti a questo importantissimo e vitale settore della nostra economia, esprimendo ai familiari e a tutti i lavoratori del mare di Mazara del Vallo il vivo cordoglio e la nostra solidarietà per un evento così deprecabile.

Colgo l'occasione per auspicare che si pervenga al più presto ad una intesa con la vicina Tunisia, in modo da consentire un pacifico svolgimento dell'attività di pesca nelle acque del Canale di Sicilia.

Proseguiamo ora nell'esame dello stato di previsione del Ministero della marina mercantile.

SEMA. Dall'ultima seduta nel corso della quale ci siano occupati dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile si sono verificati tre fatti nuovi, che mi spingono a prendere la parola per fare alcune considerazioni ed alcune richieste all'onorevole Ministro anche al fine di consentirgli una più puntuale risposta in replica ai nostri interventi.

Desidero in primo luogo dichiarare che noi ci associamo alle parole commosse e sentite testè espresse dal presidente Sammartino per quanto riguarda il luttuoso episodio del Canale di Sicilia. Ancora una volta, purtroppo, la bandiera del nostro Paese e del lavoro italiano è stata ammainata sulle barche da pesca di uno dei più importanti centri di questa attività dell'Italia e dell'intero Mediterraneo; non è la prima volta infatti che assistiamo a questi dolorosi eventi che ci sconvolgono per la stessa irrazionalità — non si tratta infatti di fatalità — con cui avvengono.

Non vogliamo porre in questo momento interrogativi nè fare considerazioni sui possibili errori, sulle possibili, immediate responsabilità di singoli, che si sono manifestate in quest'occasione, ma vogliamo affermare con forza, al di là delle espressioni di cordoglio che esprimiamo alla famiglia del caduto nonchè alla più grande famiglia di tutti i lavoratori del mare di Mazara del Vallo in particolare e d'Italia in generale, la necessità di un impegno, da noi più volte sollecitato, a negoziare rapidamente l'accordo di pesca con la Tunisia e, più in generale, a ricercare una proficua intesa con tutti i Paesi interessati alle attività ittiche. Se esiste infatti una responsabilità al riguardo, è certamente quella del nostro Governo: fra tutti i problemi che investono il settore della pesca, indubbiamente il più serio è infatti quello degli accordi, che non concerne solo quelli con la Tunisia ma — ripeto — anche quelli con parecchi altri Paesi.

In una situazione internazionale nuova e diversa la misurazione della ampiezza delle acque territoriali è un fatto che riguarda tutte le marine mercantili del mondo: ricordiamo in proposito gli episodi analoghi verificatisi tra l'Islanda e l'Inghilterra, tra il Perù e gli Stati Uniti, tra il Giappone ed altri Paesi dell'Asia, nonchè quelli tra l'Italia e la Jugoslavia. Ora, al riguardo vi è da rilevare che, per una nuova coscienza dei popoli, soprattutto dei Paesi emergenti, il riconoscimento e la valorizzazione dei tesori e della natura del proprio Paese hanno sempre più bisogno di essere affermati e sviluppati. Noi peraltro non possiamo accostarci alla soluzione di questi problemi con la mentali-

tà, direi quasi rapinatrice, di un tempo: e questo lo dobbiamo fare soprattutto nei confronti dei problemi della pesca, che interessano la categoria di lavoratori più povera, più umile, più maltrattata, più esposta alle alterne vicende del tempo e dei prezzi ed ora anche addirittura al pericolo della vita.

Colgo quindi l'occasione — concludendo su quest'argomento — per sollecitare la discussione da parte della Commissione possibilmente in sede legislativa, del disegno di legge n. 2188, recentemente approvato alla Camera dei deputati, concernente la disciplina dei documenti per la pesca, allo scopo di venire incontro alle più immediate ed elementari necessità del settore.

Le altre due questioni che — come ho detto all'inizio del mio intervento — intendo brevemente sottoporre all'attenzione dell'onorevole Ministro, concernono la piattaforma proposta ai sindacati dalla Fincantieri, nonchè i tempi di attuazione del programma di ristrutturazione della Fimmare.

Per quanto riguarda la prima questione, dirò che — come è noto — è stata recentemente conclusa la vertenza con l'Italcantieri, che durava da sette mesi, passando però attraverso una fase che ha, per così dire, sorvolato il Parlamento e la nostra Commissione. Ora, è indubbiamente poco simpatico che sia avvenuta una cosa del genere. La Fincantieri, infatti, nel rispondere alla piattaforma rivendicativa delle organizzazioni sindacali ha presentato due mesi fa, accantonando alcuni dei problemi di fondo, di prospettiva e di sviluppo, un documento di cui non ha creduto di dover informare il Parlamento. Questo fatto è connesso alla terza questione, cui accennerò brevemente qui di seguito. È di questi giorni la notizia che si dovrebbe ormai arrivare alle conclusioni per quanto riguarda il piano reale, e non soltanto il programma in prospettiva, di ristrutturazione della Fimmare. Al riguardo, la situazione è la seguente: il programma parla di due milioni circa di tonnellate di naviglio, mentre la cantieristica nazionale non è in grado di fornire, nè al momento nè a breve scadenza, più di una parte del tipo di naviglio di cui abbiamo bisogno.

Pregherei pertanto l'onorevole Ministro in primo luogo di farci avere ufficialmente la risposta che la Fincantieri — e quindi le Partecipazioni statali — ha fornito ai rappresentanti dei lavoratori ed ai consigli di fabbrica circa la situazione della cantieristica e, in secondo luogo, di farci conoscere — credo che questi siano la sede ed il momento più opportuni — i precisi intendimenti del Ministero della marina mercantile per quanto riguarda l'impegno contratto con i Sindacati e con il Parlamento stesso circa la contestualità tra disarmi ed acquisizione di nuovo naviglio e relativa immissione in rotta. Nei confronti di questo, come di altri problemi, noi non poniamo questioni di principio, di linea politica e via dicendo: a nostro avviso, infatti, è indispensabile fare in modo che la Marina mercantile possa disporre del naviglio di cui ha bisogno, concludendo così una fase molto triste della sua storia.

Quindi, disposte le commesse, stabilito quello che è possibile costruire presso i nostri cantieri, superata la tipica astuzia di alcuni armatori privati che acquistano navi all'estero per poi noleggiarle o venderle alla Fimare, occorre che il Ministro della marina mercantile informi quanto prima il Parlamento e l'opinione pubblica di quali sono i momenti attraverso cui si intende passare per quanto riguarda la costruzione, il noleggio o l'acquisto delle nuove navi per la Fimare.

A V E Z Z A N O C O M E S . Desidero innanzi tutto chiedere scusa all'onorevole Presidente, all'onorevole Ministro ed ai colleghi per non essere stato presente nella precedente seduta in cui si è iniziato l'esame dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile. Mi limiterò pertanto a rivolgere due sole domande al ministro Gioia in ordine a degli argomenti che mi stanno particolarmente a cuore e che, per l'importanza che rivestono, interesseranno anche gli onorevoli commissari.

Come è stato rilevato, nella tabella in esame sono previsti nuovi fondi per i mezzi antinquinamento. Ho avuto l'occasione di vedere uno di questi mezzi in azione e debbo dire che sono rimasto veramente impressionato

dalla sua capacità di assorbire le sostanze oleose e di altro genere che inquinano le acque separandole dal resto e portandole agli zatteroni che si trovano nei porti. Si tratta in definitiva di mezzi che svolgono la funzione di spazzini del mare, specialmente utili nei porti e nelle loro immediate adiacenze. A Viareggio ne ho visti poi altri in costruzione. Ora, mi consta che il Ministero della marina mercantile ha ordinato un certo numero di questi mezzi a ditte diverse (il fatto per il momento non ci interessa; ce ne occuperemo eventualmente in seguito): è evidente però che, se si ha intenzione di dotare tutti i porti di tali mezzi, ciò comporterà una spesa di un certo rilievo. Prima che il Ministero prenda delle decisioni in proposito, gradirei che anche la Commissione lavori pubblici del Senato fosse edotta circa il relativo programma di acquisti ed eventualmente che alcuni membri della Commissione stessa potessero recarsi sul posto a vedere il funzionamento dei diversi tipi, in modo da rendersi conto di come stanno effettivamente le cose e da consigliare — non dico scegliere un tipo piuttosto di un altro, questo infatti è compito degli organi competenti — il Ministero stesso affinché possa agire nel modo più opportuno ed utile. Vi è peraltro da tenere presente che tutti i mezzi antinquinamento considerati presentano un inconveniente, quello di essere del tutto inefficaci quando le onde superano il metro di altezza. Sarebbe quindi opportuno — non so tuttavia se sia possibile — studiare un metodo diverso di aspirazione delle sostanze oleose da usare anche in presenza di onde superiori ad un metro: questo particolare si potrà eventualmente vedere in modo più approfondito in seguito.

Una seconda domanda è quella che riguarda il disegno di legge, presentato da me e da altri colleghi, relativo alla concessione di un'indennità di polizia o meglio all'estensione dell'indennità di polizia ai dipendenti delle capitanerie di porto. Non ho difficoltà ad ammettere che il momento è quello che è. Però debbo anche dire che non possiamo commettere una discriminazione nei riguardi degli ufficiali e marinai delle capitanerie di porto i quali, tra l'altro, credo che nell'ambi-

to del Ministero siano definiti proprio « polizia militare ». Non vedo, quindi, perchè a questa categoria non debba essere estesa l'indennità di polizia. Onorevole Ministro, l'altra volta toccai quest'argomento e lei mi disse che aveva allo studio un suo disegno di legge in materia, che prevedesse, appunto, l'estensione di tale indennità. Credo che questo disegno di legge sia giacente presso la Presidenza del Consiglio. Non so se questi due disegni di legge si debbano unificare, lo vedremo. L'importante è che l'onorevole Ministro ne acceleri l'iter affinché si arrivi presto all'approvazione.

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

La parola al relatore per la sua replica.

A R N O N E , relatore alla Commissione. Sarò molto breve. Intendo soffermarmi in particolare su un problema relativo alle attività crocieristiche

Negli ambienti interessati è molto diffuso il timore che le società del Gruppo FINMARE riducano sensibilmente l'attività crocieristica che hanno finora esercitato con soddisfacenti risultati sul piano turistico, nell'ambito del processo di ristrutturazione previsto dalla legge n. 684 del 1974.

Ho ritenuto perciò opportuno presentare un ordine del giorno, sottoscritto anche dai colleghi Pacini e Sema, per impegnare il Governo a far sì che il riordinamento del settore crocieristico, pur ispirato a criteri di economicità, non deluda le aspettative dei lavoratori marittimi e venga incontro alla domanda, ancora oggi particolarmente sostenuta, della particolare forma di turismo rappresentata dalle crociere.

P R E S I D E N T E . La parola all'onorevole Ministro.

G I O I A , ministro della Marina mercantile. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, mi sia consentito di esprimere un vivo apprezzamento per la relazione del senatore Arnone, così chiara, concreta e puntuale e rivolgere un vivo ringraziamento ai colleghi

che con i loro interventi hanno dato un notevole contributo all'esame del bilancio.

Il Governo, interprete dei voti del Parlamento e dell'impegno delle organizzazioni sindacali e imprenditoriali pubbliche e private, si è adoperato per avviare la realizzazione di una nuova politica marinara, utilizzando il programma di ristrutturazione dei servizi di PIN per il potenziamento della flotta italiana e mirando, come ben ha ricordato il nostro relatore, alla salvaguardia dei livelli occupazionali.

Come noto, infatti, il programma approvato con decreto 28 marzo 1975 in attuazione della legge 20 dicembre 1974, n. 684, prevede la costruzione entro il 1980 di n. 40 navi commesse dalle società Italia, Lloyd Triestino, Adriatica e Tirrenia e n. 32 navi da nuove società miste, per un totale complessivo di numero 72 navi, oltre la prevista possibilità per la dichiarata disponibilità degli armatori privati di accordi con la Finmare per ordinare sino a 24 navi.

Poichè il senatore Maderchi ha chiesto di conoscere lo stato di attuazione della legge, preciso che ad oggi sono già entrate in esercizio n. 10 navi, per il Lloyd Triestino 3 nel 1973 e 2 nel 1974, 2 per la Società Italia, 3 per la Società Adriatica, e per la Società Almare, entrate in esercizio nel corrente anno; la Finmare ha inoltre definito con i cantieri caratteristiche e specifiche per la consegna nel 1976 di 6 navi, nel 1977 di 14 navi, nel 1978 di 11 navi, nel 1979 di 8 navi e nel 1980 di 3 navi, per un totale di 42 navi, di cui 5 ordinate dalla Società Italia, 6 dal Lloyd Triestino, 5 dall'Adriatica, 11 dalla Tirrenia, 5 dalla Società Almare (EFIM) e 10 dalla Ferromare (Finsider).

Mentre la Società Almare (EFIM) è già costituita, l'accordo per la Ferromare (Finsider e Cementir) diverrà operante a breve scadenza.

L'accordo preliminare con l'EGAM per la costituzione della Carbomare è stato siglato il 1° ottobre e si è in attesa dell'approvazione dell'EGAM e della Finmare.

In base al programma restano, inoltre, da costituire una o forse due società per il trasporto dei cereali, la società con la SNAM del gruppo ENI, e la società con la Montedi-

son e da ordinare in conseguenza ai cantieri altre 15 navi, mentre restano ancora da definire caratteristiche e specifiche di 3 navi per l'Adriatica e 2 per la Tirrenia, da adibire ai servizi locali sardi.

Nel complesso le navi già consegnate e ordinate sono 52, quelle da ordinare 20, con un totale di commesse di n. 72 navi, con investimento globale previsto di oltre mille e 300 miliardi che la Finmare non ha alcuna difficoltà a reperire sul mercato finanziario.

Resta da costituire la prevista società con armatori privati che hanno già dichiarato la propria disponibilità per accordi con la Finmare, mentre sono in corso di esame proposte per la costituzione di altre società miste, tra cui una con società operanti nell'Unione Sovietica.

Un ulteriore apporto all'attività cantieristica minore sarà determinato dalla pratica attuazione delle disposizioni della legge 19 maggio 1975, n. 169, per il riordinamento dei servizi postali e commerciali di carattere locale, che realizzerà concretamente dal 1° gennaio 1976 il nuovo assetto concernente le società di navigazione alle quali la legge assegna i servizi predetti.

La Società di navigazione Tirrenia, che partecipa con il 51 per cento del capitale azionario, sta infatti costituendo le società a carattere regionale, mentre l'Amministrazione sta procedendo alla determinazione del programma, prevedendo la frequenza delle linee ed indicando anche il materiale nautico con il quale esercitare i servizi, finalizzato allo scopo di garantire la mobilità dei cittadini nel più vasto quadro delle esigenze economico-sociali delle singole isole.

Anche ai fini delle già ricordate esigenze di assicurare i livelli occupazionali dei marittimi e degli addetti al settore cantieristico, il programma prevede che il materiale nautico dovrà ugualmente essere sostituito con navi di nuova costruzione, adeguate alle esigenze dei singoli settori di traffico.

In linea generale è prevista l'immissione in servizio, entro tre anni, di 13 navi di nuova costruzione; inoltre, è prevista in quasi tutti i settori l'immissione di un aliscafo di nuova costruzione e di adeguato tonnellaggio

e velocità, in maniera da migliorare il servizio per tutto l'anno, garantendo una maggiore mobilità dei cittadini e ponendo le Società in grado di risolvere esigenze straordinarie.

Onorevoli colleghi, come ho avuto occasione di precisare in sede di esame del bilancio per il 1975, l'attuazione della legge 684 e quindi la costituzione delle nuove società, la necessità di ottenere che ai previsti disarmi seguano le immissioni in esercizio di nuove navi, l'esigenza di coordinare l'acquisizione dei traffici nell'ambito della flotta pubblica e tra questa e quella privata, nonché di una comune azione per l'ulteriore aumento della presenza della flotta italiana nei traffici da e per l'Italia, tutto ciò postula un più deciso intervento dello Stato per rendere i cantieri navali, più competitivi sul piano internazionale, con conseguenti, positivi effetti sui livelli occupazionali e sulla bilancia dei noli. Occorre, cioè, utilizzare il periodo 1976-1980 per completare la ristrutturazione dei cantieri e per creare le migliori condizioni atte a consentire a cantieri ed armamento di sostenere con efficacia la concorrenza internazionale.

A questi fini il Consiglio dei ministri, nella riunione del 1° ottobre, ha approvato su mia proposta un disegno di legge per lo sviluppo della ricerca applicata nel settore della costruzione e della propulsione navale, con una spesa di 30 miliardi in dieci anni, e un disegno di legge che modifica ed integra le norme relative al credito navale, alle costruzioni navali e al naviglio vetusto.

Il primo disegno di legge prevede la costituzione di una società IRI, alla quale possono partecipare società di costruzioni navali, di propulsione navale e armatoriale, nonché l'Istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura navale. Con il secondo provvedimento si determina in misura fissa il contributo da erogare per il credito navale, rimanendo variabile così soltanto la misura del tasso di riferimento che sarà, come oggi, determinato ogni anno dal Comitato interministeriale per il credito ed il risparmio.

Particolari agevolazioni sono previste per le costruzioni in proprio realizzate dai can-

tieri in attesa di acquirenti, per le navi speciali e per quelle inferiori a 3 mila tonnellate.

Le agevolazioni previste per la demolizione del naviglio vetusto, che scadono il 31 dicembre 1975, sono prorogate al 1980; le procedure vengono semplificate e viene autorizzata la spesa di 3 miliardi dal 1976 al 1980.

Ulteriori agevolazioni sono previste quando il naviglio da demolire abbia oltre 25 anni, ovvero sia di stazza lorda non superiore a 3 mila tonnellate e quando il naviglio da costruire sia di tipo specializzato.

Per i cantieri le disposizioni del titolo I e degli articoli 16, 17, 18 e 25 della legge 27 dicembre 1973, n. 878, sono prorogate sino al 31 dicembre 1977.

Inoltre, le imprese cantieristiche e di riparazioni navali sono autorizzate ad assumere mutui, con durata non superiore a 15 anni, per realizzare i piani di ristrutturazione dei cantieri ai sensi della legge n. 878. Per l'intera durata dei finanziamenti il Ministro della marina mercantile è autorizzato a concedere contributi annuali nel pagamento degli interessi con un limite di impegno di spesa di lire 2 miliardi e 500 milioni in ciascun esercizio dal 1976 al 1980.

Il contributo viene revocato quando le imprese non rispettino i termini stabiliti per l'inizio dei lavori e la relativa esecuzione.

Ai cantieri, inoltre, è concesso un contributo per gli immobilizzi in materiali, semilavorati e prodotti finiti, pertinenti alle attività di costruzione e riparazione di navi mercantili con una spesa di lire 7 miliardi e 500 milioni in ciascun esercizio dal 1976 al 1980.

Come gli onorevoli colleghi avranno notato, alcune agevolazione riguardano il naviglio inferiore a 3 mila tonnellate; esse sono state dettate dall'esigenza di alleviare la crisi della cantieristica minore; sempre a questo fine il disegno di legge n. 3984, presentato alla Camera dei deputati l'8 agosto scorso, modifica il regime fiscale del settore delle imbarcazioni da diporto che, prima esente dall'applicazione dell'IVA, è oggi soggetto all'aliquote del 12 per cento per le piccole imbarcazioni, mentre per tutte le altre si applica il 30 per cento.

Da ciò è derivata una gravissima crisi prodotta dall'allontanamento del compratore

medio che costituiva l'elemento fondamentale per il sostegno del settore; e appunto per ridare un certo respiro ai cantieri si è introdotta un'aliquota intermedia del 18 per cento.

Il disegno di legge che modifica ed integra la legge 11 febbraio 1971, n. 50, recante norme sulla navigazione da diporto, riduce notevolmente gli incentivi alla bandiera ombra e risponde in modo largamente positivo alle aspettative dell'utenza e dell'industria interessata, nel rispetto però delle fondamentali norme amministrative e della sicurezza della navigazione e della vita umana in mare.

Per questo problema ho recentemente costituito, d'intesa con i Ministri competenti, un comitato interministeriale « per il coordinamento delle ricerche e del salvataggio in mare » con la partecipazione di rappresentanti della Difesa, della Marina militare, degli Interni, delle Finanze e delle Poste e telecomunicazioni, al fine di predisporre le soluzioni più idonee ad ottenere dai vari organi dello Stato, centrali e periferici, un'azione coordinata, efficiente e tempestiva con l'utilizzazione dei mezzi navali ed aerei, compresi gli elicotteri.

Esso dovrà entro 4 mesi avanzare concrete proposte per assicurare agli utenti del mare un'effettiva garanzia di salvaguardia.

L'azione amministrativa nel settore della sicurezza della navigazione si è svolta da un lato con l'attività intesa all'adeguamento, per quanto possibile, del naviglio « esistente », prima dell'emanazione del Regolamento di sicurezza, alle norme previste *ex novo* dal Regolamento stesso, sia in materia di sicurezza in senso stretto, sia in materia di impianti radioelettrici, sicchè può dirsi che le previsioni normative sono state sostanzialmente rispettate e che le zone d'ombra, necessariamente scaturenti ogni volta che l'ordinamento si modifica, vanno via via scomparendo.

L'altro aspetto che si va curando è quello dell'adeguamento delle disposizioni interne, leggi, regolamento, circolari alle norme poste in sede internazionale (convenzioni e raccomandazioni).

Dopo l'emanazione di due circolari relative al trasporto di merci pericolose, è in fase di

definitiva redazione la traduzione in lingua italiana — in vista della sua adozione con decreto ministeriale — del « Codice IMCO sulle merci pericolose »: tale adozione — che dovrebbe avvenire entro un paio di mesi — porrà la legislazione italiana in materia ai primissimi posti nel mondo solo preceduta da quella statunitense e olandese; anche gli inglesi e i tedeschi occidentali dovrebbero emanare il Codice in questi mesi.

Tutte le norme fin qui accennate sono state o saranno emanate previo parere tecnico espresso dal Comitato centrale per la sicurezza della navigazione, del quale fanno parte rappresentanti delle Amministrazioni interessate, dei sindacati dei marittimi e dei portuali, dell'armamento e dell'industria collegata con le attività mercantili marittime.

Il senatore Arnone ha giustamente considerato gli impianti portuali un aspetto fondamentale del settore della Marina mercantile. Il problema dei porti, visto nei molteplici aspetti del loro ordinamento strutturale, dei finanziamenti e della realizzazione delle opere, nonché della gestione degli impianti sembra finalmente essersi imposto all'attenzione nazionale.

A parte le numerose iniziative di legge esistenti al riguardo, assistiamo infatti ad un sempre più esteso fiorire di studi, documentazioni, convegni che cercano di individuare le carenze e i possibili rimedi di questo importantissimo settore, che condiziona gran parte del commercio e dell'economia nazionale.

Nel quadro della politica portuale è evidente l'importanza dell'organizzazione di questo settore: la necessità di realizzare una più accentuata efficienza operativa dei porti marittimi, più volte e da molte parti avvertita specialmente negli ultimi anni, ha formato oggetto di particolare attenzione da parte del Ministero della marina mercantile, che ha enucleato alcuni principi fondamentali, poi inseriti nel disegno di legge governativo presentato al Parlamento il 14 aprile 1975, diretti ad adottare innanzitutto criteri di tipo imprenditoriale nelle gestioni autonome portuali, assicurandone l'autosufficienza patrimoniale e il più snello svolgimento delle loro attività.

S E M A . Anche per bloccare la proposta presentata dal Gruppo comunista!

G I O I A , *ministro della marina mercantile*. Veramente, senatore Sema, non credo che lo scopo sia stato questo. Esiste anche una proposta del Gruppo democratico cristiano, quindi il presunto blocco si dovrebbe estendere anche a questa iniziativa.

Il nuovo ordinamento, che si auspica possa intervenire al più presto per giungere ad una più adeguata produttività e funzionalità anche degli altri porti non forniti di gestioni autonome, dovrà tenere conto di tali esigenze, nel più generale quadro dello sviluppo dei traffici marittimi.

Circa l'esigenza di concretizzare secondo certe linee programmatiche il piano pluriennale di investimenti portuali, di cui alla legge 6 agosto 1974, n. 366, devo far presente al senatore Maderchi — che aveva chiesto notizie — che non è stato possibile elaborare tale « piano » entro il termine prefissato dalla legge stessa (cioè entro il 23 agosto 1975) per una serie di circostanze, tra le quali anche la crisi di Governo dello scorso marzo, che determinò un sensibile ritardo nella nomina della Commissione interministeriale incaricata di predisporre la bozza del piano medesimo.

D'altra parte occorre tenere presente la straordinaria complessità dei lavori, resi ancor più ardui dalla carenza di indicazioni sulle concrete prospettive di sviluppo economico del Paese, al quale — come è noto — sono strettamente legati i traffici marittimi; traffici che dall'inizio dello scorso anno registrano una continua, preoccupante flessione in ogni settore merceologico, in conseguenza della recessione economica che ha caratterizzato tale periodo di congiuntura. Una inversione di tendenza si sperava seguisse alla riapertura del Canale di Suez, ma la ripresa dei traffici attraverso il Canale è ancora lenta (20-25 navi al giorno contro le 60 del periodo precedente « la guerra dei sei giorni »); non sono per queste ragioni in grado di precisare oggi quali porti abbiano sin qui ricevuto effettivi incrementi di traffico.

A questo proposito desidero far presente che nel disegno di legge n. 3688, all'esame della Camera, è prevista l'istituzione di un ufficio studi e statistiche per l'esame dei traffici marittimi e la previsione degli interventi idonei a favorirne lo sviluppo.

Il « Piano » — che si spera possa essere definito entro la fine del corrente anno — si articolerà, nell'arco di un decennio, secondo una strategia che prevederà innanzitutto l'ammodernamento delle attuali strutture ed attrezzature — ove ciò sia possibile e conveniente — in modo tale da renderle più efficienti e quindi più produttive e competitive (ovviamente il raggiungimento di tale obiettivo è subordinato anche ad un parallelo adeguamento dell'organizzazione del lavoro portuale, e degli altri servizi) conseguendo un giusto equilibrio tra le tariffe applicate e i servizi prestati; in secondo luogo, il graduale ampliamento degli impianti esistenti, come sopra ristrutturati, sulla base degli sviluppi concreti dei traffici che si verificheranno.

Abbandonato il criterio del « come era e dove era », seguito durante il processo di ricostituzione del nostro apparato portuale, il redigendo piano organico di investimenti portuali, terrà nel massimo conto il rapporto tra territorio e porto, per corrispondere anche alle esigenze « effettive » — secondo l'auspicio del senatore Samonà — in guisa che questo sia sempre dimensionato su quello, del quale costituisce ovviamente un servizio. L'esperienza del dopoguerra ha dimostrato che il retroterra molto debole economicamente non ha bisogno di un porto e che è illusorio credere che potenziare un porto significhi incentivare l'economia dell'area su cui esso è ubicato.

Il nuovo « Piano », pertanto, si prefiggerà lo scopo di dare al sistema portuale nazionale l'impronta di una ordinata serie di porti in equilibrio fra loro, cioè ognuno con un suo *hinterland*, più o meno vasto a seconda del potenziale economico espresso.

Il senatore Maderchi ha inoltre chiesto di conoscere lo stato della spesa dei 160 miliardi stanziati con la legge n. 366.

Sulla base delle direttive impartite dal CIPE con delibera adottata nella seduta del

13 dicembre 1974, è stato approvato con decreto interministeriale 5 febbraio 1975 il programma generale degli interventi da finanziare con il predetto stanziamento di lire 160 miliardi.

Successivamente con decreto interministeriale 15 febbraio 1975 è stato approvato — a norma dell'articolo 6, comma terzo della ripetuta legge — il programma esecutivo degli interventi in parola.

Alla data del 1° settembre sono stati presentati progetti per complessive lire 62 miliardi 835.855.000, di cui lire 39.473.930.000 in istruttoria tecnica, lire 9.253.350.000 in istruttoria amministrativa e lire 14 miliardi e 108.575.000 in fase d'appalto.

Gli stanziamenti recati dalla legge n. 366 sono — com'è noto — di 10 miliardi per il 1974 e di 25 miliardi per il 1975.

Per quanto riguarda l'esigenza prospettata dal relatore di una « politica coordinata dei trasporti » e di una più stretta collaborazione fra i diversi Dicasteri, tra i quali sono tuttora frammentate le competenze in materia, è da ricordare che tale deficienza, insieme con le altre ben note (eccessivo numero di porti, antiquata legislazione relativa, scarsa organizzazione del lavoro portuale, insufficiente manutenzione, eccetera), e specificamente elencata al paragrafo 134 del primo piano economico nazionale e che essa è da considerarsi tuttora valida.

Del resto il testo provvisorio del documento per la impostazione del secondo programma economico nazionale chiarisce che gli obiettivi del primo programma « impongono di proseguire nella linea delle più generali finalità che la politica di piano si proponeva di conseguire entro un orizzonte temporale di 15-20 anni ».

Sembra, pertanto, che il primo obiettivo da conseguire sia quello di eliminare la più grave delle deficienze funzionali del nostro sistema portuale e cioè la mancanza di coordinamento tra le varie amministrazioni interessate nel settore dei trasporti, tanto più che questa sembra addirittura accentuarsi come quando la Cassa per il Mezzogiorno agisce come un corpo separato o come quando le Regioni — cui sono state trasferite

con decreto del Presidente della Repubblica 15 gennaio 1972, n. 8, le competenze della Amministrazione dei lavori pubblici per i porti di seconda categoria dalla seconda classe in poi — esercitano i poteri loro devoluti senza alcuna intesa con l'Amministrazione marittima.

Tale esigenza di coordinamento organico e sistematico sussiste, anche se occorre riconoscere che i rapporti tra l'Amministrazione della marina mercantile e quella dei lavori pubblici, che sono le più dirette interessate, sono i migliori possibili nell'attuale situazione, nel senso che si concreta una penetrante collaborazione anche in base ai principi dei preventivi concreti sanciti dalla prima legge programmatica del 1965 — la legge n. 1200 — e riconfermati anche dalla seconda del 1974, la legge n. 366.

A mio avviso, per ovviare alle deficienze sopra ricordate si rende necessaria la costituzione di un organo permanente di coordinamento (Comitato nazionale dei porti) presso il Ministero della marina mercantile, nel quale siano rappresentate tutte le amministrazioni interessate all'economia dei porti così come è previsto nel disegno di legge n. 3687 — tuttora all'esame della Camera — recante la nuova disciplina sui porti marittimi, e che auspico consegua al più presto l'approvazione del Parlamento.

Molto opportunamente, inoltre, il senatore Arnone ha accennato alla esigenza dell'inserimento dei complessi portuali nell'*hinterland* industriale e commerciale in cui essi gravitano, risolvendo l'annosa questione di celeri e razionali collegamenti ferroviari e stradali in grado di eliminare le strozzature attuali che si traducono in pesanti costi economici.

Come è noto, è questo un problema realmente grave: qualunque investimento in opere portuali o in infrastrutture stradali e ferroviarie potrà dare i suoi frutti soltanto se verrà effettuato in stretta correlazione ed interdipendenza reciproca: in tal senso in realtà già si è mossa l'Amministrazione della marina mercantile in sede di redazione del disegno di legge n. 3687 sui porti marittimi, presentato alla Camera il 14 aprile 1975, laddove all'articolo 3 sostanzialmente

unifica tutte le competenze presso il Consiglio superiore della marina mercantile, competenze sin qui attribuite in materia consultiva agli analoghi organi dei vari Ministeri. Mentre le spese relative alla realizzazione delle opere necessarie per i collegamenti aeroportuali, ferroviari e viari sono poste a carico dello Stato.

Con le previsioni legislative fin qui indicate, si addiverrà così al coordinamento del settore marittimo con quello ferroviario e stradale, nel settore delle opere pubbliche; ma sembra indispensabile — e questa è anche l'opinione dello stesso Ministero dei trasporti — in attesa di disposizioni legislative di difficile redazione ma non per questo ulteriormente rinviabili — provvedere alla istituzione, *medio tempore*, di due comitati interministeriali, uno dei quali composto da rappresentanti dell'Amministrazione marittima, dei lavori pubblici e dei trasporti, con lo scopo di pervenire ad un razionale ed efficace coordinamento delle infrastrutture portuali, viarie, ferroviarie e aeroportuali (e sarò così anche in grado di precisare al senatore Maderchi le esigenze ferroviarie); l'altro, cui saranno chiamati i rappresentanti del Ministero della marina mercantile e quelli dei trasporti, per il coordinamento tecnico — e se possibile anche tariffario — delle congiungenti marittime effettuate contemporaneamente dalle ferrovie e dall'armamento commerciale, pubblico e privato.

Il senatore Pacini ha chiesto di conoscere quali siano i rapporti tra il Ministero e gli enti di gestione portuale e un giudizio sulla efficienza e sulla produttività di detti enti e delle aziende dei mezzi meccanici.

Premesso che in via generale tutti gli enti portuali, ivi comprese le aziende dei mezzi meccanici, in base alle singole leggi istitutive, sono sottoposti alla vigilanza del Ministero della marina mercantile, il rapporto fra Ministero ed enti si sostanzia più specificamente in una serie di controlli sulla loro attività con le conseguenti formali approvazioni di atti (ove previste).

Si riporta, pertanto, qui di seguito una elencazione dei citati controlli ministeriali dalla quale si può dedurre anche la loro di-

versa intensità in relazione alle leggi istitutive dei singoli enti:

a) comune a tutti gli enti portuali (a seguito della recentissima legge sul CAP di Genova) è l'assoggettamento all'approvazione del Ministero della marina mercantile dei regolamenti organici del personale da essi dipendente;

b) i bilanci di previsione e i conti consuntivi sono assoggettati all'approvazione dei Ministeri della marina mercantile e del tesoro (e in alcuni casi anche dei lavori pubblici), ad esclusione di quelli del CAP di Genova che sono assoggettati al controllo normale del prefetto;

c) le delibere degli organi degli enti sono soggette (in forme e con modalità diverse) all'approvazione o al controllo di legittimità del Ministero della marina mercantile (e per alcune materie anche del tesoro e dei lavori pubblici); fanno eccezione le delibere del CAP di Genova e del Provveditorato al porto di Venezia, soggette al controllo di legittimità dei prefetti, rispettivamente, di Genova e di Venezia, nonché quelle del CAP di Civitavecchia (massima autonomia) non soggette ad alcun controllo;

d) la gestione degli enti è soggetta al controllo dei collegi dei revisori dei conti (nei quali è presente sempre — l'eccezione del CAP di Genova è stata superata dalla citata, recentissima legge — un rappresentante del Ministero della marina mercantile), e a quello della Corte dei conti, mediante la partecipazione di un magistrato appositamente incaricato.

La formulazione di un giudizio complessivo sulla produttività degli enti portuali non appare semplice, considerata la particolarità della loro competenza, le finalità delle relative gestioni e, soprattutto, la diversità, delle normative in base alle quali essi devono operare

Peraltro, considerato che per detti enti (il discorso vale forse meno per le aziende che operano in regime di concorrenza con gli altri operatori del settore) la qualifica di « economico » non è disgiunta da quella di « pubblico » e che quasi sempre le gestioni

portuali sono condizionate da fattori esterni quali l'entità dei traffici commerciali marittimi che le interessano, e, attualmente, dalla congiuntura economica nazionale ed internazionale, nello specifico settore il concetto di produttività può essere inteso solo come grado di efficienza nell'assolvimento dei propri compiti di istituto.

Per una precisa valutazione occorrerebbe quindi considerare analiticamente i risultati delle singole gestioni (che, tranne per il consorzio di Genova, sono sottoposti all'approvazione del Ministero e di quello del tesoro, e, in alcuni casi, di quello dei lavori pubblici), e, nell'ambito di queste, dei vari servizi svolti dagli enti portuali; il problema è collegato all'entità dei traffici portuali che li riguardano; va così ricordato come, in occasione di proposte di istituzione di altri enti portuali, il Ministero ha sempre osservato che le gestioni autonome dei porti possono essere favorevolmente considerate se esse si presentano con ragionevoli previsioni di vantaggio per i porti interessati, per l'intero Paese, garantendo una congrua intensificazione dei traffici che consenta in nanzitutto l'autosufficienza finanziaria dell'ente.

In caso contrario le spese necessarie per il mantenimento dell'ente — che deve attrezzarsi per assicurare sempre e comunque i propri servizi, mantenendo l'organizzazione anche ove il traffico non solo non aumenti, ma per molteplici cause venga a diminuire, — si risolvono in un mero aumento di oneri a carico degli utenti, con evidenti riflessi negativi sullo stesso naturale sviluppo dei traffici del porto interessato.

Tale questione, come noto, è stata considerata nel ricordato disegno di legge sulle gestioni portuali, in esame presso la Camera, che prevede anche il riordinamento delle vigenti disposizioni sugli enti esistenti, per adottare criteri di tipo imprenditoriale, assicurandone l'autosufficienza patrimoniale e il più snello svolgimento della loro attività.

Ringrazio il relatore per le considerazioni svolte a proposito del demanio marittimo.

L'azione del Ministero nei confronti del demanio marittimo è infatti ispirata al cri-

terio fondamentale di conservare e di restituire all'uso pubblico questo bene d'incommensurabile importanza economica e culturale.

Lo sviluppo spesso tumultuoso del turismo marittimo verificatosi negli ultimi 20 anni, quello altrettanto disordinato delle industrie costiere, il desiderio di sempre più numerosi cittadini italiani e stranieri di avere una casa quanto più possibile vicina al mare, anche in dispregio delle più elementari norme urbanistiche e di tutela del paesaggio hanno spesso finito per sottrarre alla comunità gli arenili e le spiagge, per deturpare le coste, per inquinare le acque.

Tutto ciò è potuto avvenire perchè, di fronte a questo esplodere di iniziative, l'Amministrazione ha mantenuto invariati i suoi organici, le sue strutture, i suoi mezzi finanziari.

Basti pensare che la sorveglianza su quasi 8.000 chilometri di coste è affidata, in periferia, ad appena 123 ufficiali del Corpo delle capitanerie di porto, coadiuvati da 63 impiegati civili e da un centinaio di sottufficiali, sottocapi e comuni. Volendo anche mettere nel conto i titolari degli uffici locali marittimi e delle delegazioni di spiaggia, che a volte possono dedicare a tali compiti solo una parte del proprio tempo, essendo dipendenti di altre Amministrazioni (in genere Guardia di finanza) cioè un altro centinaio di persone, nonchè i 7 funzionari del Ministero addetti a questo servizio, si raggiunge un totale che sfiora appena le 400 unità. A tale risultato, peraltro, si è arrivati attraverso una capillare sfera di sistemazione degli uffici, che potrà essere migliorata, a seguito degli aumenti numerici previsti per gli organici dei militari destinati alle capitanerie di porto.

Ma ciò evidentemente è poco più di nulla di fronte a quella che dovrebbe essere una reale ed efficace politica del demanio, rivolta alla sua effettiva salvaguardia e alla sua razionale utilizzazione. Di fronte al dilagare delle usurpazioni operate da proprietari frontisti, al diffondersi dell'abusivismo, a delimitazioni che sembrano ispirate più alla salvaguardia del bene privato che di quello pubblico

Di fatto, ed è quel che conta, questo bene pubblico è troppo spesso sottratto all'uso pubblico.

Il Ministero proseguirà con vigore nella azione intrapresa, consistente nel respingere tutti i ricorsi con i quali coloro che hanno abusato dei beni demaniali cercano di consolidare o sanare la propria illecita posizione, nonchè nel procedere alla demolizione di tutte le costruzioni abusivamente realizzate sul demanio stesso.

M A D E R C H I . È un'opera colossale! Di quali mezzi dispone il Ministro? Forse intende bombardare le costruzioni abusive?

G I O I A , *ministro della marina mercantile*. Per respingere i ricorsi non occorrono molti mezzi.

M A D E R C H I . Per respingere i ricorsi certamente no: ritengo invece che demolire le costruzioni abusive sia un'impresa pressochè disperata.

G I O I A , *ministro della marina mercantile*. Le costruzioni abusive o deturpano il paesaggio o inquinano le acque: in entrambe i casi sono da demolire. Tutte le altre possono essere confiscate: non comprendo infatti perchè mentre se, ad esempio, il senatore Maderchi costruisce su un terreno di mia proprietà il proprietario della sua costruzione diventerei io, se io costruisso su un bene demaniale marittimo il proprietario di tale costruzione dovrei essere io e non dovrebbe essere lo Stato.

M A D E R C H I . Quello che dice l'onorevole Ministro in linea di diritto è senz'altro esatto: non so peraltro come riesca ad affermarlo in linea di fatto.

C R O L I A L A N Z A . Le concessioni del demanio marittimo sono revocabili in qualsiasi momento.

M A D E R C H I . Parteciperò anche io dalla parte dell'onorevole Ministro alla battaglia che ingaggerà in tal senso: ho dei dubbi peraltro sul suo risultato.

GIOIA, *ministro della marina mercantile*. Si tratta di una direttiva politica: evidentemente, poichè mancano le norme, bisognerà emanarle.

Ora, tra le demolizioni effettuate e per il cui espletamento, stante la mancata diretta disponibilità di mezzi occorrenti, è in genere necessario il ricorso, ove reperibili, a ditte specializzate, sono da citare quelle alle quali hanno dato corso di recente le Capitanerie di porto di Reggio Calabria e di Crotona e ciò per la loro attuazione in una situazione reca complessa da specifici fattori ambientali e dalla particolare imponenza del fenomeno.

Al soddisfacimento della esigenza di reprimere l'abusivismo si è ispirata la richiesta al Tesoro di una integrazione della somma stanziata in bilancio per la rimozione d'ufficio di dette costruzioni, richiesta che ha già trovato il suo accoglimento anche in sede di predisposizione del bilancio per il 1976, per cui è da confidare in un'accentuazione, in rapporto alle concrete disponibilità, dell'azione stessa.

Al riguardo ho disposto la elaborazione di un disegno di legge che prevede come delitto anzichè come contravvenzione, l'occupazione abusiva del demanio marittimo, con conseguente irrogazione delle pene della reclusione e della multa.

Inoltre, è previsto, che qualora non sia possibile o non sia utile procedere alla demolizione d'ufficio delle opere, le costruzioni debbono essere confiscate dallo Stato.

Con tale normativa si intende scoraggiare definitivamente l'illecita speculazione edilizia a danno di un bene che è e deve restare a disposizione dello Stato e di tutti i cittadini per fini pubblici.

L'azione dell'Amministrazione non è però soltanto rivolta alla tutela del demanio marittimo in se stesso, ma anche alla salvaguardia del medesimo dalle interclusioni delle proprietà private retrostanti e dai riflessi negativi che eventuali costruzioni sulle proprietà private confinanti possono comportare nei riguardi dell'uso del demanio marittimo.

In tal senso è stato predisposto un disegno di legge che, modificando gli articoli 33

e 55 del codice navale, prevede una procedura abbreviata per l'esproprio di zone di proprietà privata necessarie per l'accesso al demanio marittimo e la necessità dell'autorizzazione del capo del compartimento per l'esecuzione di opere su proprietà private entro il limite di 100 metri dal confine del demanio marittimo.

In tal modo si cerca di evitare che il demanio marittimo finisca per essere soffocato dalle costruzioni retrostanti, tagliato fuori dal resto del territorio e quindi privatizzato dai retrostanti proprietari.

Per ovviare all'interclusione del demanio marittimo, il Ministero ha interessato tutte le Regioni costiere perchè, nella predisposizione dei piani regolatori, siano previste, a congrui intervalli, le vie di accesso al demanio marittimo.

La collaborazione tra Ministero e Regione, sia nel settore delle costruzioni abusive che in quello della pianificazione del territorio immediatamente confinante con il demanio marittimo, non potrà che essere proficua per l'interesse pubblico e dovrà, quindi, essere sempre più intensa, tanto più che la politica della liberalizzazione del demanio marittimo non può prescindere da un assetto territoriale coordinato di tutte le coste e, quindi, dalla collaborazione dei comuni e delle Regioni.

Per una più efficiente amministrazione del demanio marittimo, è poi indispensabile emanare nuove istruzioni in sostituzione delle attuali, del 1931, ormai superate; ho intanto predisposto che sia effettuato un rilievo planimetrico di tutte le spiagge italiane, da cui risultino gli arenili liberi, quelli assentiti in concessione e quelli occupati abusivamente; ciò per consentire la elaborazione di piani di assetto, su basi compartimentali, del demanio marittimo da concretarsi, sentite le altre autorità statali interessate, i comuni e le Regioni, previo espletamento delle indispensabili delimitazioni.

Per l'effettuazione di tale lavoro, che richiede personale tecnico, di cui questo Ministero non dispone, è stata richiesta la collaborazione dei Ministeri delle finanze e dei lavori pubblici e, ove risultasse necessario, sarà presentato un disegno di legge.

Ma deve essere chiaro che, a parte l'insistenza dei mezzi e a parte ciò che si sta facendo per integrarli, una giusta politica del demanio marittimo — che per l'importanza degli interessi nazionali tutelati non può che rimanere di competenza statale — deve essere vista come parte di una più ampia politica della costa.

Da questa visione scaturisce l'esigenza di una stretta collaborazione con le Regioni e con i comuni costieri i quali ultimi, non sempre sembrano consapevoli del fatto che se giuridicamente il demanio marittimo appartiene allo Stato, geograficamente ed economicamente è parte del loro territorio e come tale va difeso e salvaguardato.

Al riguardo è da ricordare che le Capitanerie di porto sono state con apposita circolare invitate, oltre ben inteso ad intensificare l'azione volta alla concreta repressione e prevenzione del fenomeno, a sensibilizzare i comuni costieri perchè prestino ogni possibile collaborazione per la demolizione delle costruzioni abusive, eseguite spesso in violazione, oltre che delle norme del codice della navigazione, della vigente normativa urbanistica, a denunciare i responsabili dinanzi all'autorità giudiziaria, nonchè ad interessare immediatamente i competenti organi finanziari per il recupero degli indennizzi dovuti all'erario.

Data l'importanza che il problema riveste ai fini occupazionali e di acquisizione al Paese di valuta estera, merita ricordare che, per un'aggiornata regolamentazione delle concessioni demaniali marittime in materia di approdi per il diporto nautico è stata emanata la circolare n. 154 del 24 maggio 1975.

L'intento da essa perseguito è quello di consentire una maggiore incentivazione nella realizzazione di detti approdi e ciò pur nel rispetto dell'esigenza primaria di salvaguardare le caratteristiche ed i valori ambientali delle coste e nel quadro di un ordinato assetto territoriale.

A tale esigenza si è ispirata l'affermata necessità di ogni utile e feconda cooperazione nel settore con le Regioni e gli enti locali.

Nella stessa circolare è stata anche prevista la possibilità, ricorrendone i presupposti,

di adattare e di trasformare, per ricavarne degli approdi turistici, gli attuali porti classificati e non, e ciò allo scopo di utilizzare, anche nel settore della nautica da diporto, infrastrutture di base già esistenti, compatibilmente con le effettive necessità commerciali e di pesca, cui le stesse erano state destinate.

Per quanto riguarda l'organizzazione delle spiagge libere è in corso di elaborazione una circolare per disciplinare la materia in modo da garantire il libero accesso ai cittadini, assicurando condizioni di sicurezza e di igiene con l'obbligo per i comuni e gli enti e cooperative concessionarie di apprestare i servizi necessari, autorizzandoli, quando occorra, a chiedere un modesto corrispettivo per l'uso dei servizi.

L'utilizzazione del demanio marittimo riguarda anche lo svolgimento di attività industriali che hanno necessità di disporre di insediamenti costieri per le proprie esigenze produttive, come nel caso dei cantieri navali, ovvero di servirsi del trasporto marittimo sia per l'approvvigionamento delle materie prime che per l'esportazione dei prodotti.

Fra queste ultime rivestono particolare importanza quelle connesse all'esercizio delle raffinerie e dei depositi costieri di oli minerali, nonchè degli stabilimenti chimici e petrolchimici per i quali, al fine di favorire lo sviluppo, sono stati adottati, con la promozione di appositi provvedimenti amministrativi, anche snellimenti procedurali.

Nello stesso tempo sono stati adottati provvedimenti più rigorosi per quanto riguarda la difesa dagli inquinamenti marini, provocati dalle predette industrie, stabilendo l'obbligo di dotare gli stabilimenti di adeguati impianti di depurazione. Per i nuovi stabilimenti, in corso di realizzazione, sono già stati previsti efficienti impianti di depurazione che offrono la massima garanzia per evitare inquinamenti marini.

Analoga azione è stata rivolta verso i cantieri di riparazione delle navi, il cui traffico comporta la necessità di impianti a terra per la depurazione delle acque di lavaggio.

Più in generale al problema dell'inquinamento del litorale e delle coste, sia di provenienza terrestre che marina, il Ministero della marina mercantile rivolge ogni possibile attenzione, tenuto soprattutto presente che esso danneggia o minaccia di danneggiare beni di inestimabile valore ecologico, peraltro affidati alla sua amministrazione.

Il fenomeno, che costituisce uno degli aspetti più rilevanti del più complesso problema della difesa dell'ambiente, coinvolge indubbiamente interessi che vanno al di là dei confini del nostro Paese, ed è infatti particolarmente seguito nelle varie sedi internazionali che stanno cercando di adottare, dopo averne già adottate talune, altre misure coordinate allo scopo di preservare e migliorare l'ambiente. In questo quadro numerose iniziative riguardano i sistemi per combattere l'inquinamento marino, e alcune di esse specificatamente quello del mare Mediterraneo.

In particolare desidero ricordare il cosiddetto progetto RAMOGE (S. Raphael-Monaco-Genova), cioè uno studio condotto da gruppi di esperti italiani, francesi e monégaschi sulla situazione dell'inquinamento del mare e del litorale da S. Raphael a Genova, che, pur riguardando soltanto una piccola zona del Mediterraneo, è stato molto apprezzato per la serietà e la concretezza con le quali viene condotto.

Attualmente sono in corso trattative per negoziare una apposita convenzione tra i tre Stati, che dovrà stabilire una stretta collaborazione per la lotta contro l'inquinamento. Tale iniziativa si inserisce nel quadro di accordi regionali di più ampio respiro, tra i Paesi del Mediterraneo previsti dalla conferenza di Barcellona promossa dalla UNEP-United Nations Environment Program.

Per quanto in particolare concerne i fondi di bilancio destinati a contenere gli effetti del fenomeno, circa le spese per l'acquisto dei mezzi e dei prodotti antinquinanti va ricordato che lo stanziamento di 1 miliardo per l'esercizio 1976 rappresenta il proseguimento di un'azione solo da alcuni anni iniziata dal Ministero della marina mercantile per dotare i porti, il cui litorale è maggior-

mente esposto a rilevanti accidentali inquinamenti da idrocarburi, di idonei strumenti di lotta.

A questo proposito vorrei dire al senatore Avezzano Comes che non sono bene al corrente di come si svolgono queste operazioni per l'acquisizione dei mezzi. Mi riprometto di esaminare la cosa e, se del caso, di promuovere la visita da lui proposta.

In materia di inquinamento, inoltre, come ha ricordato il senatore Arnone, sono all'esame di questa Commissione in sede deliberante il disegno di legge di iniziativa governativa « Norme per prevenire l'inquinamento delle acque marine per la discarica di idrocarburi e di miscele di idrocarburi da parte del naviglio mercantile » e la proposta di legge dell'onorevole Santalco mirante alla « Disciplina degli scarichi delle acque marittime ». Ancora, va segnalato il disegno di legge approvato dal Consiglio dei ministri il 1° ottobre corrente riguardante « Norme concernenti la progettazione, la costruzione e la gestione di impianti di ricezione e trattamento delle morchie e delle acque di zavorra e lavaggio delle petroliere »; tale provvedimento intende dare alla Convenzione di Londra del 2 novembre 1973 per la prevenzione dell'ambiente marino da inquinamenti da idrocarburi, convenzione con la quale si è stabilito che, nelle cosiddette aree speciali (tra cui il Mediterraneo) in cui la degradazione dell'ambiente ha raggiunto tassi quanto mai elevati, gli Stati membri della convenzione apprestino entro il 1° gennaio 1977 idonee attrezzature di depurazione a terra al fine di evitare che le navi scarichino in mare le acque di zavorra e di lavaggio.

Il disegno di legge che sarà presentato al Senato prevede una spesa di 56 miliardi.

Infine con decreto interministeriale in data 15 luglio 1975 in corso di controfirma da parte del Ministro della sanità viene istituita una Commissione di studio per la predisposizione di nuove norme in materia di immissione nelle acque marine di rifiuti inquinanti.

Il relatore ha posto in rilievo l'esigenza di affrontare il problema della tutela dei lavoratori portuali, mirando soprattutto a

creare sempre maggiori condizioni di sicurezza nel lavoro ed a consentire la qualificazione e l'aggiornamento professionale richiesti dalle moderne tecniche di carico e scarico delle merci.

Per quanto riguarda la sicurezza nel lavoro, attualmente le norme per la prevenzione contro gli infortuni sul lavoro nei porti sono contenute in regolamenti locali, emanati dalle autorità marittime periferiche sulla base della Convenzione internazionale di Ginevra del 1932 per la protezione antinfortuni.

Allo scopo di dare alla materia una regolamentazione uniforme ed aggiornata rispetto alla moderna tecnologia per il maneggio delle merci nei porti, è stato predisposto dai competenti uffici del Ministero uno schema di regolamento antinfortunistico a carattere nazionale, che sarà oggetto di preventivo esame da parte di una costituenda commissione di esperti, della quale faranno parte esponenti del mondo del lavoro, di quello imprenditoriale ed autorità marittime locali. Il problema della tutela dei portuali contro gli infortuni sul lavoro è anche una delle istanze avanzate dalle organizzazioni sindacali della categoria nella loro terza piattaforma rivendicativa e formerà oggetto di trattativa nei prossimi incontri che avranno luogo in sede ministeriale.

Per quanto riguarda la qualificazione e l'aggiornamento professionale dei lavoratori portuali nel 1967 è stato costituito per iniziativa dei sindacati nazionali della categoria l'ENIALP (Ente nazionale per l'istruzione e l'addestramento dei lavoratori portuali) allo scopo di provvedere alla istituzione dei corsi di formazione, qualificazione, perfezionamento e riqualificazione professionale dei lavoratori portuali.

Funzionari del Ministero fanno parte degli organi amministrativi dell'ente.

Inoltre, è stato costituito un comitato ristretto per lo studio dei problemi e delle iniziative nel settore del quale fanno parte rappresentanti del Ministero e dell'ENIALP, nonché sindacalisti del settore.

L'ente, attraverso i propri organi periferici, ha curato lo svolgimento di numerosi corsi di addestramento, nei vari porti nazio-

nali, ai quali i lavoratori portuali hanno partecipato con risultati positivi. Il Ministero segue con particolare interesse l'attività dell'ente, soprattutto in considerazione dell'importanza che l'aggiornamento professionale della categoria riveste, in campo nazionale, ai fini della produttività del lavoro e, di riflesso della sicurezza contro gli infortuni sul lavoro.

Ora che la competenza in materia di preparazione professionale è stata attribuita alle Regioni, l'ENIALP, d'intesa con il Ministero, sta promuovendo la partecipazione principalmente finanziaria di queste ultime, allo scopo di poter proseguire nell'adempimento dei propri compiti di istituto.

Anche questo problema sarà trattato nei menzionati incontri tra il Ministero ed i sindacati della categoria, che ne hanno fatto oggetto di uno dei punti della loro piattaforma.

Per quanto riguarda infine l'addestramento della gente di mare esso va considerato sotto due distinti aspetti: il primo riguardante la preparazione scolastica dei giovani che si accingono ad intraprendere la vita del mare con titolo professionale marittimo, il secondo, relativo a tutti i marittimi di ogni qualifica e grado, riguardante l'aggiornamento e l'addestramento professionale.

È stato predisposto un disegno di legge in atto all'esame del Ministro della pubblica istruzione per il riordinamento della istruzione nautica e professionale marinara allo scopo di una totale revisione di tutta la normativa concernente l'attuale assetto scolastico del settore al fine di pervenire, con particolare cura ed urgenza, ad una riforma dell'insegnamento nautico, per renderlo più moderno e specializzato con nuove strutture scolastiche, con programmi di studio aggiornati e, nello stesso tempo sfrondata di discipline che il tempo ha reso pressoché inutili, con prove di esame più severe e tali da assicurare ai traffici via mare uomini preparati e sicuri.

Tale disegno di legge consta di due parti distinte.

Il titolo primo riguarda la riforma degli attuali istituti nautici e degli istituti professionali a sezioni marinare.

Il titolo secondo riordina tutto il settore dell'addestramento professionale post-scolastico degli ufficiali diplomati.

In attesa di tale riordinamento globale, all'addestramento professionale dei giovani ufficiali ai fini della sicurezza della navigazione, si provvede, con gli esigui mezzi finanziari a disposizione, mediante contributi per il finanziamento di corsi di addestramento al corretto uso del radar quale mezzo anticollisione, per ufficiali di coperta (i corsi sono stati resi obbligatori con decreto del Presidente della Repubblica 10 dicembre 1966, n. 1367) e, presso il centro IRI, di Genova, di corsi di automazione navale per ufficiali di macchina.

Per i titoli minori vengono autorizzati a richiesta, dopo un accurato controllo dei programmi e delle attrezzature tecniche, corsi integrativi post-scolastici e corsi di qualificazione per marinaio frigorista, elettricista, eccetera.

Tali corsi vengono proposti da istituti nautici e professionali di Stato nonché da organizzazioni sindacali di categoria.

Attualmente è all'esame del Parlamento un disegno di legge per il mantenimento in vita dell'Ente nazionale assistenza della gente di mare e per la sua ristrutturazione.

Se, come è auspicabile, detto disegno di legge diventerà operante si provvederà ad un completo riassetto statutario dell'ente, in base ai principi sanciti dalla raccomandazione di Ginevra del 1970.

È intendimento del Ministero, in tale occasione, di affidare al nuovo ente la cura ed il coordinamento dell'addestramento professionale del personale marittimo (sottufficiali e comuni).

Il senatore Pacini ha chiesto di conoscere i rapporti del Ministero della marina mercantile con altre amministrazioni.

È da rilevare che le materie di cui si occupa l'Amministrazione marittima investono praticamente tutti gli aspetti dell'economia nazionale.

Si riporta qui di seguito un'elencazione di materie che interessano anche la competenza di altri Ministeri:

1) Ministero degli affari esteri: relazioni internazionali (accordi di pesca - conven-

zioni internazionali in tema di traffico marittimo ed inquinamento - convenzioni internazionali per la tutela del lavoro marittimo, eccetera);

2) Ministero dell'interno: attività di polizia (accertamento, prevenzione e repressione di reati in materia di pesca ed inquinamento - servizio antincendio nei porti - commissione consultiva per le sostanze esplosive in tema di concessioni demaniali marittime per impianti industriali, eccetera);

3) Ministero dell'agricoltura e delle foreste: pesca, commercializzazione e consumo di prodotti ittici - rapporti con la CEE - istituti talassografici;

4) Ministero delle finanze: demanio marittimo e questioni finanziarie connesse con le attività portuali, armatoriali e cantieristiche - pesca (repressione di reati di pesca da parte della Guardia di finanza);

5) Ministero del commercio con l'estero: pesca (commercializzazione del pescato); naviglio (dismissione di bandiera e compravendita di navi all'estero);

6) Ministero della sanità: pesca, inquinamento e igiene ed abitabilità a bordo degli equipaggi;

7) Ministero dei lavori pubblici: porti e opere marittime, opere a difesa degli abitati;

8) Ministero della difesa: pesca (assistenza delle unità militari ai battelli da pesca) - sicurezza delle coste;

9) Ministero dell'industria, commercio e artigianato: cantieristica, utilizzazione del demanio a scopo industriale e piattaforma continentale;

10) Ministero del lavoro e della previdenza sociale: previdenza marinara;

11) Ministero delle partecipazioni statali: traffico marittimo e cantieristico;

12) Ministero della pubblica istruzione: istruzione marinara;

13) Ministero dei beni culturali: vincoli panoramici su zone demaniali marittime;

14) Ministero delle poste e delle telecomunicazioni: servizi di PIN e servizi postali e commerciali di carattere locale - servizi radiotelegrafici e radiotelefonici (assistenza alla navigazione);

15) Ministero dei trasporti: nautica da diporto - coordinamento fra trasporti marittimi, terrestri ed aerei;

16) Ministero del turismo e dello spettacolo: questioni connesse con l'utilizzazione a scopo turistico-balneare del demanio marittimo;

17) Ministero di grazia e giustizia: modifiche della normativa contenuta nel codice della navigazione e relativo regolamento. Questioni giuridico-legislative varie;

18) Ministeri del tesoro e del bilancio e programmazione: tutte le questioni di natura economico-finanziaria connesse all'attività dell'amministrazione;

19) Ministero per la ricerca scientifica: problemi di ricerca applicata alla pesca e al naviglio.

A questa situazione sarà possibile in parte ovviare attraverso un disegno di legge in esame alla Camera dei deputati, che praticamente diminuisce le competenze del Ministero dei lavori pubblici e le limita alla parte esecutiva (progettazione, appalti) e attraverso una proposta che inoltrerò al Presidente del Consiglio dei ministri, riguardante il settore della pesca.

La tesi che intendiamo sostenere non è quella di escludere le competenze di altri Ministeri, ma che il Ministro della marina mercantile sia il titolare della politica della pesca, per cui siano gli altri a dover dare il concerto, mentre attualmente è il Ministro della marina mercantile che deve dare il concerto anche su questioni di competenza primaria del dicastero.

Il senatore Pacini ha inoltre chiesto di conoscere quali iniziative siano state assunte o si intendano assumere per migliorare l'efficienza del Ministero e la produttività del personale dipendente.

Devo premettere che il Ministero della marina mercantile è ordinato in sei direzioni generali più un ispettorato tecnico, mentre l'ispettorato generale delle Capitanerie di porto, inquadrato nell'organico del Ministero difesa-marina, è alle dipendenze del Ministero della marina mercantile per quanto attiene ai servizi d'istituto di competenza dell'Amministrazione.

Nelle sei direzioni generali (amministrative) esistono complessivamente 23 divisioni e nell'ispettorato tecnico 2 divisioni.

La riduzione del numero delle divisioni da 38 a 25 con carico di responsabilità ai capi delle divisioni (primi dirigenti) ha giovato, da un lato, ad una migliore funzionalità dell'Amministrazione in quanto è stato possibile raggruppare in un unico ufficio, a livello divisione, competenze omogenee prima piuttosto frazionate; d'altra parte devo rilevare che la riduzione del numero delle divisioni, in relazione alle materie assegnate a ciascuna divisione, ha determinato un massiccio carico di lavoro, per cui è sembrato opportuno ed è in corso un attento esame per eventuali lievi ritocchi capaci di migliorare l'efficienza dei servizi.

Per quanto riguarda poi l'attuale situazione dei posti di organico nelle carriere di concetto, esecutiva ed ausiliaria appare evidente come nel Ministero della marina mercantile si sia determinata, in conseguenza dell'esodo, una situazione di crisi con particolare incidenza nei settori dell'archivio, della copia e delle anticamere.

Sulla revisione degli organici del personale, il Ministero della marina mercantile ha già rappresentato più volte la grave carenza numerica al centro ed in periferia aggravata, come detto, dalle leggi sull'esodo degli ex combattenti ed ha richiesto all'ufficio per la organizzazione della Pubblica amministrazione di non ridurre gli organici in corrispondenza degli esodi. In quella sede ha anche prospettato l'esigenza di una nuova riorganizzazione dei ruoli, insistendo sulla dotazione dei ruoli tecnici per i servizi del demanio (geometri) per i servizi dell'Ispettorato tecnico (ingegneri navali-periti tecnici) per i servizi della meccanografia (analisti, programmatori, meccanografi) per i servizi copia (stenodattilografi).

Le proposte sono state anche concretate nel maggio del corrente anno in uno schema di disegno di legge, il quale avrebbe superato le immediate difficoltà di funzionamento dell'Amministrazione, anche perchè era stata prevista una procedura eccezionale.

Alla risposta negativa del Ministero del tesoro ho fatto seguito con la richiesta di-

retta alla Presidenza del Consiglio dei ministri di assegnazione di un congruo numero di personale tecnico proveniente dagli enti edilizi soppressi.

Particolare attenzione merita la situazione di disagio dell'Ispettorato tecnico.

Questo servizio che assolve importantissimi e delicati compiti di carattere tecnico e tecnico-economico, che vanno dalla trattazione di pratiche relative alla navigazione e alla sicurezza della vita umana sul mare, alla valutazione della nave ai fini delle leggi di sostegno alle industrie cantieristiche e armatoriali, è costretto ad operare con tre soli ingegneri e sei impiegati del ruolo amministrativo della carriera di concetto.

L'attuale situazione della flotta nazionale, l'azione in corso per la ristrutturazione dei cantieri navali, l'evolversi della tecnologia e lo sviluppo della politica marinara del nostro Paese rendono oggi urgente il potenziamento dell'amministrazione centrale e periferica, un realistico adeguamento della carriera direttiva e la costituzione di un efficiente ruolo tecnico della carriera di concetto.

L'adeguamento delle strutture organiche deve tendere altresì al potenziamento degli uffici studi e organizzazione e metodi, indispensabili per la maggiore produttività dell'Amministrazione pubblica costituendo essi un costante strumento di confronto, di analisi critica e di propulsione, sul quale dovrebbe praticamente incentrarsi l'azione amministrativa, utilizzando in pieno il nuovo centro elettronico.

Lo scarsissimo numero dei dipendenti è utilizzato al massimo delle possibilità, tenuto conto di una percentuale di assenteismo di gran lunga inferiore alle medie nazionali e motivata, per la massima parte dei casi, da giusti motivi.

Recentemente il Ministero del tesoro ha stanziato sul bilancio del Ministero della difesa per l'anno 1976 lire 1.000.000.000 da impiegare per il potenziamento del personale del CEMM, categoria nocchieri di porto. Questa maggiore disponibilità di bilancio potrà far realizzare un incremento nel prossimo anno di 60 allievi ufficiali di complemento, 44 sergenti rafforzati e 700 militari di leva, i quali potranno essere ripartiti nei

400 uffici periferici del Ministero della marina mercantile.

Lo sviluppo delle relazioni internazionali a livello tecnico comporta l'esigenza di disporre di funzionari dotati di una conoscenza delle lingue estere a livello adeguato.

In questo ambito sono stati promossi dei corsi presso istituti specializzati o con l'assistenza degli stessi. Viene inoltre incoraggiata la partecipazione di funzionari a corsi di qualificazione professionale e sono inoltre programmati, in relazione alle disponibilità di bilancio, corsi per completare la formazione tecnica di un ristretto numero di impiegati pienamente idonei alla gestione di un centro elettronico.

Come già rilevato dal senatore Arnone, intensa è stata l'attività svolta nel corso dell'anno 1975 per consentire un positivo sviluppo dell'attività peschereccia e la ripresa di questo depresso settore.

In seno alla Conferenza sul diritto del mare va delineandosi, in modo sempre più marcato, la tendenza al riconoscimento di diritti esclusivi di pesca a favore dello stato costiero in una fascia di 200 miglia prospiciente la costa. Al riguardo, mentre si è cercato di controbilanciare detta tendenza, rafforzando il ruolo delle esistenti organizzazioni internazionali di pesca, si è ritenuto, operando con realismo e senso pratico, di avviare, ovunque possibile, contatti bilaterali con i paesi marittimi esercitanti effettivo controllo su aree di interesse per l'armamento di pesca nazionale.

Nell'intento di assicurare ai nostri pescatori la possibilità di continuare ad operare in zone a loro familiari e anche al fine di aprire loro nuove aree di pesca, si è concluso nel gennaio un accordo con il Senegal, e si stanno svolgendo trattative con la Mauritania, il Marocco e la Tunisia; inoltre contatti per la conclusione di accordi bilaterali di pesca sono in corso con la Repubblica democratica dello Yemen, con il Canada e gli USA.

Di fronte ai ripetuti fermi di motopescherecci nazionali da parte di motovedette libiche e tunisine, si è intervenuti perchè fosse rafforzato da parte della Marina militare il servizio di vigilanza e protezione dell'atti-

vità dei nostri pescatori in acque internazionali, tenuto conto che, in questi giorni, ben otto pescherecci sono stati fermati e si trovano tuttora nei porti tunisini. A questo stato di cose si è ora aggiunto il grave episodio del « Gima » nel quale ha perso la vita il giovane Salvatore Foraneo. Il Governo, che si associa all'unanime condoglio espresso dal Presidente, ha immediatamente provveduto, come noto, a presentare una energica, formale protesta al Governo tunisino per questo atto che, a prescindere da ogni considerazione sulle circostanze che lo hanno determinato, è da considerarsi assolutamente ingiustificabile.

Le trattative per il rinnovo dell'accordo per la pesca, scaduto il 31 dicembre 1974 a seguito di denuncia da parte tunisina, sono cominciate all'inizio dell'anno in corso e si sono subito mostrate complesse per la palese riluttanza tunisina a contrarre un nuovo impegno triennale senza consistenti contropartite che riguardano: la determinazione dell'aumento del canone annuo versato dall'Italia per un numero inferiore di permessi di pesca, la concessione da parte dell'Italia di crediti a condizioni particolarmente favorevoli, la urgente soluzione del problema dell'olio di oliva e le trattative per l'associazione della Tunisia alla CEE.

Per una sollecita ripresa della trattativa per la soluzione del problema relativo alla pesca e di quelli ad esso collegati una delegazione, presieduta dal Sottosegretario di Stato agli esteri, onorevole Cattanei, si recherà a Tunisi la prossima settimana per avere colloqui con i massimi responsabili del Governo tunisino.

Verso la Comunità economica europea si è operato per consentire un rapido inserimento della pesca marittima italiana in un quadro di strutture già esistenti ed operanti in altri Paesi comunitari.

A questo fine, mentre si sta rinegoziando a Bruxelles il Regolamento n. 2142 del 1970, concernente la normativa comunitaria in tema di interventi sui mercati ittici, si è avviata in Italia, con la legge n. 388 del 2 agosto 1975, la costituzione di una nuova struttura di mercato per i produttori della pesca, al fine di uniformare il nostro siste-

ma di intervento a quello degli altri Paesi comunitari.

Si cerca, in sostanza, nel settore della pesca, un più stretto collegamento con gli altri Paesi della CEE; ciò al duplice fine di determinare un'interdipendenza di interessi e una linea comune di resistenza e di azione nei confronti di Paesi extracomunitari. Si ricorderà, infatti, come spesso i nostri interessi, sia per quanto riguarda l'esportazione di pesce azzurro, sia per quanto concerne la esportazione di vongole e di altri frutti di mare, siano stati danneggiati da misure adottate da Paesi terzi e in particolare di recente dalla Spagna e come, al riguardo, possa tornare utile un più stretto coordinamento a livello CEE per far fronte a simili avvenimenti.

Già l'anno scorso si ebbe modo di sottolineare la difficoltà, per il Ministero della marina mercantile, di finanziare la ricerca di nuovi banchi di pesca.

A parte la limitatissima disponibilità finanziaria, giustamente sottolineata dal relatore, senatore Arnone, ostano ad un efficace sviluppo della ricerca applicata, auspicata anche dal senatore Crollalanza, da un lato le complesse procedure previste dalla legge di contabilità generale dello Stato per la stipula dei contratti e l'erogazione dei compensi, dall'altro, il fatto che l'Amministrazione non dispone di istituti specializzati, in quanto gli articoli 1 e 2 del decreto del Capo provvisorio dello Stato del 31 marzo 1947, n. 396, hanno devoluto al Ministero della marina mercantile le attribuzioni spettanti al Ministero dell'agricoltura e delle foreste in materia di pesca marittima con esclusione però del settore della ricerca scientifica e idrobiologica e della vigilanza sugli istituti specializzati idrobiologici e talassografici.

Il Ministero, su parere favorevole della Commissione consultiva centrale per la pesca marittima, ha già affrontato il primo problema proponendo la modifica degli articoli 27 e seguenti del regolamento per l'esecuzione della legge 14 luglio 1965, n. 963, che riguardano i rapporti con gli istituti di ricerca scientifica e tecnologica. Il provvedimento è all'esame del Consiglio di Stato, avendo superato rapidamente la fase del

concerto; esso tende a sburocratizzare tali rapporti in modo da evitare che la ricerca, che già incontra tante difficoltà di carattere finanziario, venga ulteriormente intralciata da adempimenti il più delle volte superflui se non addirittura controproducenti.

Con il disegno di legge n. 3815 — all'esame della Camera dei deputati — si dà facoltà al Ministero della marina mercantile di concedere contributi per la ricerca applicata a enti, istituti, organizzazioni, associazioni e privati ricercatori ai quali saranno affidati compiti di studio e di ricerca per acquisire dati indispensabili per meditati interventi dello Stato.

Consapevoli che, in mancanza di una ricerca scientifica efficiente, non può aversi uno sviluppo razionale e competitivo della pesca, con il disegno di legge n. 3688 — all'esame della Camera — abbiamo chiesto la delega per l'istituzione di un ufficio per sperimentazioni e ricerche nel campo della pesca per individuare iniziative idonee a promuovere la razionalizzazione e lo sviluppo del settore; ma, poichè la competente Commissione parlamentare è orientata nel senso di provvedere con idoneo articolato, escludendo la delega, è in corso di elaborazione un testo che, tenendo conto delle esperienze del Giappone, della Francia e dell'Unione Sovietica, consenta all'Amministrazione di risolvere i vari problemi che sin qui si oppongono ad un decisivo sviluppo delle attività di ricerca.

Al fine di assecondare l'azione volta alla ripresa del settore della pesca marittima, mi riservo di presentare al Presidente del Consiglio proposte concrete per eliminare la eccessiva attuale divisione di attribuzioni fra i diversi Ministeri interessati alla pesca. Innanzitutto, si dovrebbe considerare la convenienza di unificare presso un unico dicastero le competenze in materia di pesca; competenze che ora sono suddivise a seconda che trattasi di acque interne o di acque marittime.

Al riguardo, considerato che la pesca in acque interne è stata demandata alle Regioni, sembrerebbe logico che l'attività di coordinamento fosse affidata al Ministero della marina mercantile.

Inoltre, poichè la pesca comprende — nel suo ciclo socio-economico — diversi aspetti che vengono trattati da vari Ministeri, sarebbe opportuno che fosse riconosciuto al Ministero della marina mercantile il potere di dettare direttive complete ed organiche per tutti i diversi aspetti del fenomeno, lasciando alle altre Amministrazioni l'esecuzione materiale di dette direttive.

Un contemperamento delle diverse esigenze, rappresentate dai diversi Ministeri, potrebbe trovarsi in seno alla Commissione consultiva centrale per la pesca marittima (da trasformarsi in Commissione consultiva centrale per la pesca) ove già sono presenti quasi tutte le Amministrazioni interessate.

Si tratterebbe, in effetti, di riconoscere la necessità di un coordinamento nell'ambito della predetta Commissione, dando al Ministero della marina mercantile il potere di affrontare i problemi della pesca nella loro interezza, e consentendole di trattare la pesca — come ciclo economico — in tutti i suoi aspetti e in tutti i suoi possibili riflessi. Attualmente, a parte gli aspetti internazionali di competenza del Ministero degli affari esteri, gli aspetti di ordine pubblico — di competenza del Ministero dell'interno — i problemi delle attrezzature portuali, dei porti specializzati e dei porti-rifugio — di competenza del Ministero dei lavori pubblici — la ripartizione fra pesca in acque marittime e pesca in acque interne — quest'ultima di competenza in via residua del Ministero dell'agricoltura e delle foreste — comportano disfunzioni e duplicazione di attività in molti settori: dalla ricerca, di competenza del Ministero dell'agricoltura, dalla commercializzazione, di competenza del Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato, delle regioni e del Ministero del commercio con l'estero — agli aspetti veterinari e sanitari di competenza del Ministero della sanità e ai problemi del lavoro, dell'occupazione, dell'assistenza e della previdenza, di competenza del Ministero del lavoro e della previdenza sociale, come dell'istruzione professionale, di competenza del Ministero della pubblica istruzione.

Così, mentre concordo con il relatore, senatore Arnone, sulla utilità di effettuare concreti investimenti nel settore della acquacoltura al fine di sviluppare in attività industriale il presente processo di sperimentazione e gli esistenti impianti pilota, non può tacersi il fatto che, in materia di acquacoltura, non è ben definita l'attribuzione di compiti fra il mio Ministero e il Ministero dell'agricoltura e delle foreste, al quale ultimo, sembra, spettino attualmente precipue responsabilità per il settore sopra specificato.

Per quanto attiene alla disciplina della pesca, occorre adeguare la normativa prevista dalla legge 14 luglio 1965, n. 963, e dal regolamento di esecuzione approvato con decreto del Presidente della Repubblica del 2 ottobre 1968, n. 1639.

Un altro disegno di legge — già pronto — prevede la corresponsione di indennità per i pescatori che vedono ridotta o sospesa la possibilità di esercitare l'attività di pesca per disposizione delle competenti autorità marittime o sanitarie e che istituisce un fondo di solidarietà in favore dei pescatori danneggiati da calamità naturali.

Infine, in attesa che le due leggi già approvate dal Senato per lo sviluppo della pesca vengano definitivamente approvate dalla Camera, ho disposto una rilevazione generale degli impianti e delle attrezzature esistenti nel paese per la conservazione, la lavorazione e il trasporto del pescato in modo da agevolare l'azione delle cooperative specialmente per il pesce azzurro.

Il senatore Zaccari ha sollecitato un maggiore controllo dell'attività svolta dai pescatori subacquei a difesa dei reperti archeologici e di alcuni prodotti ittici come le cernie.

In merito alla seconda questione, devo ricordare che — in sede di emanazione del regolamento 2 ottobre 1968, n. 1639, di esecuzione della legge 14 luglio 1965, n. 963, concernente la disciplina della pesca marittima — venne proposto di inserire una norma che, allo scopo di limitare l'attività dei pescatori stessi, vietasse l'uso dei respiratori. Tale iniziativa, peraltro, non ebbe seguito per l'opposizione degli ambienti interessati, così che attualmente la pesca subacquea è

consentita ai sensi dell'articolo 128 del citato regolamento anche con respiratore sia ai pescatori sportivi che a quelli di professione.

Ho comunque disposto che la questione venga sottoposta, al più presto, alla Commissione centrale della pesca marittima per conoscerne il prescritto parere sull'opportunità di modificare la normativa vigente.

Ho altresì provveduto a interessare le Capitanerie di porto affinché richiamino l'attenzione delle competenti autorità locali per esercitare la più stretta vigilanza sui mercati e sugli esercizi pubblici al fine di vietare la commercializzazione dei prodotti ittici provenienti dall'attività dei pescatori sportivi, eliminando così la principale causa del lamentato fenomeno che spinge i pescatori stessi ad esorbitare dalla loro attività.

Circa la questione dell'illecita attività svolta da pescatori sportivi e professionisti col recupero di materiali archeologici, sono riuscito a rintracciare agli atti del Ministero la circolare citata dal senatore Zaccari — numero 3349 del 6 aprile 1913 — ed ho potuto constatare che, ovviamente, la stessa è ormai superata dalla precisa disposizione recata dal codice della navigazione, al secondo comma dell'articolo 511, che regola appunto il ritrovamento in mare degli « oggetti di interesse artistico, storico, archeologico ed etnografico, nonché le armi, le munizioni e gli apparecchi militari », stabilendo che « quando il proprietario non curi di ritirarli » sono devoluti allo Stato salvo in ogni caso il diritto del ritrovatore all'indennità ed al compenso stabiliti dal precedente articolo 510.

Ritengo che l'intera materia e la stessa disposizione del codice necessiti di essere riesaminata radicalmente, il che mi propongo di fare al più presto, d'intesa con il Ministro dei beni culturali.

Per ciò che attiene al quesito relativo alla iscrizione dei pescatori dilettanti fra la gente di mare della terza categoria, che comporta pressochè automaticamente l'iscrizione al registro dei pescatori di mestiere, di cui all'articolo 9 della legge 14 luglio 1965, n. 963, si osserva che in effetti l'espedito descritto comporta un'evasione alle norme che regolano la pesca sportiva.

In base alla normativa vigente, ispirata al dettato costituzionale della libertà di lavoro, non esistono in effetti possibilità per evitare tali fittizie iscrizioni, se non controllando attentamente il tipo di imbarcazione con la quale viene esercitata la pesca stessa.

Infatti, nella maggior parte dei casi, gli uffici marittimi competenti all'atto della classificazione del naviglio possono controllare abbastanza agevolmente se trattasi di imbarcazione da diporto o comunque non dotata di attrezzature tali da consentire la pesca professionale, ovvero trattasi di vera e propria imbarcazione idonea all'esercizio della pesca al fine di sostentamento.

In secondo luogo è sempre possibile un controllo a valle dell'atto della destinazione del pescato, il quale, in caso di pesca professionale, viene commercializzato, mentre in caso di pesca sportiva non può assolutamente essere venduto.

Inoltre, precise norme limitano sia le dimensioni degli attrezzi usati dai dilettanti sia le quantità di prodotto che essi possono catturare. È facile obiettare che quanto sopra implica una attività di sorveglianza talmente capillare da riuscire estremamente difficoltosa; di qui, quindi, le difficoltà rispecchiate nel quesito in parola.

Per quanto riguarda una modifica della normativa in vigore, è da ricordare che nel corso della riunione del gruppo di lavoro della Commissione consultiva centrale per la pesca marittima, incaricato della revisione della sopracitata legge e del relativo regolamento è stata ventilata l'ipotesi di fissare il cosiddetto « numero chiuso » per i registri di pescatori professionali, di cui al richiamato articolo 9 della legge stessa, ma la proposta è stata per il momento accantonata, dati gli ovvii inconvenienti di carattere giuridico e pratico che essa comporterebbe.

Comunque, il Ministero si rende conto delle proporzioni che può assumere il fenomeno e, in sede di revisione della normativa vigente, non mancherà di affrontarlo con la dovuta attenzione, mentre intanto sarà diramata una circolare alle capitanerie per sottolineare l'esigenza di più severi controlli.

Vorrei poi ricordare al senatore Avezzano Comes, per quanto riguarda l'estensione al

personale delle capitanerie dell'indennità di polizia, che il relativo disegno di legge è attualmente fermo alla Presidenza del Consiglio dei ministri, perchè si sta effettuando un duplice accertamento: in primo luogo, poichè pare che la estensione dell'indennità farebbe decadere altri benefici, per verificare la opportunità o meno dell'operazione; in secondo luogo, per verificare quali riflessi il provvedimento potrebbe avere negli altri settori delle Forze armate, trattandosi di Corpi molto omogenei. Non appena sarò in grado di avere tutti gli elementi, li porterò a conoscenza della Commissione.

Concordo sulla opportunità della iscrizione dell'ordine del giorno della proposta di legge segnalata dal senatore Sema. In proposito mi farò dare sia il documento dei sindacati che la risposta della Fincantieri, che attualmente non conosco.

Per quanto riguarda l'attuazione della legge n. 684, di ristrutturazione della flotta PIN, resta da costituire la prevista società con armatori privati, che hanno dichiarato la loro disponibilità per accordi con la FINMARE, accordi che rendono possibile ordinare ai cantieri sino a 24 navi, mentre sono in corso di esame proposte per la costituzione di altre società miste, tra cui una società operante nell'Unione Sovietica.

Come la Commissione ricorderà, ho costituito tre comitati ministeriali: il primo per la flotta pubblica, il secondo per la flotta mista pubblica e privata, il terzo comprendente i sindacati dei marittimi e quelli dei cantieri.

Sono in grado di assicurare la Commissione che il piano va avanti — anche se incontra ovvie difficoltà — con una certa puntualità, poichè viene seguito attentamente per non consentire possibilità di ritardo.

Tenuto conto che la legge è del dicembre 1974 e che il programma è stato approvato il 28 marzo 1975, e che quindi sono trascorsi soltanto pochi mesi, sono cautamente ottimista. Alcuni giornali hanno pubblicato che mancherebbero i fondi per ordinare le navi. Non è vero. Anzi, vi è una gara tra le banche che offrono finanziamenti alla FINMARE. Certo, vi è qualche preoccupazione

relativa alla situazione dei cantieri, ma non posso consentire che, dopo aver fatto il piano, si crei una situazione per la quale l'attuale crisi dei cantieri si riversi sulla FINMARE. La nostra preoccupazione è stata quella di non consentire il ricorso al mercato estero, anche se tali cantieri offrono condizioni competitive, perchè questo avrebbe provocato la chiusura dei nostri cantieri e, anche, ripercussioni sfavorevoli sulla bilancia dei pagamenti.

Ormai gli incentivi sono stati approvati dal Consiglio dei ministri e corrispondono largamente alle attese. Quindi, se, come auspicato, il Parlamento li approverà definitivamente, vi sarà un'altra spinta in modo che si possa sfruttare tutta la capacità produttiva dei nostri cantieri sino al 1980, ponendoli in condizione di affrontare con sicurezza, avendo assicurate le commesse italiane, i problemi attinenti alla loro presenza sui mercati esteri.

Rinnovo il mio ringraziamento all'onorevole relatore, il quale ha riconosciuto che si sono potuti registrare nel bilancio in esame alcuni miglioramenti. Va sottolineato che un bilancio di un ministero tecnico può subire delle variazioni notevoli soltanto in dipendenza di leggi di spesa approvate dal Parlamento.

I provvedimenti che ho succintamente illustrato comportano in pratica da oggi sino al 1980 una spesa a carico del bilancio dello Stato di 310 miliardi. Sostanzialmente, la parte più importante di essi è quella che consente di dare un consistente aiuto ai cantieri navali, e ciò senza eludere le direttive della CEE. Infatti, oltre alle provvidenze già in atto, che vengono prorogate sino al 1977 con un'autorizzazione della CEE, che ha fatto tale eccezione soltanto per l'Italia, la Francia e l'Olanda, si aggiungono il credito agevolato per le scorte e l'autorizzazione agli istituti specializzati di credito a concedere ai cantieri mutui per realizzare la loro ristrutturazione, mutui sui quali viene erogato un contributo per il pagamento degli interessi. Queste forme di agevolazione non possono trovare ostacoli da parte della Comunità europea.

M A D E R C H I . Perchè riguardano soltanto la nostra economia.

G I O I A , *ministro della marina mercantile*. È soltanto un problema di agevolazione del credito. Questa seconda voce, per esempio, comporta la disponibilità sino al 1980 di 187 miliardi di contributi per il pagamento degli interessi dei mutui che saranno contratti. A questo punto abbiamo stabilito però un termine entro cui i cantieri dovranno realizzare i relativi piani di ristrutturazione: se tale termine non verrà osservato si darà luogo alla revoca del contributo. Ho ritenuto di far inserire questa disposizione anche come deterrente nei confronti dei comuni e delle Regioni che, spesso, non danno i pareri entro i termini utili. Essi debbono invece sapere che la domanda va presentata entro una certa data e la documentazione entro un'altra data e quindi assumersi eventualmente la responsabilità di lasciare decorere, per pigrizia o per noncuranza, il termine facendo perdere il contributo al cantiere.

Con questo complesso di norme noi pensiamo che nel giro di tre anni al massimo tutti i cantieri dovrebbero ultimare il loro piano di ristrutturazione: e questo è molto importante perchè consentirà, attraverso lo adeguamento tecnologico e la riduzione dei costi, di essere più competitivi sui mercati.

Per quanto riguarda l'armamento, è stato chiesto dagli interessati di avere un dato fisso perchè altrimenti non sono in grado di fare una programmazione in quanto non conoscono qual è il contributo del credito navale, che viene determinato nel mese di aprile mentre il relativo decreto viene registrato nel mese di ottobre. Parimenti — essi dicono — non si conosce il tasso di riferimento per cui non si sa quanto viene a costare il denaro che si deve prendere dalle banche.

Questo è vero. Io ho ottenuto pertanto che almeno uno di questi due dati sarà determinato.

In conclusione, quindi, onorevoli commissari, ritengo che l'approvazione di tutto il complesso delle norme che sono state predisposte dal Governo consentirà nell'anno

prossimo di avere un effettivo rilancio della nostra marina mercantile ed è per tale motivo che io sollecito un voto favorevole della Commissione sullo stato di previsione in esame.

P R E S I D E N T E. Ringrazio l'onorevole Ministro per la sua esauriente esposizione nel corso della quale ha chiarito molti punti e risposto a tutte le domande che sono state poste dai vari settori. Colgo anzi l'occasione per dare atto al ministro Gioia della estrema puntualità con la quale segue i lavori della nostra Commissione: anche di questo desidero ringraziarlo pubblicamente. Evidentemente egli sa quale importanza riveste l'esame del bilancio dello Stato in seno ad una Commissione parlamentare.

Passiamo ora all'esame degli ordini del giorno.

Il primo ordine del giorno, presentato nella seduta del 18 settembre dal senatore Crollanza, è il seguente:

L'8ª Commissione permanente del Senato, considerato che nel prossimo maggio entrerà in esercizio — come annunciato dal Ministro dell'economia jugoslavo, durante una visita alla Fiera del Levante — con la costruzione del tronco terminale, la linea ferroviaria Belgrado-Var, destinata ad assicurare, nel Basso Adriatico, un nuovo sbocco ai traffici tra la Jugoslavia e l'Italia, convogliando anche parte di quelli provenienti dalle altre nazioni balcaniche,

invita il Governo:

a mettere allo studio — prendendo gli opportuni accordi con il Governo di Belgrado — l'istituzione di un regolare, permanente servizio di traghetti come premessa a un successivo servizio di *ferry-boats*, atto a collegare rapidamente, attraverso i porti di Var e di Bari, le reti ferroviarie delle due nazioni, con notevole economia di tempo e di spesa per gli scambi di merci e di passeggeri tra la penisola balcanica e l'Italia centro-meridionale ed insulare.

G I O I A, ministro della marina mercantile. Dichiaro di accogliere l'ordine del

giorno in questione. Al riguardo risulta, da accertamenti che ho già fatto fare, che non esisterebbero problemi per quanto concerne il porto di Bari e che pertanto la linea potrebbe avere inizio anche domani. È opportuno però, come peraltro ha fatto rilevare giustamente il senatore Crollanza nell'ordine del giorno presentato, procedere prima all'istituzione di un traghetto misto, passeggeri e merci (servizio che dovrà essere svolto dalla Società Adriatica in regime di libera imprenditorialità in quanto — come è noto — il servizio passeggeri non può essere sovvenzionato in base alla legge n. 684) per giungere eventualmente, in un secondo tempo, in relazione all'andamento dei traffici, all'istituzione di un traghetto ferroviario.

P R E S I D E N T E. È stato inoltre presentato dal relatore Arnone e dai senatori Pacini e Sema un altro ordine del giorno del seguente tenore:

L'8ª Commissione permanente del Senato, in relazione al diffuso timore che le Società Fimmare, nell'ambito del processo di ristrutturazione previsto dalla legge n. 684 del 1974, riducano sensibilmente l'attività crocieristica finora esercitata con soddisfacenti risultati sul piano turistico,

impegna il Governo:

a far sì che, nello spirito della predetta legge, tale settore sia riordinato e potenziato secondo criteri di economicità al fine di non deludere le aspettative dei lavoratori impegnati in questa attività e di larghi strati di cittadini, particolarmente interessati a questa forma di turismo.

A R N O N E, relatore alla Commissione. Se l'onorevole Presidente mi consente, colgo l'occasione per pregare l'onorevole Ministro di studiare la possibilità di mantenere e potenziare il servizio di traghetti celeri Venezia-Grecia-Alessandria, il cosiddetto Espresso Cagliari, ed eventualmente istituire linee anche oltre il Canale di Suez di particolare interesse non soltanto commerciale ma anche turistico, sempre peraltro nello spirito della legge n. 684 del 1974.

P R E M O L I . Desidero associarmi alla sollecitazione testè rivolta all'onorevole Ministro dal senatore Arnone. Si tratta di un problema estremamente sentito dalla città di Venezia, la quale soffre di un certo isolamento e vedrebbe con grande preoccupazione la mutilazione di questo collegamento naturale con l'Oriente. Vi è inoltre da rilevare che questo servizio acquista nuova attualità proprio in conseguenza della recente riapertura del Canale di Suez.

Prego quindi l'onorevole rappresentante del Governo di volersi interessare della questione.

G I O I A , *ministro della marina mercantile.* Non credo che sia prevista la soppressione della linea in questione: tuttavia farò ulteriori accertamenti in proposito.

Per quanto riguarda poi l'ordine del giorno presentato dai senatori Arnone, Pacini e Sema, debbo far presente che, accogliendo le richieste che furono a suo tempo presentate dalle Regioni e dai Sindacati, nel programma dei disarmi si è operato in modo che tre navi, individuate in precedenza, fossero poste in disarmo alla fine del 1977.

Questo perchè? Per consentire di trovare una soluzione tale da permettere una prosecuzione dell'attività crocieristica dopo il 31 dicembre 1977, utilizzando le navi suddette.

In quella occasione ho chiesto ai sindacati che, per agevolare questo sforzo, fosse possibile prendere l'impegno di partire da zero, diciamo, e quindi considerare la necessità di stabilire che il criterio sul numero dei dipendenti da imbarcare su dette navi fosse non quello astratto fin qui seguito (non vi era cioè nessuna corrispondenza tra le effettive esigenze di servizio ed il personale addetto) ma quello di imbarcare il personale strettamente necessario per le crociere. Si è pertanto stabilito che, mediamente, ciò comporterebbe una riduzione del 50 per cento del personale viaggiante; ed i Sindacati hanno aderito, pur di lasciare in attività le tre navi dopo il 1977, il che rappresenta già un primo risultato.

Dopo di ciò ho chiesto ai presidenti delle Regioni interessate se erano in grado di assicurare la copertura dei posti delle navi

medesime, attraverso una convenzione da stipularsi con la FINMARE. Infatti, riducendo da un lato il costo d'esercizio ed assicurando dall'altro la copertura dei posti disponibili, le crociere dovrebbero effettuarsi con un certo equilibrio economico, il che consentirebbe alla FINMARE, nello spirito della legge, di svolgere la propria attività imprenditoriale. I presidenti delle Regioni si sono dichiarati d'accordo. Essendovi stati dei movimenti ai vertici delle Regioni, la FINMARE riprenderà in questo mese i contatti per avere la conferma di quell'impegno, senza il quale non sarebbe in grado di svolgere la sua attività: i sindacati non hanno motivo di cambiare opinione; quindi, se le Regioni fossero d'accordo, vi sarebbe tutto il tempo di approvare le leggi regionali eventualmente occorrenti ed il servizio potrebbe così proseguire anche successivamente al 1977. Comunque l'intesa sarebbe limitata, come dicevo, alle tre navi il cui disarmo è stato rinviato al 31 dicembre 1977.

Ora io, come Ministro, debbo attuare la legge, non lo spirito della legge; e la legge n. 684 stabilisce chiaramente che non sono prevedibili convenzioni per attività crocieristiche. Non ho quindi alcuna difficoltà ad accogliere l'ordine del giorno del senatore Arnone, ma non sotto forma di impegno bensì sotto forma di invito, perchè non posso certo impegnarmi a violare una legge.

A R N O N E , *relatore alla Commissione.* L'ordine del giorno parlava di un impegno « nello spirito della legge ». Ad ogni modo non ho difficoltà a sostituire la parola « impegna » con l'altra « invita ».

S E M A . Desidero fare una dichiarazione di voto.

Noi non abbiamo difficoltà a riconoscere che le lotte dei lavoratori dell'intero settore, che intendiamo in un ambito più vasto di quello esclusivo dei dipendenti delle società di navigazione, hanno imposto un nuovo corso. Vi è un inizio di svolta nella politica marinara: il fatto più importante — l'abbiamo sottolineato in sede di esame della legge per la ristrutturazione della FINMARE — è quello di un impegno dello Stato per entra-

re, validamente ed abbastanza massicciamente, nel settore delle merci; impegno che rappresenterebbe il segno distintivo di una nuova politica.

Circa la possibilità che tale politica si attui nei tempi previsti, con l'incisività necessaria e con i risultati che ci attendiamo, dobbiamo dire che abbiamo dei dubbi che derivano in modo particolare dal complesso delle proposte del Governo e del bilancio generale dello Stato: il bilancio nel suo complesso non sembra infatti tale da poter risolvere i problemi, e lo stesso dicasi per le singole tabelle relative ai singoli settori. Per quanto riguarda, in modo specifico, la marina mercantile, nonostante gli sforzi — dei quali diamo atto al Governo — non si è superato ancora la suddivisione delle competenze che è una delle cause fondamentali, assieme alla mancanza di una volontà politica, del fatto che in Italia non si sia sviluppato un sistema integrato dei trasporti.

Il Ministro stesso ha sottolineato oggi la molteplicità delle competenze ministeriali in un settore il quale dovrebbe essere di esclusiva pertinenza di un solo Dicastero, quello della marina mercantile. Inoltre alla ristrutturazione della FINMARE mancano i supporti indispensabili: in primo luogo la cantieristica. Il Ministro deve darci atto delle difficoltà, non insormontabili ma comunque esistenti per la inadeguatezza dei nostri cantieri, per la mancata politica delle partecipazioni statali e della Fincantieri al fine di portare la capacità produttiva a livello di competitività internazionale.

Anche le misure che si vanno ventilando per i cantieri, noi lo sappiamo bene, sono inadeguate. Il Ministro ci ha parlato di un centro studi e ricerche per la tecnica navale, e questo è un fatto positivo; ci battiamo però da anni perchè vengano condotte ricerche analoghe nel campo della pesca: perchè non si è ancora fatto? Ci sentiamo richiamare la capacità produttiva del sistema cantieristico giapponese: la Fincantieri ha tentato di introdurre qualcosa di analogo in un complesso cantieristico quale quello di Monfalcone. Ora noi abbiamo rilevato sin dall'inizio, sulle proposte e considerazioni avanzate

dal movimento sindacale, che quell'innesto era artificiale, era destinato a venire in contrasto con il complesso delle strutture, nelle quali il cantiere è soltanto l'ultimo anello di una catena; abbiamo sempre affermato che dalla miniera di pirite, dall'industria siderurgica, dalla ricerca scientifica, dall'applicazione tecnica, dall'Università, attraverso una gamma di altri settori, si arriva alla nave, della quale lo scafo è solo una parte e nemmeno la più costosa, così come il lavoro umano, nel cantiere, è una parte, e nemmeno la più rilevante.

Siamo in ritardo anche per i porti, per i quali il problema è ancora più pressante e di più difficile soluzione, considerata la visione che il Governo, nel suo complesso, ha dello stesso. Non abbiamo ancora un vero piano dei porti; è stata rinviata la discussione dei provvedimenti sulle gestioni portuali; non si tiene conto, non dico della riapertura del Canale di Suez, ma nemmeno di ciò che avviene nel campo dei porti del Mediterraneo orientale. Non si può dare poi, per i porti, la giustificazione che si dà per le ferrovie: una lenta trasformazione, lo Stato diviso in tredici staterelli con concezioni diverse dei trasporti sovrappostesi nel corso di un secolo, con un rinnovamento iniziatosi nel 1907 e così via. Sono questioni che per i porti interessano solo marginalmente: il fatto è che in trenta anni i nostri governi non hanno mai ritenuto di dover impostare una politica adeguata e, di conseguenza, l'intero Paese paga per questa strozzatura un prezzo enorme, con una grande dispendiosità in tempi e in costi ed anche con l'asservimento agli interessi di più potenti nazioni, nel campo della marina e della produzione industriale, di potenze finanziarie, di trusts internazionali, ma, soprattutto, di Paesi che questa politica dei porti l'hanno fatta.

È naturale che tutto ciò ci faccia pensare con sfiducia, nelle condizioni attuali, alle possibilità di porre in essere anche quei programmi ai quali lo stesso Ministro, personalmente, può credere.

I modi ed i tempi delle procedure tecniche e burocratiche sono un altro degli elementi che possono vanificare l'attuazione di ogni piano e l'applicazione di ogni legge. L'enor-

me mole dei residui passivi, in ogni Ministero, in ogni tabella di bilancio costituisce una delle prove — ma non la sola — di quanto affermo. Riteniamo inoltre che, nonostante l'esigenza di adeguarsi alla legislazione, rimangano troppe pieghe nelle quali l'interesse privato trova un pascolo floridissimo, che il Governo favorisce.

Vi è poi il problema delle aziende di Stato e delle partecipazioni statali nel loro complesso, la cui politica sfugge, la cui filosofia è ancora quella della limitata visione settoriale, staccata dalla realtà del Paese e dai grandi comparti della vita economica del nostro Paese.

C'è stato un accenno, nella replica del Ministro, alle bandiere-ombra. Ne abbiamo parlato in precedenza. Ci aveva assicurato una inchiesta o una indagine conoscitiva e, quindi, delle misure. È una situazione dalla quale dobbiamo uscire rapidamente nell'interesse del Paese e delle sue finanze. Gli armatori di queste navi che battono bandiere-ombra si sono arricchiti a spese dello Stato e sono evasori persino nei confronti della bandiera nazionale sotto cui le loro navi battono i mari, con lavoratori tenuti in condizioni di lavoro medievali.

C'è qualcosa di nuovo nel campo della pesca, almeno per l'ampiezza con la quale il Ministro l'ha trattato, frutto anche questo di situazioni drammatiche (con l'ultimo luttuoso evento del Canale di Sicilia). Il problema assume una dimensione particolare nella sua regione, signor Ministro, verso la quale lei — non escludendo la sua sensibilità per l'aspetto generale — ovviamente si sente più vicino: cinquemila pescatori a Mazara, concentrati in una città di 50.000 abitanti, una potenza non utilizzata, esposta alla rapina degli armatori, in gran parte legati a dei gruppi finanziari molto potenti in Sicilia e fuori della Sicilia, con una mentalità di pesca di tipo piratesco. Questo non riguarda gli equipaggi o i pescatori, sottoposti a uno dei più pesanti, difficili e malsani lavori che si facciano oggi sul mare.

Si è detto che si persegue con impegno il raggiungimento di accordi. Ci auguriamo che non sia soltanto un impegno del momento,

ma una volontà non solo del Ministero della marina mercantile, ma di tutto il Governo.

Qualche cosa è stata annunciata per l'inquinamento, per la difesa del paesaggio, per la protezione del demanio marittimo. Noi sappiamo di fronte a quali difficoltà ci si trova e non mancherà l'appoggio del nostro Gruppo perchè queste difficoltà siano superate.

Ultima considerazione. Nessuna politica nel campo della Marina mercantile, dei porti e del nostro demanio può essere pensata seriamente se noi non decidiamo di chiudere i canali del petrolio che invadono il nostro Paese e che hanno fatto dell'Italia il paradiso dei petrolieri, a netto vantaggio, non dei consumatori italiani, ma soprattutto dei consumatori degli altri Paesi dell'Europa occidentale che non vogliono avere le raffinerie che in Italia si sono moltiplicate in continuazione.

Per queste considerazioni — ne avremmo potuto fare altre — il nostro partito voterà contro questo bilancio.

GROSSI. A nome del Gruppo socialista esprimo voto favorevole al bilancio del Ministero della marina mercantile.

ZACCARI. A nome del Gruppo della Democrazia cristiana esprimo voto favorevole.

PREMOLI. A nome del Gruppo liberale preannuncio il nostro voto favorevole.

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

La seduta termina alle ore 12.