

N. 730-A

Resoconti XVII

## BILANCIO DI PREVISIONE DELLO STATO PER L'ANNO FINANZIARIO 1973

ESAME IN SEDE CONSULTIVA  
DELLO STATO DI PREVISIONE DELLA SPESA  
DEL MINISTERO DELLA MARINA MERCANTILE

(Tabella n. 17)

**Resoconti stenografici della 8<sup>a</sup> Commissione permanente**

(Lavori pubblici, comunicazioni)

### INDICE

#### SEDUTA DI GIOVEDÌ 25 GENNAIO 1973

PRESIDENTE . . . . .	Pag. 809, 815, 821 e <i>passim</i>
CAVALLI . . . . .	830
CEBRELLI . . . . .	826
DURAND de LA PENNE, <i>sottosegretario di Stato</i> <i>per la marina mercantile</i> 821, 826, 830 e <i>passim</i>	
LIGIOS, <i>relatore alla Commissione</i> . . . . .	809, 812, 816
SEMA . . . . .	812, 815, 816 e <i>passim</i>

#### SEDUTA DI GIOVEDÌ 25 GENNAIO 1973

Presidenza del Presidente TOGNI

*La seduta ha inizio alle ore 18,30.*

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

#### Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1973

— 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 1973 - Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile ».

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

LIGIOS, *relatore alla Commissione.* Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, ho avuto qualche difficoltà nel preparare la relazione per un insieme di coincidenze; anzitutto ho appreso con ritardo dell'incarico affidatomi (sono stato infatti assente una settimana per impegni presso il Parlamento europeo), poi, provenendo da una provincia

tuttaltro che marinara, provengo anche da un tipo di società che ha avuto nei confronti delle zone costiere diverse perplessità dovute a fattori storici e via dicendo. Dopo tale premessa, poichè è prassi costante quella di far precedere le relazioni ai bilanci di previsione da un esame delle diverse poste di bilancio, tenterò appunto di elencare sinteticamente alcune cifre, limitandomi a qualche parallelo tra il 1972 ed il 1973.

Lo stato di previsione della spesa per il 1973 è di lire 208.534.700.000, a fronte dei 127.724.000.000 del 1972. Le spese correnti, per i due esercizi 1972 e 1973, sono rispettivamente di lire 90.154.527.000 per il 1972 e di lire 168.914.702.000 per il 1973; mentre quelle in conto capitale sono state nel 1972 di 37 miliardi 570.000.000 e nel 1973 saranno di 39.620.000.000, con un aumento di appena 2 miliardi. L'aumento complessivo tra i due stati di previsione, invece, è di lire 80 miliardi 810.175.000 circa: è cioè un aumento di oltre il 60 per cento, dovuto in massima parte alle spese di parte corrente.

In aggiunta a tali somme figurano nel bilancio 1973, come già in quello per il 1972, altre somme, nel calderone generale del Ministero del tesoro: fondi accantonati per futuri oneri legislativi da concretizzare prevedibilmente durante il corso dell'esercizio finanziario. Per il 1973 si tratta di lire 32 miliardi 395.000.000, però anche questi prevalentemente in conto capitale: va rimarcato perchè in conto capitale abbiamo ben 32 miliardi 215.000.000 per futuri oneri legislativi della Marina mercantile, quantunque siano accantonati nel fondo generale del Ministero del tesoro sotto le seguenti voci: credito navale (è uno degli argomenti che tratteremo insieme), 2,5 miliardi; provvidenze in favore dell'industria cantieristica, lire 25 miliardi; fondo di rotazione per la pesca, 3.000.000.000. Sono poi accantonati fondi per provvedimenti di minore importanza, almeno dal punto di vista quantitativo, come quelli concernenti la pesca marittima (15 milioni), il concorso dello Stato negli interessi sui mutui pescherecci e, infine, l'applicazione del regolamento comunitario per la pesca, per l'importo di circa 1 miliardo.

In definitiva, tenute presenti le somme accantonate nel bilancio del Tesoro ma di competenza della marina mercantile, il bilancio di previsione per il 1973 di quest'ultimo Dicastero assomma a lire 240.929.700.000 circa, contro i 130.409.000.000 per il 1972. In tal modo la differenza tra il preventivo per il 1972 e quello per il 1973 sale a ben 110.520.700.000 lire, il che significa senz'altro un aumento intorno al 50 per cento.

Ora però ritengo che il mio compito di relatore consista, più che nell'analisi particolareggiata delle suddette cifre — che ciascuno di voi può fare avendo a portata di mano i documenti ufficiali — nell'esame dei problemi generali che travagliano la nostra marina, dal settore dell'industria cantieristica a quello del credito navale, da quello dei porti a quello della bilancia dei trasporti marittimi, sempre negativa in questi ultimi anni. Potremo così svolgere un dibattito che spero possa servire in qualche misura a mettere a fuoco i vari aspetti di una crisi che travaglia ormai la nostra economia marinara da lungo tempo, cioè a partire almeno dal 1960. Io ho qualche esperienza in proposito essendo stato anni fa membro del Consiglio d'amministrazione del Porto di Civitavecchia, ed i problemi che allora venivano trattati sono ancora oggi presenti nel settore, a tutti i livelli. L'Italia è sempre stata definita come un Paese marinaro, come un « grosso molo proiettato nel Mediterraneo »: ora, da un punto di vista esclusivamente geografico, ciò può essere esatto, ma penso si possa tranquillamente affermare che le classi dirigenti, i gruppi economici e perfino, in questo periodo di vita repubblicana, le stesse organizzazioni sindacali, non sono riusciti ad acquisire una visione organica, moderna, riformatrice e programmatrice dell'economia marinara nazionale, nè ad elaborare un sistema organico e completo di incentivi, in armonia col disegno di una politica economica generale produttivistica. Non si è riusciti a conferire alla marina mercantile il carattere di impresa d'esportazione, non subordinata agli interessi del carico cui pure è legata, evidentemente, o ad anacronistiche iniziative di prestigio che indubbiamente so-

no state abbastanza frequenti, prima nel periodo fascista e poi anche nel periodo democratico, con la costruzione di navi di grande prestigio. Infatti negli anni cinquanta il prestigio era anche legato a fatti economici concreti, ma costituisce un errore l'aver realizzato tali grandi navi in determinate situazioni, tanto è vero che oggi il maggior passivo per i nostri noli, nel settore marinaro, è rappresentato proprio da queste grosse unità delle quali non si sa più che fare, anche se si sta tentando di utilizzarle per le crociere.

Quindi, come dicevo, non si è riusciti a dare alla marina mercantile il carattere di impresa d'esportazione, non subordinata agli interessi del carico ed a queste iniziative di prestigio, nella prospettiva di una capacità competitiva autonoma e duratura nei confronti delle altre marinerie del mondo, che sono andate via via diventando più aggressive fino a contenderci anche certi primati, sia pure di natura oggi superata, che in qualche momento avevamo conseguito.

I provvedimenti sono stati molto spesso disorganici, parziali e rivolti a sanare le situazioni negative, piuttosto che a rimuovere le cause di fondo che tali situazioni negative avevano determinato: quali l'eccessivo invecchiamento della flotta mercantile, l'insufficienza e le disfunzioni del credito navale, le difficoltà della nostra industria cantieristica nel contesto della cantieristica mondiale ed europea.

La passività della bilancia italiana dei trasporti marittimi in tutti questi anni è una delle prove più evidenti della crisi della economia marinara del nostro Paese.

Nel 1971 il *deficit* dei trasporti marittimi è stato di 95 miliardi, contro i 115 del 1970 (premetto che non ho avuto modo di prendere contatti col Ministero, quindi può darsi che questi dati siano poco aggiornati). Il miglioramento della situazione è solo apparente, almeno in gran parte, in quanto esso è stato determinato principalmente dallo scarso aumento dei traffici marittimi durante il 1971 (2 per cento), cui ha fatto riscontro una diminuzione dei noli marittimi.

Sul miglioramento della bilancia dei trasporti marittimi ha anche influito l'aumento della consistenza della nostra marina mercantile che è stato del 5,4 per cento, mentre l'aumento del traffico, come abbiamo detto prima, è stato solo del 2 per cento.

In definitiva, la bilancia dei trasporti marittimi per il 1971 è migliorata di oltre 20 miliardi rispetto al 1970, in conseguenza della diminuzione delle importazioni e della caduta dei noli dovuta alla situazione di crisi dell'economia in generale. In questa situazione si è inserito l'aumento in quantità, di circa il 4 per cento, della marina mercantile e la sua maggiore partecipazione — altro dato significativo — al trasporto di determinate materie prime, soprattutto di petrolio grezzo. Praticamente, mentre nel 1970 molto grezzo veniva trasportato dal bacino del Mediterraneo, nel 1971 c'è stata una maggiore partecipazione della flotta italiana, per cui questo trasporto è avvenuto facendo il giro del Capo di Buona Speranza, quindi con provenienza dal Golfo Persico.

Espressi in cifre, i dati complessivi per gli anni 1970 e 1971 sono i seguenti:

Incassi totali:

1970 = 1.025 milioni di dollari;

1971 = 1.076 milioni di dollari.

Pagamenti totali:

1970 = 1.209 milioni di dollari;

1971 = 1.231 milioni di dollari.

La passività della bilancia dei trasporti marittimi è la conseguenza della inadeguatezza della nostra flotta mercantile, sia sotto l'aspetto qualitativo che quantitativo.

Per contenere ulteriormente e poi eliminare questa passività è necessario quindi determinare l'ammodernamento ed il potenziamento della nostra flotta mercantile. E questo lo si può ottenere concedendo crediti a lungo termine ed a basso tasso di interesse con maggiore coraggio di quanto si sia fatto in passato; si può ottenere aumentando le disponibilità e semplificando le procedure

delle concessioni dettate dalla legge 9 gennaio 1962, n. 1, e successive modificazioni, e consentendo l'esercizio del credito navale, non solo alla sezione speciale dell'IMI come previsto dalla attuale legislazione, ma anche agli altri istituti e banche di carattere nazionale che hanno avanzato già richieste in questo senso.

Circa gli stanziamenti per il credito navale, dobbiamo rilevare che nel bilancio di previsione oggetto del nostro esame figura un importo di lire 12,8 miliardi, di cui 11,8 miliardi per annualità già dovute sulla base di impegni assunti dal 1961 al 1972 ed appena un miliardo per nuovi impegni, contro i 2,5 miliardi del bilancio di previsione del 1972.

Da queste considerazioni risulta maggiormente evidente l'urgenza di definire ed approvare il provvedimento legislativo che consenta la utilizzazione dei 2,5 miliardi per il credito navale, accantonati nei fondi globali del Ministero del tesoro e di cui è fatto cenno nella nota preliminare al bilancio.

Nel primo semestre del 1972 sono state presentate 14 nuove domande per ottenere i benefici di cui alla legge 9 gennaio 1962, n. 1, di cui 10 per la costruzione di altrettante navi per complessive 40.748 tonnellate e 4 per la trasformazione di navi in esercizio. Nello stesso periodo sono state fatte 34 comunicazioni (dal Ministero alla sezione speciale dell'IMI) di ammissibilità ai fini della legge sopracitata, e sono stati effettuati pagamenti per lire 3.733.000.000 circa.

Ora, gli impegni assunti dall'entrata in vigore della legge che abbiamo citato più volte si riferiscono a 340 richieste, di cui 246 relative alla costruzione di nuove navi per complessive 2.717.900 tonnellate di stazza lorda.

In questo momento gli organi competenti stanno definendo le pratiche di contributo per costruzioni navali che sono state iniziate nei primi mesi del 1970. Quindi, più che di una legge di incentivazione, si tratta di una legge che comporta la sistemazione di pratiche arretrate.

Se continuassimo di questo passo e con questi strumenti, che non sono solo insufficienti come somme e come stanziamento

ma hanno anche alcune remore di natura burocratica, la previsione che è stata fatta in diverse sedi di portare la nostra flotta mercantile a 12 milioni di tonnellate entro il 1975 e a 18 milioni entro il 1980 (oggi siamo a circa 8,5 milioni); se continuassimo — dicevo — di questo passo le mete che sono state fissate non si potrebbero raggiungere e resterebbero allo stato di buone intenzioni, di aspirazioni insoddisfatte.

Questa perplessità circa la possibilità di raggiungere i 12 milioni di tonnellate entro il 1975 e i 18 entro il 1980 trova la sua motivazione in tutto quello che abbiamo detto sulla insufficienza degli stanziamenti e sulla tortuosità delle procedure del credito navale, nonché — ritengo — nella preoccupazione che i nostri cantieri navali non siano in grado, allo stato attuale, di soddisfare programmi della dimensione annuale di oltre un milione di tonnellate di stazza lorda fino al 1980.

Quindi il problema del credito navale è legato strettamente all'industria cantieristica; questa merita una particolare attenzione perchè dopo alcuni anni di una certa tranquillità, durante i quali mi sembra di poter dire che si è sviluppata, è ora minacciata (come tutta la cantieristica europea) dalla espansione straordinaria di quella giapponese.

Il Giappone ha una capacità produttiva annua di 12 milioni di tonnellate di stazza, pari al 50 per cento della capacità produttiva mondiale. Con i programmi in atto (secondo alcuni non proprio regolari in base a certi principi internazionali) entro il 1980 riusciranno a toccare i 20 milioni di tonnellate di stazza lorda all'anno, pari al 75 e forse all'80 per cento dell'intera produzione mondiale. Questa temibile concorrenza, unita alla crisi dei noli verificatasi nei primi mesi del 1971, rischia di far precipitare la cantieristica europea in una gravissima crisi, con conseguenze, soprattutto per il nostro Paese, facilmente immaginabili.

S E M A . Li abbiamo già chiusi i cantieri!

L I G I O S , *relatore alla Commissione.*  
Per questo ritengo sia auspicabile che da

parte del potere politico del nostro Paese ci sia una particolare attenzione e incoraggiamento alla cantieristica europea che in questo momento sta tentando di trovare degli accordi non tanto per delle concentrazioni, quanto per delle collaborazioni, per potersi meglio difendere in futuro dalla minaccia giapponese.

Altro grave problema, che certo non può non essere discusso in questa sede, in sede di previsione della spesa del Ministero della marina, è quello del sistema dei porti e della loro gestione.

I principali porti italiani, dopo la ricostruzione e a partire dal 1952, hanno avuto diversi finanziamenti per un totale di circa 140-150 miliardi. È indubbio però che questi sono stati insufficienti e che certe scelte prioritarie non sono state fatte. Ci dovrebbe essere un disegno di legge in preparazione; l'anno scorso abbiamo parlato di una direttiva CIPE di 374 miliardi, che allora era in elaborazione. Non saprei dire se sia stata tradotta in direttive precise o in provvedimenti legislativi.

Comunque i porti italiani generalmente non sono stati in grado (in questi ultimi venti anni) di smaltire il traffico che su di essi si è rovesciato con ritmo sempre crescente. È evidente che questa deficienza è destinata ad aggravarsi con il previsto e naturale sviluppo dei commerci, se nel frattempo non si sarà modificata la legislazione vigente. Si tratta di norme spesso amacronistiche, come la classificazione dei porti e la definizione delle opere marittime. Chi di voi è stato amministratore comunale o provinciale avrà senz'altro ricevuto ogni tanto delle ripartizioni di spese fatte dal genio marittimo su porti di una determinata classe, magari dieci o venti anni fa. Questo senza che le amministrazioni locali ne abbiano mai presa conoscenza. Tutto perchè in base al testo navale del 1885, per determinate classi di porti (credo la 4ª classe) le spese devono essere sostenute in parte dai comuni e dalle province. Anche la classificazione dei porti è ormai ritenuta superata sia dagli specialisti che dallo stesso Ministero.

I tempi per la realizzazione delle opere portuali sono ancora più lunghi di quelli di altri settori; ad esempio di quello stradale. Probabilmente sono i più lunghi rispetto a qualunque altro settore.

Nella nota preliminare del bilancio giustamente è detto che la politica portuale dovrebbe prefiggersi tre obiettivi convergenti:

1) riforma degli strumenti e delle procedure per consentire una maggiore tempestività decisionale ed esecutiva nell'apprestamento delle opere necessarie all'ammodernamento tecnico dei porti;

2) riforma in senso autonomistico operativo per eliminare la dispersione dei poteri decisionali nella direzione di tutti gli elementi che compongono la politica portuale;

3) qualificazione del regime economico dei porti mediante una struttura organizzativa in senso aziendale, non solo per far fronte all'aumento del traffico, ma anche per consentire ai porti di avere la capacità di attrarre il traffico stesso.

Non ho sufficienti elementi circa lo stato di elaborazione dei diversi provvedimenti che sono stati annunciati in diversi tempi. E soprattutto non abbiamo — lo dicevamo poc'anzi — notizie precise di quel piano per i porti o Piano Azzurro che, secondo le direttive del CIPE, stanziava 374 miliardi, né degli altri provvedimenti che pure erano stati preannunciati in forma anche ufficiale e dei quali si era parlato in questa Commissione (ne parlò esattamente il precedente Ministro della marina mercantile, senatore Attagui). Sta di fatto che la situazione continua ad aggravarsi: recentemente abbiamo appreso — se ne è occupata diffusamente la stampa — che il porto di Trieste non è in grado di smaltire il traffico del suo entroterra: tremila carri ferroviari, con tutto quello che il problema comporta; abbiamo letto, sempre sui giornali, dichiarazioni che attribuiscono tali carenze a conflitti di competenze in sede nazionale. Anche del porto di Genova si dice che è minacciato dalla concorrenza, proprio perchè non è in grado

di sopperire alle sue vaste esigenze. Se, quindi, non riusciremo in breve tempo a varare un provvedimento organico per i porti che operi una selezione, evitando eccessive dispersioni — perchè ormai essi stanno acquisendo dimensioni che non sono più nazionali, in quanto facciamo parte della CEE ed i nostri porti hanno tutti i presupposti per giuocare un ruolo nell'Europa centrale — la situazione diverrà insostenibile.

È anche evidente l'esistenza di un altro problema, sia pure limitato: quello degli approdi per la nautica da diporto, la cui soluzione sta diventando sempre più impellente, soprattutto per le regioni meridionali, per quelle che hanno coste ancora salubri, nonchè per le isole, che evidentemente nel settore del turismo hanno le maggiori e più qualificate possibilità di sviluppo economico. Il problema dei porti turistici non riuscirò a trattarlo sufficientemente, ma ritengo che sia da legarsi non solo a quello dell'utilizzo del demanio marittimo, che pure rappresenta uno di quegli altri ingranaggi così arrugginiti che non si riesce a smuoverli (abbiamo qualche conoscenza diretta di sdemanializzazione) ma anche al problema ecologico e alla difesa delle coste, che sono le più soggette agli attacchi da parte dell'industria inquinante. Indubbiamente la costa è più appetita, rispetto alle zone interne, dalle grosse industrie per la localizzazione di impianti imponenti, che sono sempre inquinanti: si tratta dunque di problemi impegnativi che, più degli altri esaminati in precedenza, vanno affrontati e risolti con la partecipazione delle regioni.

Infine, prima di concludere, mi sia consentito fare un cenno ai problemi dell'Isola dalla quale provengo: la Sardegna. Voi sapete che fino a dieci anni fa esisteva una linea marittima che collegava Olbia con il porto di Civitavecchia; successivamente sono state istituite le linee Cagliari-Civitavecchia, Porto Torres-Genova e quindi si è creato il servizio di traghetti Civitavecchia-Golfo degli Aranci-Olbia, con tre o quattro corse giornaliere. Si è avuto dunque un certo incremento, a fianco del quale, proprio per

sopperire all'insufficienza del servizio pubblico, sono state create linee di traghetto più efficienti e più numerose: la « Traghetti Sarda », che è la vecchia SES i cui fondi, dopo la nazionalizzazione dell'energia elettrica, sono stati investiti in questo settore, sopperisce appunto in qualche misura alla carenza dell'organizzazione statale. Ciò nonostante in estate, durante i mesi di luglio ed agosto, nei porti nei quali si svolge il traffico tra Sardegna e Continente rimangono a terra, sistematicamente — e quindi giornalmente — centinaia e centinaia di persone. Si tratta di un dato che il Sottosegretario può rilevare dalle statistiche. Ora tale situazione non colpisce il burocrate o chi può disporre di mezzi, perchè costoro vanno in aereo, ma la povera gente, che vediamo ammassata nelle banchine dei porti in una maniera indecente per il secolo ventesimo. Oramai è una situazione cronicizzata: l'anno scorso ha iniziato a divenire turbolenta e se si ripettesse credo che potrebbero verificarsi fatti veramente drammatici.

Presenterò pertanto un ordine del giorno nel quale chiederò che il Governo prepari un piano di emergenza per quei mesi; altrimenti verrà anche danneggiata l'economia dell'Isola, che ha un turismo avviato. Le prenotazioni per luglio e agosto, oramai, vanno fatte prima di febbraio, altrimenti non si trova più un posto libero nei traghetti: si tratta quindi di un problema molto serio che, ripeto, può compromettere lo sviluppo di un'intera regione, la quale è sottosviluppata ed il cui unico bene — che il Regno sardo-piemontese non è riuscito a sottrarre — è rappresentato dal sole, dalla luce, e va valorizzato.

Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Sottosegretario di Stato, ho ritenuto di toccare alcuni dei grandi temi ricorrenti nelle discussioni sul bilancio di previsione, tralasciando quelli della pesca e della gente di mare, che non sono stato in grado di trattare ma che sono indubbiamente altrettanto importanti. Mi auguro però che in questa sede si possa avere la possibilità, a breve scadenza, di discutere qualche disegno di legge che ci consenta di tornare su tali pro-

blemi, indubbiamente interessanti, anzi fondamentali per lo sviluppo economico del Paese.

**P R E S I D E N T E** . Dichiaro aperta la discussione generale.

**S E M A** . La relazione del collega Ligios mi è piaciuta, per la modestia con la quale ha voluto presentarla sottovalutando il suo sforzo. Io invece apprezzo la sua sincerità, apprezzo il fatto che abbia voluto denunciare situazioni che tutti conosciamo e sulle quali noi saremo un po' più duri. Egli ha voluto scusarle: noi non scuseremo niente, onorevole rappresentante del Governo, perchè diverremmo in qualche modo corresponsabili, ancora una volta, di quello che non si fa, mentre non intendiamo che ciò avvenga.

Le responsabilità esistono, sono precise e sono gravi; sono responsabilità politiche, tecniche, di scelta dei Governi precedenti e dell'attuale.

Discutendo degli altri bilanci, su cui questa Commissione è chiamata a pronunciarsi, tutti hanno rilevato come non sia cambiata la situazione (e non si vede come possa cambiare!) nei settori intimamente collegati e reciprocamente condizionati e condizionanti, nei quali invece le competenze sono diverse, separate, spesso contrastanti. Lo si è detto per i Trasporti, per le Poste, per l'Aviazione civile, lo ripeteremo per la Marina mercantile. Il fatto che la discussione di questo bilancio sia al quarto posto in ordine di tempo, ci permette di tener conto di quanto è stato detto dai Ministri, dai relatori, dai colleghi della maggioranza. Quest'ultimi, in verità, hanno parlato poco e ce ne dispiace, perchè avremmo preferito un dibattito che ci desse la possibilità di misurarci su posizioni che in fondo hanno oggi dei punti di contatto, tranne uno: nelle soluzioni che molto spesso si vanno a proporre, negli incentivi, nelle sovvenzioni, nelle leggi, nelle provvidenze locali alle imprese che vanno e vengono, nelle scelte di carattere monopolistico nazionale e internazionale che si continua ad effettuare e così via.

Mi riferisco, in altre parole, a ciò che riteniamo sia stato deleterio nelle scelte fondamentali per l'economia del Paese; ma in particolare nelle scelte che attengono ad un settore come i trasporti, i quali hanno un riflesso sociale fondamentale e possono diventare, appunto con la marina, i porti e così via, elementi di sviluppo per tutta l'economia, o cause di strozzatura della stessa.

E non è importante che uno sia o non sia uomo di mare; la responsabilità non è di singole persone, ma collegiale, proprio perchè sono mancate molte scelte fondamentali, perchè non c'è stata una visione unitaria. Questa visione unitaria non l'ha avuta la Democrazia cristiana, non l'hanno avuta i Governi di centro-sinistra o di centro-destra; però l'hanno avuta i lavoratori che da tempo hanno proposto soluzioni solide.

La FIOM ha elaborato un piano unitario nazionale e armonico, anche se non definito in tutti gli aspetti, da oltre 15 anni; il mio partito ha tenuto convegni di carattere nazionale sulle componenti di una politica marinara, intere province e regioni a più riprese — a Genova, Venezia, in Liguria, in Toscana, nel Mezzogiorno e così via — hanno elaborato linee d'azione abbastanza dettagliate e tali da non perdere mai di vista che la nave, la merce, o il passeggero rappresentano l'ultimo anello di una catena che va dai marittimi, dai pescatori, dalla ricchezza fondamentale del nostro patrimonio umano, alla scuola, all'università, alla ricerca scientifica, all'industria siderurgica, a quella metalmeccanica, all'elettronica, alla cantieristica, attraverso la ferrovia, le strade e così via. Ecco perchè, nella nostra visione, una politica marinara nuova, per la quale ci battiamo e batteremo, non può essere che nazionale ed unitaria, comprensiva anche delle funzioni dei Ministeri che poi vanno a confluire, con le loro attività, sul mare e sul traffico marittimo.

Questa linea non è stata seguita. Qual è la conclusione alla quale si potrebbe arrivare? Che non abbiamo ancora una mentalità marinara. Qualcosa di nuovo però è avvenuto e si deve constatare; i guasti ormai macroscopici creano preoccupazioni così vaste

nell'opinione pubblica nazionale da renderci consapevoli del fatto che questa situazione non può durare. E siccome noi siamo convinti che voi, attuale maggioranza, non avete la capacità né la volontà politica di cambiare, la nostra consapevolezza è che dovremo cambiare voi. La politica marinara è arrivata ad un punto tale per cui, o s'imbocca la strada dovuta e la politica marinara diventa elemento importante dello sviluppo dell'intera economia nazionale e del progresso del Paese, oppure dai fatti risulterà chiaro che la linea finora seguita nel corso di questi 20 anni è stata un ostacolo allo sviluppo armonioso, dignitoso, completo dell'economia del nostro Paese.

O si cambia, onorevole Sottosegretario, oppure certi guasti diverranno irreparabili. Il collega Ligios sottolineava giustamente che abbiamo la possibilità di dire una parola come Paese marinaro nel concerto delle nazioni europee. Lo dobbiamo fare e vogliamo che si faccia.

Finora nelle scelte di politica marinara si sono sostenute e appoggiate quelle forze e quegli interessi di persone, di gruppi, di trusts nazionali o stranieri, di monopoli industriali o armatoriali che sono stati e sono in conflitto con gli interessi sociali del nostro Paese. Nella misura in cui questa linea continua, i mali continueranno. È mancata una visione unitaria, ma naturalmente in questa mancanza non c'è chi non veda che coloro che hanno interessi ben precisi hanno saputo sfruttare la situazione. Il relatore ha parlato di Civitavecchia e della Sardegna...

**L I G I O S**, *relatore alla Commissione.* Vorrei aggiungere che Civitavecchia è il porto che ha il maggior movimento di navi di tutta Italia ed anche il maggior movimento di passeggeri.

**S E M A**. Ed è proprio per questo che lei, volontariamente, o involontariamente, comunque nel mio pensiero giustamente e concordando con la mia impostazione, ha sottolineato come la mancanza di una visione unitaria, di una visione dei preminenti

interessi sociali ha reso povero l'intervento pubblico e ha favorito i privati, i quali lasciano a terra centinaia di persone, oppure le fanno viaggiare di notte in coperta. La stessa cosa avviene sui treni, sugli autobus, sulle filovie e così via.

Nella dispersione e nella dispendiosità degli interventi — perchè non è detto che non abbiamo speso, ma in questo campo come in altri abbiamo speso troppo, male e senza un obiettivo preciso — nella dispendiosità sociale, dicevo, e quindi nella dispersione di pubblico denaro vi è chi riesce ad inserirsi ed usufruendo di leggi, leggine e vari crediti fa i miliardi, o le centinaia di miliardi, compra o noleggia le navi all'estero, sabota la cantieristica nazionale, immatricola le navi comprate con l'aiuto del pubblico denaro in Liberia, a Panama, nell'Honduras o altrove, facendo concorrenza alla bandiera nazionale che scompare dai porti ed in parte scomparsa dai mari, ad esempio nell'Adriatico. Accade allora che i marittimi italiani vengono a trovarsi sul lastrico perchè gli armatori italiani privati e pubblici non li assumono più e sono costretti a « vendere la propria carne », a livello di ciurme medioevali, sulle navi di cui sopra, con le conseguenze, che tutti conosciamo, di carattere umano, di sicurezza della navigazione e di salute. Noi abbiamo visto, quindi, nelle scelte per i cantieri prevalere gli interessi dei gruppi cantieristici più forti della Comunità europea. Il Giappone, la Svezia e la Norvegia fanno la loro politica; noi, invece non la facciamo, o meglio la facciamo chiudendo i cantieri. E questo avviene per i porti, per le spiagge, per la pesca, argomenti di cui parleremo. Naturalmente gli armatori privati, come gli industriali privati, che si impadroniscono di parte delle spiagge e delle coste perchè le appetiscono nei loro interessi, non si preoccupano dell'interesse nazionale e dell'interesse sociale dei gruppi dei lavoratori di tante città e di tante regioni.

In un mondo assetato di navi, il Ministero della marina mercantile italiana, il Ministero delle partecipazioni statali e, per quanto riguarda i cantieri, la Fincantieri, non hanno mai creduto che vi sarebbe stata una ri-



chiesta di navi. Io seguo questi problemi non da ora, come parlamentare, ma da molto tempo, perchè sono stato un dirigente sindacale dei metalmeccanici e posso dire che venti anni fa il Ministro delle partecipazioni statali diceva che non vi sarebbe stata una richiesta di navi e che vi sarebbe stata una crisi dei noli. È una verità che non si può negare; ogni due o tre mesi il Ministero parla della crisi dei noli, della crisi dei cantieri, delle petroliere, dei passeggeri, eccetera. Nel frattempo sono nate potenze cantieristiche nuove o si sono ridestate vecchie potenze cantieristiche; sono diventate sedi di cantieri moderni Danzica, Spalato, Sebenico, Pola, Fiume, cioè la Polonia e la Jugoslavia, ma anche la Spagna e gli Stati Uniti, i quali ultimi da venti anni, dopo la costruzione delle seconde *liberty*, avevano rinunciato a costruire navi.

Registro, invece, che la nostra flotta è scesa dal sei al tre per cento della consistenza mondiale di stazza lorda. Negli ultimi dieci anni abbiamo avuto un enorme, incredibile traffico di merci e il relatore ha detto che siamo stati invasi, aggrediti; ma io non sono d'accordo, io dico che i 200 milioni di tonnellate di merci ci hanno colto di sorpresa, ci sono, per così dire, « caduti sulla groppa », nonostante che in Italia sia stato inventato da Galileo lo strumento per vedere lontano. Gli stessi esperti del Ministero dichiarano che le nostre strutture non sono praticamente in grado di rispondere modernamente a più di un quarto di questo movimento. Quando occorre navi per il trasporto delle merci noi costruivamo le « Cheope », le « Chefren », i « Templi di Luxor » dei mari; spendevamo 120, 130 miliardi per le ferie degli americani, per i viaggi di lusso dei crocieristi, mentre gli emigranti viaggiavano e viaggiano in quelle condizioni che tutti conosciamo e di cui ha anche parlato il relatore.

La nostra flotta merci, intanto, per il cinquanta per cento ha più di cinque anni: il mondo sta containerizzando i trasporti, nascono le nuove navi e noi, dopo le costruzioni faraoniche che costano, si guastano e non rendono, abbiamo una flotta merci indegna

non dell'Italia, ma della Grecia di 40 anni fa, quando quella Nazione era il « truogolo » di tutte le barche in condizioni di affondare entro due o tre mesi. Oggi la flotta greca è un'altra cosa, ma noi corriamo il rischio di diventare peggio della Grecia di 40 anni fa, anzi, se facciamo un rapporto qualitativo, stante le condizioni di oggi, l'attuale situazione italiana è peggiore di quella greca del 1930. La flotta di preminente interesse nazionale è di 750.000 tonnellate; metà di questo tonnellaggio è rappresentato da transatlantici per passeggeri (di triste memoria!), con l'altra metà non abbiamo ancora imboccato la nuova linea dei trasporti di merci internazionali, ma intanto i marittimi diminuiscono, nonostante i mille miliardi che abbiamo speso in dieci anni, e crescono le malattie professionali della categoria: le malattie dell'apparato digerente, dell'apparato respiratorio e del sistema nervoso. Questa categoria, per cui il Ministero ha speso più di mille miliardi, ha avuto la dinamica pensionistica più bassa d'Italia; i marittimi in pensione da tre o quattro anni sono i più poveri e infelici tra i pensionati del Paese, anche gli ufficiali. C'è adesso una sentenza della Corte di cassazione a proposito dell'obbrobrio di quella legge in base alla quale per un marittimo erano indispensabili 40 anni di servizio per andare in pensione.

Ho detto che aumentano le merci nel Paese, ma aumentano anche le navi di bandiera estera che trasportano le nostre merci. Non è una questione di autarchia, è una cosa molto più grossa e più seria. Noi trasportiamo con navi battenti bandiera italiana soltanto il 13 per cento dell'importazione di carichi liquidi e soltanto il 18 per cento delle esportazioni; il rapporto, per i carichi secchi, diventa del 34 e del 27 per cento. Allo stesso tempo è noto che per i nostri porti passa il 90 per cento delle importazioni e il 70 per cento delle esportazioni, senza dire che circa un ottavo della popolazione italiana abita nelle Isole e pertanto il trasporto via nave deve essere considerato anche per questa funzione di unificazione economica e civile della nazione. Ecco perchè il ruolo della marina e dei porti non può essere misurato sol-

tanto sulla base delle cifre e dei costi, ma anche in funzione promozionale e sociale di una gran parte del nostro Paese. E mi ricollego a quanto diceva il relatore: vale per la Sardegna, vale per la Sicilia, ma anche per le Isole minori, specialmente del Mezzogiorno, dove l'inceppamento delle strade e la loro inadeguatezza, come quella delle ferrovie — naturalmente escludo le autostrade —, pongono l'esigenza di grossi movimenti nei porti, attraverso le navi, per lo sviluppo, principalmente, dell'agricoltura.

Il Governo non tiene conto, ma gli armatori sì che li fanno i loro conti, e sanno farli molto bene, ed è inutile che io parli delle bandiere ombra e di dove vanno a finire tanti soldi, ma mi preme ricordare che molti armatori, coi soldi che ricevono dallo Stato, non soltanto alimentano gran parte delle bandiere ombra, ma registrano in Paesi stranieri perfino le loro navi da diporto e guai a quel povero pretore che volesse metterci il naso! Può andare a finire male, sono cose riservate, si può pagar caro!

Il nostro sistema portuale è intimamente legato alla vita e all'attività marinara, e tuttavia esso rappresenta una delle più gravi strozzature della vita economica del nostro Paese. Infatti per la politica comunitaria facciamo certe scelte che diminuiscono la nostra capacità di stimolo dell'economia, ne subiamo i danni e le flotte straniere trasportano le nostre merci. Non autarchia, quindi onorevole Sottosegretario, ma sicurezza, e ciò perchè, in determinati momenti, nei quali può essere opportuno per qualche grande potenza, per qualche grosso monopolio, per qualche grande ramo dell'alimentazione delle nostre industrie rallentare, difficoltizzare, marginalizzare l'arrivo delle merci di cui abbiamo bisogno, si profilerebbe la catastrofe non per i porti soltanto, non per le linee di navigazione, ma per il Paese intero. E allora è vero quel che diciamo noi, che la politica seguita fino ad oggi dal Governo è stata non solo di ostacolo, ma anche di pericolo per lo sviluppo della nostra economia. E questo si ricollega non soltanto ai cinque Ministeri che vorremmo vedere riuniti in un'unica visione organica, ma anche al Ministero de-

gli esteri. Io non voglio parlare del Vietnam o di altri Paesi orientali, ma domando soltanto questo: c'è nei piani del Ministero la previsione che Suez domani sarà riaperto al traffico? E che la pace nell'Estremo oriente può rendere tutto più difficile nel Mediterraneo, come è nei piani e nei disegni degli americani? Ma speriamo che questa sia soltanto un'ipotesi di quei soliti menagrammi che sono i comunisti, anche se poi tali menagrammi non hanno mai sbagliato i loro pronostici di politica estera.

Mentre avete sbagliato voi: la Cina (700 milioni di uomini) l'abbiamo riconosciuta pochi mesi fa, quando la Germania, perfino la Germania di Adenauer, per iniziativa del Senato del porto di Amburgo — che è un'autorità marittima più autorevole del nostro Ministero della marina mercantile —, aveva già 12 linee regolari con la Cina del compagno Mao Tse Thung; e noi neanche una... barchetta. I Paesi orientali avevano bisogno di centinaia di navi di tutti i tipi: l'Indonesia di Sukarno 25 anni fa ci chiese di fornire, in 5 anni, 2.000 navi per collegare le 2.000 isole dell'Indonesia. Ma noi non eravamo in grado di fornirle, perchè stavamo chiudendo i cantieri, mentre abbiamo aiutato il Giappone a costruire quello che non eravamo in grado di costruire, anche perchè non avevamo maestranze, che sono andate a farci concorrenza nei cantieri della Germania e della Francia.

Questo è suicidio!

Vediamo cosa succede delle nostre rive e spiagge: qui si assiste al massacro di cui è in parte responsabile anche il Suo dicastero, onorevole Sottosegretario. I nostri mari, se si escludono poche cale e pochi punti anche della Sicilia e della Sardegna (perchè inquinamenti ce ne sono a Catania, a Messina, ad Alghero, ad Olbia, a Cagliari), sono diventati immense pozzanghere di liquame, di petrolio, di detersivi, di veleni, di acidi. E si continua a concedere licenze per costruire ammassi di cemento lungo le nostre coste, ed impianti industriali. So che si sta parlando di un finanziamento di 110 miliardi per un altro impianto di raffineria da installarsi a Portogruaro, al quale sono stati

concessi, come porto privato, più miliardi che al porto di Trieste e che fino a 5 anni fa non era classificato, caro relatore, nemmeno di 4ª categoria; compariva come porto austriaco in Italia, come è riportato sui portolani. Lei sa che da Trieste devono partire due oleodotti. La raffineria di cui sopra riceverà dunque 110 miliardi, produrrà 8 milioni di tonnellate di raffinato. Noi siamo diventati la raffineria dell'Europa occidentale. Ma sa perchè? Perchè negli altri Paesi europei vi sono legislazioni che obbligano gli industriali ad installare impianti di depurazione effettiva, mentre in Italia si possono impunemente versare acidi e rifiuti di vario genere in tutte le lagune, da Grado fino a Caorle, dove si riproduce l'80 per cento delle specie ittiche dei nostri mari, distruggendo completamente quell'*habitat*, buttando nella disperazione centinaia di pescatori.

Trieste è un porto di petrolio: fino ad agosto non si può andare ai bagni, ed in agosto bisogna ricorrere alla benzina per togliersi di dosso la nafta. E questo avviene in tutte le nostre spiagge. Noi continuiamo a dare licenze, le dà il Ministero della marina mercantile col demanio, per privatizzare una parte, un settore dei porti, in contrasto coi nostri interessi di navigazione e di società di preminente interesse nazionale. Noi distruggiamo il pescato, le uova degli allevamenti; ma i nostri pescatori non hanno mezzi per vivere. Il 60 per cento dei materiali di valore installati sui nostri pescherecci viene costruito all'estero, anzichè dall'industria italiana. I pescherecci italiani navigano con *radar*, con sonde ecologiche ed altri gioielli d'impianti non prodotti in Italia. Ma importiamo per 100 miliardi di lire di pesce refrigerato, allo stesso modo che neghiamo poche centinaia di milioni ai pescatori, ma rimpinziamo di miliardi gli armatori della pesca di San Benedetto del Tronto, di Genova, di Trapani e via dicendo.

Vada a vedere, onorevole Sottosegretario, dove e come abitano quegli armatori, che magari erano pescatori 20 anni fa; e quali sono i tuguri che la società italiana concede ai pescatori italiani, senza pensione, senza previdenza, con scarsi aiuti per le cooperative, senza case, con scarsissima attrezzatu-

ra, i più esposti alle intemperie ed alla perdita di guadagno, perchè non è prevista alcuna integrazione.

L'attuale Ministro due anni fa, in altra sede, si impegnò, sulla base di nostri ordini del giorno, a provvedere a queste esigenze. Come vede, neanche il buon animo di un Ministro nato sul mare, o su un'isola circondata dal mare, forse con tutta la buona volontà, è riuscito a dare pochi miliardi ai pescatori italiani. Ha potuto dare qualche centinaio di miliardi in altri settori, anche della pesca e della marineria, ma non ai pescatori.

Ho qui altri dati sui porti: per pietà non li cito. Il fabbisogno sarebbe di almeno mille miliardi, o qualcosa di più, perchè il nostro sistema portuale diventi decente. Dal 1966 al 1971 per impianti nei porti italiani sono stati spesi 64 miliardi, da distribuirsi su 48 porti: quindi una fetta di pane ed una sardina a testa. La Gran Bretagna dal 1966 al 1970 ha investito 366 miliardi per 6 porti; e con le attrezzature di cui già dispone l'Inghilterra! Ed Anversa, da sola, ne ha investiti il doppio.

Quando ci troviamo di fronte a differenze così macroscopiche, ci chiediamo veramente se siamo ancora in un Paese che ha 8.000 chilometri di costa.

Mettiamo che fra cento anni qualcuno legga le tabelle dei nostri Ministeri, oppure che qualcuno voglia confrontare i bilanci dei vari Ministeri italiani con quelli di organismi analoghi di altri Paesi. Che impressione ne ricaverebbe? Quella che si è sempre ricavata: che non si è capaci, non si ha la volontà di fare una politica marinara!

Bisogna uscire da questa situazione? Si deve dire che cosa si intende fare!

Non vorrei tediare i colleghi, ma desidero soffermarmi su alcuni punti: per esempio, su Trieste.

Mi risparmio di leggere che cosa dice l'ex sindaco democristiano della gestione di questo porto italiano, della sorte che il Governo italiano ha riservato a Trieste. E l'attuale sindaco ha dichiarato che sembra che una maledizione pesi sulle spese, sugli impegni governativi per la nostra città.

Un cantiere che è chiuso, un altro che non ha lavoro, un bacino che non va avanti, una circonvallazione che non ha soldi, un impianto di degasificazione che non si è fatto, un piano CIPE che è andato all'aria, 7.000 lavoratori in meno nel giro di dieci anni! Frenano 300.000 triestini!

Tra le città disastrose dalla politica del Governo (oltre a certe zone della Lucania, della Puglia, della Sicilia) mettiamo anche Trieste. Questa città è piena di debiti, dopo che il Governo vi ha investito centinaia, migliaia di miliardi! L'Ente autonomo del porto di Trieste di autonomo non ha niente, come non lo hanno altri enti autonomi, come non lo hanno le altre gestioni portuali del nostro Paese, « inzeppate » come sono di funzionari con le mani legate! Ci sono voluti tre anni per permettere che venissero assunti in quell'ente 60 operai; ma 90 sono stati pensionati in questi mesi. Dopo tre anni abbiamo 30 operai in meno di quelli che sono stati richiesti!

Ecco come si distrugge una economia! Ecco come si può contribuire a paralizzare un determinato sviluppo!

Oggi che cosa ci si offre? Qualche parola di rammarico e l'impressione che ci si accorga che qualcosa non va bene, che si siano commessi degli errori; l'ha detto anche il relatore, sottovoce, ma l'ha detto! D'altronde, non può farsi smentire sulle piazze quando chiede voti! E quello che avviene un po' per tutti voi. L'onorevole Bozzi è venuto a Trieste a fare la sua campagna elettorale e poi è tornato a Trieste a fare la sua politica governativa! Capita a tutti gli uomini che vanno al Governo, i quali promettono impianti, bacini, riparazioni e non tengono mai fede agli impegni.

Onorevole Sottosegretario, se noi avessimo per il Governo il rispetto, o meglio la mancanza di rispetto, che nei riguardi del Parlamento dimostra di avere il Governo, in modo particolare per i settori di cui stiamo parlando, non dovremmo nemmeno discutere. Dovremmo fare un gesto clamoroso, che abbiamo minacciato e non è escluso che prima o poi si faccia quando viene un Ministro della marina mercantile!

Di che cosa si discute, onorevole Sottosegretario? Di niente! Non si decide di una lira, non si sa che cosa si farà dei porti! Si parla da tre, quattro anni della ristrutturazione delle linee di preminente interesse nazionale. Il Parlamento non ne sa niente! Si smobilitano navi che costano 20, 30, 40 miliardi! Si spostano improvvisamente da un porto ad un altro, da una rotta ad un'altra, da un mare ad un altro! Nessuno ne sa niente! Questa è la critica più severa che noi possiamo fare alla gestione del Ministero della marina mercantile. E ci duole doverla fare a lei, onorevole Sottosegretario, e non al Ministro che lei qui rappresenta.

Questo è il quadro. Su ciascuna delle cose che sono state dette si possono portare cifre? Lei sa che non mancano le cifre, sono di dominio pubblico. Una cosa si conosce nel mondo, con assoluta certezza: gli armamenti di tutti i Paesi, compreso quello dell'Italia. Ma nella Commissione difesa queste cose non si possono sapere: diventano segreto militare, anche se poi, comperando una rivista inglese, si può conoscere quanto costa un chiodo del carro *Leopard!* E lo stesso avviene per le nostre navi. Ogni minimo particolare si può conoscere, in qualunque momento, ma non nella Commissione dove si discute il bilancio della Marina mercantile! Siamo sull'orlo della inutilità persino della discussione, perchè le cose che abbiamo dette oggi sono state già dette cinque, dieci anni fa! Vi è stato qualche piccolo cambiamento in peggio.

Sono curioso di sentire che cosa ci dirà l'onorevole Sottosegretario.

Noi la impegnamo (alla Camera è stato detto per il 30 gennaio, ma è ovvio che qui la data non può essere la stessa) a venire in Senato per la fine di febbraio o per la prima metà di marzo, insieme ai responsabili dei settori che sono collegati con quello della marina mercantile, per dirci quali sono gli intendimenti, gli orientamenti del Governo in materia di politica marinara. Dopo potremo discutere. Ci scontreremo, probabilmente aderiremo a molte delle vostre proposte. Non siamo uomini irresponsabili, che vogliamo mille miliardi per i porti, subito,

oppure quattro milioni di tonnellate di stazza lorda domani, eccetera. Siamo uomini molto ragionevoli, perchè parliamo con i lavoratori, con i sindacati, con i portuali, con i marittimi, con i pescatori, con gli assicuratori, con i gestori dei porti. Conosciamo le cose, e conosciamo anche le esigenze dei lavoratori.

Certo è che i problemi non si risolvono contro i lavoratori. È necessaria una svolta radicale. Bisogna liquidare la subordinazione alle scelte privatistiche, alle scelte di dipendenza agli interessi stranieri, siano pure della Comunità europea, a meno che siano armonicamente collegati ai nostri interessi. Anversa, Amsterdam, Marsiglia e i porti del Mare del nord, nostri concorrenti e nostri maestri, sanno fare meglio, sanno tutelare i loro interessi con organismi veramente autonomi; l'Ente porto di Amburgo è al di sopra dei Länder per le decisioni riguardanti il porto, in quanto il porto viene considerato nella sua ampia funzione sociale, di apertura sul mondo e anche, in un certo senso, di apertura democratica. Noi pensiamo che molto probabilmente il Sottosegretario, il Ministro e gli uomini del suo Ministero non siano alieni dal ritenere che le cose che diciamo sono vere e in cuor loro riconoscano le nostre critiche come giuste, essendo convinti che la linea scelta è sbagliata e che deve essere sostituita da un'altra — come ho già detto — che proponga con forza il ruolo del nostro Paese sul mare.

Non è con le navi di bandiera, con le crociere, che abbiamo guadagnato la stima degli americani e degli ingegneri del mondo. Quando sotto il fascismo abbiamo costruito per i russi la Kiro a Livorno, il più veloce incrociatore di tutti i tempi, avevamo bravi cantierini, bravi lavoratori e ci stimavano sia in America che nell'Unione sovietica; la stima non si conquista con lo sfarzo faraonico e sciocco, che costa e non rende. Il compito che il Ministro della marina mercantile deve prefiggersi con forza, con coraggio, con l'aiuto dei lavoratori e dei sindacati, è quello di seguire la strada che ho indicato; solo allora potremo fare progressi verso l'unificazione economica della nazione,

verso il progresso economico del Mezzogiorno, verso l'assicurazione del lavoro ai lavoratori di terra, dell'industria, del porto, del mare e ai pescatori e potremo affermarci con la nostra tecnica e la nostra capacità al di fuori dei confini del nostro Paese, cioè nel mondo, perchè il mondo è il confine dell'umanità di oggi.

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

Ascoltiamo, ora, la replica del relatore.

**L I G I O S , relatore alla Commissione.** Ritengo di avere esaurito il mio compito con quanto esposto nella relazione. Il senatore Sema ha portato un notevole contributo alla discussione ed ha toccato alcuni problemi che io non ho affrontato e per la soluzione dei quali si può condividere, o non, la sua opinione. Non ho altro da aggiungere.

**P R E S I D E N T E .** Pregando il rappresentante del Governo di iniziare la sua replica, desidero formulare, a nome di tutta la Commissione, i più fervidi e calorosi auguri di pronta guarigione al Ministro, che non ha potuto oggi essere presente, appunto, per motivi di salute.

**D U R A N D de l a P E N N E , sottosegretario di Stato per la marina mercantile.** Ringrazio e porgo alla Commissione i saluti dell'onorevole Ministro.

Devo dire anzitutto che molte delle cose dette oggi in Commissione hanno una loro validità; a mia volta passo ad esporre il pensiero del Ministero sulle linee della politica marinara che esso considera essenziali.

Le flotte mercantili rappresentano lo strumento primario per il progresso sociale ed economico dei popoli.

Una nazione come l'Italia, il cui progresso economico-sociale dipende in misura preminente dai traffici marittimi, deve possedere una marina corrispondente alle sue necessità vitali: ciò costituisce un fattore di indipendenza politica.

Se crediamo in un nostro avvenire marittimo dobbiamo assumere una mentalità da protagonisti.

Dobbiamo quindi pretendere che la marina mercantile sia seguita, compresa e sostenuta nel suo sviluppo.

Ringrazio vivamente il relatore, senatore Ligios per il suo lucido commento, che ha spianato la strada all'esame di questo bilancio.

Ringrazio altresì l'onorevole collega Sema.

Ho seguito il suo intervento con attenzione e voglio subito dire che specialmente le dichiarazioni più critiche saranno oggetto di riflessione al fine di meglio comprendere la finalità che le ispira, e meglio così predisporre quella risposta politica che possa, se non nell'immediato, certo nel lungo periodo soddisfare proprio quel bisogno di concretezza, di efficacia, di coerenza, di continuità giustamente pretese da ogni parte politica.

È stato detto che ogni anno il bilancio in esame si presta alle medesime generiche considerazioni, concludentisi nella constatazione rituale che una politica marinara non si vede.

Certamente per la marina mercantile è assai arduo controllare l'esame delle condizioni di base donde fare scaturire i lineamenti caratterizzanti di una politica adeguata.

Alla radice di questa difficoltà si trova l'insufficiente operatività dello strumento di ideazione e di azione della politica marinara, insufficiente operatività per altro addebitabile in gran parte ad una causa politica che è ora da rimuovere.

Vero è che ogni politica settoriale nella sua ideazione e nella sua azione, coinvolgendo la responsabilità del Governo nel suo assieme, presuppone una concertazione a più voci.

Così è anche per la marina mercantile.

Ma per la marina mercantile questa concertazione si è andata frantumando in più serie di sovrapposizioni tonali disarmoniche, prive cioè della nota dominante.

E invece necessario identificare la nota dominante.

Essa deve essere espressa solo da quel Ministero che in tale concerto dovrebbe

coordinare, riassumere, definire la politica marinara nella sua unità. Cosicché sia ad esso restituita la preminente responsabilità: nel successo o nell'insuccesso.

Questa rivendicazione si innesta nel bisogno, acutamente sentito da molti, e che il Governo fa proprio, di fare del Ministero della marina mercantile uno strumento operativo sensibilissimo, agile, duttile, sicuro, competente.

Non si invoca un potenziamento d'organici e una moltiplicazione di uffici, là dove si tratta soprattutto di incidere nella qualità e nelle procedure, sicché possa identificarsi nel Ministero della marina mercantile il depositario finale della politica marinara in tutte le sue fasi, di ideazione o d'azione.

Fatta questa doverosa premessa, per così dire di carattere organizzativo, mi affretto subito a dichiarare che il bilancio della Marina mercantile per il 1973 è un bilancio di transizione che contiene l'indicazione di un nuovo corso da sviluppare negli anni a venire.

Questo è il significato della « nota politica » inserita nella nota preliminare al bilancio.

E mi faccio carico di darne sommariamente la dimostrazione.

Il richiamo dell'onorevole relatore a una maggiore sensibilizzazione della classe dirigenziale politica sui grandi temi di politica marinara trova consenziente il Governo.

Non sempre si è consapevoli dei problemi che il Ministero della marina mercantile è chiamato quotidianamente ad affrontare e che comprendono una vasta gamma di temi, da quelli di più generale interesse nel campo internazionale e nazionale, a quelli più specifici, nei quali si concreta l'azione amministrativa.

Merita far rilevare a tutti l'impegno che si pone e che sempre più si dovrà porre perchè i problemi della economia marittima vengano affrontati e risolti per consentire il progresso dell'economia nazionale.

Certamente, se confortati dalla comprensione di un più vasto pubblico, saremo spronati, e ciascuno nell'ambito delle proprie responsabilità, a meglio operare al fine di ottenere i migliori risultati.

La marina mercantile opera nel mondo.

Trae da ciò una caratteristica unica: l'internazionalità della sua funzione che influisce nello specifico campo della politica marittima ai fini della conseguente azione legislativa ed amministrativa di ciascun Paese.

Ieri ho sentito dire che alcune questioni della Marina mercantile potrebbero essere passate alla competenza del Ministero dei trasporti. Sono due mondi completamente diversi. Quando si parla di ferrovie si ragiona in un campo limitato; le decisioni si possono prendere in Parlamento nel modo migliore, ma quando si tratta della marina mercantile ci si riferisce al mondo. In questo campo la concorrenza è libera, sia dei cantieri, sia delle navi, come dei noli. Per questo prima di togliere poteri al Ministero della marina mercantile che già ne ho troppo pochi, chiedo che si rifletta bene.

La marina mercantile ha assunto negli ultimi anni una importanza senza precedenti per l'economia italiana; questa infatti, sempre più dipendente dall'industria, senza proprie materie prime, fonda la sua esistenza sull'apporto vitale via mare dei prodotti di massa, dei prodotti energetici necessari per ogni processo industriale, nonché degli indispensabili prodotti alimentari.

L'evoluzione del movimento delle merci nei nostri porti (in milioni di tonnellate, cifra arrotondata) è stata:

sbarchi: nel 1950, 34; nel 1960, 75; nel 1971, 256;

imbarchi: nel 1950, 12; nel 1960, 27; nel 1971, 81.

È interessante notare come a questo andamento del movimento merci nei porti italiani corrisponda un parallelo andamento del reddito nazionale *pro capite*:

1950: reddito *pro capite* = 168.624, 46 milioni di tonnellate;

1971: reddito *pro capite* = 1.066.000, 337 milioni di tonnellate.

Mi sono state chieste le componenti essenziali della politica marittima.

Le componenti essenziali sono:

l'uomo;  
le navi;

i porti e le loro attrezzature;  
le infrastrutture di collegamento dei porti alle zone di naturale interesse;  
l'industria navalmecanica.

Le variabili principali sono:

le situazioni politiche: interna ed internazionale;  
i cambi;  
i noli;  
le correnti dei traffici;  
il progresso tecnologico;  
i costi della produzione.

Politica marinara significa, ripeto, armonizzare convenientemente secondo un disegno logico tutte queste componenti essenziali, ciascuna influenzata da una o più delle variabili, con l'ovvio impegno di adeguare continuamente le concrete determinazioni alla straordinaria e frequente mutevolezza, spesso imprevedibile, delle suddette variabili.

È nostro intendimento quindi affrontare in modo organico tutti i problemi esistenti per addivenire al più presto alla proposta degli strumenti legislativi necessari ed al compimento di quegli atti amministrativi idonei al raggiungimento dello scopo che ci prefiggiamo.

Certamente si dovrà procedere per gradi e secondo una precisa scala di priorità dei singoli argomenti per evitare che l'auspicata ed indispensabile organicità delle azioni da compiere venga disattesa; ma occorre agire senza remore e senza mai perdere di vista il fine che s'intende raggiungere.

Questa era la premessa; vediamo ora cosa abbiamo fatto in questi mesi. Per l'armamento vi sono tre leggi:

legge sul credito navale;  
legge per la demolizione del naviglio vetusto;  
legge per l'industria navalmecanica.

Tutte leggi che la CEE ha accettato per fare in modo che i nostri cantieri possano lavorare.

La legge per l'industria navalmecanica (si dà un contributo per ogni tonnellata)

consente di portare i prezzi delle nostre navi ad un livello non dico pari a quello giapponese, ma comunque ad un livello accettabile.

La legge per la demolizione del naviglio vetusto assegna un premio ogni tante tonnellate demolite e ricostruite. Con la legge sul credito navale si riesce a dare condizioni particolari di credito all'armatore estero che viene in Italia. Questo per portare la cifra che gli armatori riscuotono su quanto hanno anticipato per costruire le navi ad un livello ragionevole: tale cifra diventa del 5 per cento. Con questa normativa abbiamo costruito un notevole numero di navi e con il disegno di legge che abbiamo proposto, se verrà accettato dal Parlamento con alcune modificazioni, potremo costruire certamente un milione di tonnellate all'anno.

Costruire e vendere. Si tratta solo di 5 miliardi l'anno, ma è importante che il provvedimento passi al più presto: verrà quanto prima all'esame del Senato, così come verrà la legge per la demolizione delle navi e quella per l'industria cantieristica.

Quindi, una volontà politica esiste, delle idee esistono. Io sono stato venti anni per mare ed ho avuto anche dei bastimenti: so cos'è la vita del marinaio ed i problemi che comporta. Ora noi stiamo affrontando il problema dei porti: il CIPE ha inviato al Ministero della marina mercantile uno schema di disegno di legge, che sarà inoltrato per il concerto agli altri Ministeri e che assegna 160 miliardi all'ammodernamento di alcuni porti. Certo, è una cifra modesta; però se sarà divisa bene — e questa è la nostra volontà — consentirà già di compiere un passo avanti.

Ad ogni modo, la legge per la demolizione delle navi è una legge che, finora, ha avuto benefici effetti sulla età media della nostra flotta, con l'erogazione di contributi per la demolizione di navi. La vecchia legge (n. 2 del 9 gennaio 1962 e successive modificazioni) è scaduta il 31 dicembre 1971; perciò il Ministero della marina mercantile ne ha proposto l'ulteriore proroga (sino al 31 dicembre 1974) con un provvedimento che sarà esaminato in una delle prossime riunioni del Consiglio dei ministri.

Non vi è dubbio che il rinnovo della flotta rappresenti un problema di vasta portata.

I progressi incessanti nelle tecniche del maneggio dei carichi e nell'architettura navale, e per le portarinfuse (navi specializzate) e per le navi di linea (merci varie affidate a navi portacontainers) e per il sistema LASH stanno rivoluzionando le previsioni di sviluppo delle flotte di tutto il mondo.

L'aumento della flotta globale è costante perchè è sempre in forte crescita il commercio marittimo mondiale.

La curva del tasso d'accrescimento del numero delle navi accenna a flettersi per l'aumento delle portate, l'aumento delle velocità delle navi, l'aumento della velocità di maneggio dei carichi.

Parallelamente tende ad elevarsi la curva del tasso delle demolizioni nel mondo, perchè la tecnologia impone il processo di ringiovanimento delle flotte.

Ciò crea grossi problemi di rinnovamento delle strutture aziendali, dei metodi di conduzione delle imprese marittime, problemi che possono trovare impreparate certe marinerie tradizionali, le quali non hanno ancora ammortizzato il naviglio economicamente valido. Bisognerà seguire con attenzione questo delicato momento in casa nostra. Non è soddisfacente certo il volume medio delle demolizioni in Italia. Occorrerà quindi un autentico efficace incentivo per stimolare la demolizione di navi da sostituire con navi nuove.

Mentre il provvedimento di proroga si propone di assicurare la necessaria continuità dell'incentivo nella sua attuale, limitata portata, il Ministero, che intende continuare a migliorare questa politica, si riserva di esaminare a fondo il problema in relazione al miglior rapporto da scegliere tra cifra del tonnellaggio di nuova costruzione in sostituzione di naviglio demolito e cifra del tonnellaggio demolito (che grosso modo potrebbe attestarsi attorno ai due terzi).

Con la legge 4 gennaio 1968, n. 19, scaduta il 31 dicembre 1971, si concedeva ai cantieri italiani un contributo integrativo (con aliquote annuali decrescenti) sul « costo di produzione » della nave, accertato dal Ministero. In sostituzione di tale legge il Mi-



nistero della marina mercantile ha predisposto lo schema di un nuovo provvedimento (quinquennale) che prevede dal 1° gennaio 1972 un contributo integrativo pure esso a tasso decrescente di anno in anno, sul prezzo « contrattuale » controllato dal Ministero.

La Comunità economica europea ha accolto, implicitamente riconoscendone l'adeguatezza, il provvedimento che è stato diramato per il concerto con gli altri Ministeri interessati il 9 settembre dello scorso anno.

Deve essere messo in evidenza l'effetto indotto dell'attività dei cantieri navali sull'attività di industrie collaterali fornitrici e subfornitrici che danno lavoro, calcolando per difetto, a circa 150.000 unità. Anche per questo motivo l'attenzione del Governo sulla situazione dei cantieri italiani è giustificata.

L'attuale capacità dei cantieri italiani può consentire una produzione, distribuita sui tipi più congeniali agli impianti esistenti e richiesti dal mercato, valutabile in oltre 1 milione di tonnellate stazza lorda per anno.

Questa capacità può corrispondere in modo apprezzabile alle esigenze del traffico nazionale concorrendo a ridurre il « gap » esistente nella partecipazione ad esso della nostra bandiera.

Ovviamente queste possibilità potranno realizzarsi soltanto se saranno, come già detto, rese operanti le provvidenze del credito navale e non si verificheranno ingiustificate turbative produttive.

In tema di cantieristica non si debbono sottacere, come giustamente il relatore ha fatto, le inquietanti prospettive che si delineano per la cantieristica europea di fronte all'aggressività di quella giapponese.

I Paesi dell'Europa occidentale, che sono sempre stati i maggiori costruttori navali del mondo, nell'ultimo ventennio hanno perduto terreno nei confronti del Giappone. Le costruzioni navali sul totale mondiale erano assicurate nel 1950 dall'Europa occidentale per il 75 per cento e dal Giappone per il 10 per cento; oggi la percentuale europea è scesa al 18 per cento mentre quella giapponese è salita al 48

per cento. Si valuta che nel 1975 il Giappone avrà una capacità produttiva sufficiente a coprire per oltre il 75 per cento il fabbisogno mondiale di nuovo naviglio.

Questa tendenza deve essere contenuta e la situazione equilibrata. Ciò può essere possibile, ma a patto che i Governi europei prendano coscienza della pericolosità di questa prospettiva per l'armamento e per l'industria, e solidalmente e unitariamente la fronteggino con le più convenienti azioni politiche.

A questo riguardo torna opportuna l'esortazione ad accelerare quel necessario salto di intelligenza politica che ci impone di ragionare in termini europei.

Nel campo dell'industria navalmeccanica, i benefici della legislazione a favore della cantieristica sono devoluti anche al settore, non secondario, della nostra economia marittima delle trasformazioni e riparazioni di navi, ove per tradizioni e capacità siamo maestri.

Questa attività non rende al massimo delle sue possibilità, in quanto si è venuta a creare, in relazione alla rapida evoluzione delle dimensioni delle navi, una carenza delle strutture esistenti ed in particolare dei bacini di carenaggio.

È intenzione del Ministero di promuovere senza remore un esame della situazione relativa a quegli impianti iniziati (Livorno e Trieste) o di possibile avvio (Genova e Napoli) per accertare quanto occorre per completarli e le priorità necessarie se non vi fossero risorse contemporanee per tutti.

Daremo inoltre particolare attenzione, e ciò indipendentemente da quanto dirò in seguito per i porti, alla realizzazione di altri lavori demaniali sussidiari per l'operatività del bacino di La Spezia.

In conclusione, il Ministero della marina mercantile, mettendo in essere la nuova strumentazione legislativa per il credito navale, per le demolizioni e per la cantieristica, contemporaneamente, con disegno unitario e col proposito di migliorarne anno per anno le normative d'applicazione, conta nel campo specifico di stabilire una linea di politica marinara che possa essere coerente e continuativa.

Sono stati poi affrontati problemi estremamente importanti. Quello ecologico, per la verità, non è solo italiano ma di tutto il mondo: ad un certo momento avvengono fatti i quali superano la nostra immaginazione, e quando si amministra la Marina mercantile occorre immaginazione, ed anche fantasia, per vedere dove trovare nuove linee, nuove idee che siano economicamente valide; però, ripeto, avvengono fatti i quali superano ogni ipotesi. Ora non è che solo le nostre acque siano inquinate, come dicevo: persino la Corsica, che era nota per la sua pulizia, è oramai affetta da tale male. Noi stiamo facendo il possibile: abbiamo istituito una centrale operativa presso il Ministero e per i due incidenti avvenuti, l'uno nello Stretto di Messina, e l'altro fuori Livorno, essa si è rivelata efficiente, riuscendo a limitare i danni causati dalle petroliere; eppure la situazione era molto difficile, abbiamo dovuto seguirla giorno e notte per poter prendere i necessari provvedimenti. La situazione creata dalle industrie è però tale che occorreranno anni per sanarla, ma si farà anche quello, anche se per gradi, sapendo che si tratta di problemi di estrema importanza e di estremo interesse.

Vorrei dire che la situazione di disagio dei pescatori non è imputabile agli armatori. Oggi non esiste più pesce e quindi, mentre una volta i pescatori vivevano abbastanza bene con il lavoro che svolgevano, ora non riescono più a tirare avanti. In Giappone la pesca si effettua per mezzo di bastimenti di quattromila o cinquemila tonnellate; i loro pescatori fanno quel mestiere, come i nostri, da generazioni; ma sono sempre stati all'avanguardia, perchè lo svolgono razionalmente e dopo aver seguito appositi corsi.

Anche questo è un altro grosso problema.

C E B R E L L I. Quali sono le ragioni che hanno impedito all'Italia di far questo?

D U R A N D d e l a P E N N E, sottosegretario di Stato per la marina mercantile. La mancanza di una politica marinara. È indubbio che noi abbiamo dovuto improvvisare: alla fine della guerra non avevamo navi, i porti erano devastati, abbiamo dovuto improvvisare anno per anno.

Il nostro è un Paese povero, mentre i Paesi ricchi hanno reagito più rapidamente e forse con una migliore organizzazione: noi abbiamo dovuto agire cautamente ed abbiamo a volte commesso degli errori, senza la possibilità di attuare una politica programmata nel tempo; oggi, però, una politica marinara si può e si deve fare.

Si è parlato delle compagnie di preminente interesse nazionale: se avessimo agito in fretta avremmo fatto navi portachiatte, che oggi rappresentano chiaramente un errore, mentre per fortuna oggi quella voce è stata cancellata. Abbiamo costruito navi porta-containers, e credo siano più valide perchè trasportano il triplo del carico di una nave normale, che trascorre l'80 per cento del tempo in porto, mentre la nave porta-containers vi sta il 20 per cento del suo tempo.

Prendiamo ora in esame i problemi riguardanti la componente «porti».

È stato detto in quest'Aula — ed io mi associo — che bisognerà pure uscire, una volta per sempre, dall'equivoco di una politica per i porti *pensata altrove*.

L'esecuzione delle opere ci interessa, ma soprattutto c'interessa l'ideazione di una linea di sviluppo nel campo dei porti marittimi: e ciò specialmente dopo che molti segni ci avvertono che l'impostazione di una politica portuale comunitaria in connessione all'edificazione di una politica comune dei trasporti interni è all'ordine del giorno nei programmi della Commissione della Comunità economica europea.

Si tratta di una delicata e difficile azione di coordinamento politico che il Ministero della marina mercantile rivendica a sè.

Per i porti italiani il CIPE ha deliberato il 25 luglio 1972 un impegno finanziario di 160 miliardi per la realizzazione di opere portuali a completamento e in prosieguo di quelle previste dalla legge 27 ottobre 1965, n. 1200.

La ripartizione della spesa sarà informata al criterio della massima concentrazione nei « principali porti ». È su questo punto che, come già detto in principio, il Ministero della marina mercantile rivendica per l'avvenire, non l'esclusiva ovviamente, ma la preminente competenza nella scelta delle localizzazioni e delle opere: in

una parola l'iniziativa politica e la responsabilità finale delle decisioni.

La « nota politica » che presenta il bilancio 1973 indica i tre convergenti obiettivi che si propone la nuova politica portuale.

Essi sono:

- la riforma istituzionale;
- la riforma della strumentazione e delle procedure;
- la riforma della funzionalità.

È intenzione del Ministero della marina mercantile di dare un avvio coerente ed unitario alla realizzazione di questi obiettivi, la cui necessità e urgenza è evidenziata dal fatto che oggi la capacità funzionale dei nostri porti è messa a dura prova dal costante aumento dei traffici.

Il totale delle merci imbarcate e sbarcate nei nostri porti nel 1971 ammonta a più di 337 milioni di tonnellate (con un aumento del 3,5 per cento rispetto al 1970), di cui circa 245 milioni di tonnellate (l'anno precedente 235) per commercio marittimo internazionale, e circa 93 milioni di tonnellate (l'anno precedente 90) per trasporti nazionali.

Questa politica portuale è tanto più necessaria se si pensa che i pure innegabili progressi dei nostri porti sono sopravvanzati dai progressi di gran lunga superiori dei porti esteri nostri concorrenti.

È necessario che le strutture operative nel campo portuale siano da noi acquisite in modo organico e tempestivo secondo le più moderne tecnologie: solo così possiamo sperare di frenare certe tendenze deviatrici di traffico a svantaggio dei nostri porti e di guadagnare terreno.

Il livello previsto per il 1975, di circa 500 milioni di tonnellate di merci di movimento nei nostri porti potrà essere effettivamente toccato e adeguatamente garantito, se in questi anni avremo mandato a effetto queste enunciazioni.

Tale è la volontà del Ministero della marina mercantile.

Per la componente « uomo » che è al primo posto nell'attenzione del Ministero della marina mercantile, bisogna subito avvertire che proprio il successo della politica

marinara nel campo specifico dei « porti » ed in quello delle « navi » e dell'« industria navalmeccanica » comporta automaticamente quell'aumento di produttività cui attingere per garantire e la stabilità dell'occupazione e i miglioramenti delle condizioni retributive e di vita; in una parola il raggiungimento di un elevato standard di benessere e di giustizia sociale.

Un problema serio è quello dell'aggiornamento dell'addestramento professionale dei marittimi per tutte le specialità e quindi anche per quelli addetti alla pesca.

L'addestramento degli equipaggi per una flotta di 8 miliardi di tonnellate è un'opera che deve attirare tutta la nostra attenzione improrogabilmente.

Il progresso tecnico così accelerato in questi ultimi anni e la necessità di un'uniformità di indirizzi anche nei riguardi delle esigenze della sicurezza della navigazione e della salvaguardia della vita umana in mare lo impongono.

Nel campo marittimo, non meno che in altri, è da contenere la spinta all'onerosità sociale oltre la soglia della redditività. Ma ciò ovviamente non esime dallo sforzo di sempre meglio salvaguardare il benessere della gente di mare.

In questa finalità si colloca la recente approvazione, da parte del Senato, del disegno di legge sulle pensioni marinare.

Con l'approvazione di questo provvedimento il Ministero della marina mercantile ha inteso eliminare l'assurda sperequazione ancora esistente a svantaggio del lavoro marittimo, non meno meritorio di ogni altro, nei valori delle pensioni a parità della cifra dei contributi versati.

Le stesse considerazioni valgono per i lavoratori portuali, il cui contributo operativo ha la medesima essenzialità di quello dei marittimi.

La difesa del grado di benessere e di sicurezza dei portuali è un punto fermo della politica del Ministero della marina mercantile, e così l'esigenza di addestramento professionale dei lavoratori portuali in relazione alle nuove tecniche di maneggio dei carichi.

Nel quadro di uno degli obiettivi, dianzi indicati, per la realizzazione di una nuova

politica portuale (e cioè « la riforma della funzionalità dei porti »), il Ministero della marina mercantile avverte la necessità di mettere allo studio una revisione dell'ordinamento del lavoro portuale per garantire al sistema, peraltro nello stesso interesse dei *dokers*, la massima autonoma capacità competitiva.

Evidentemente quanto enunciato non contiene in sé la soluzione di ogni problema concernente la componente « uomo », ma è indicativo di una volontà politica di adempimento prioritario di quelli che sono i diritti umani di chi col suo lavoro contribuisce in maniera determinante al progresso della Nazione.

Per quanto concerne i servizi marittimi sovvenzionali, è da mettere in chiaro che tutto quello che si fa per la nostra marina mercantile è sempre reddito.

Quanto si spende, ad esempio, per l'agevolazione del credito navale rientra moltiplicato nel quadro generale dell'economia nazionale.

Ed è qui che si inserisce il discorso sui servizi marittimi sovvenzionati.

Per bene operare dobbiamo impegnarci a qualificare la spesa per le sovvenzioni marittime possibilmente in senso produttivistico.

Dobbiamo impegnarci nella ricerca, anche se in un primo tempo onerosa, di nuove linee di traffico e nella costruzione ed impiego di tipi di navi particolarmente ideale.

Naturalmente dobbiamo far salvo l'obbligo politico di assicurare i servizi indispensabili d'interesse pubblico nazionale.

Il processo di riordinamento delle linee marittime di preminente interesse nazionale impegnerà con successive fasi alcuni anni, sulla base della direttiva del CIPE dell'8 luglio 1971, incardinata nei seguenti punti caratterizzanti:

a) qualificazione dei trasporti marittimi commerciali, col rinnovamento soprattutto qualitativo del naviglio, in connessione con la graduale oculata riduzione delle linee passeggere internazionali, oceaniche;

b) adeguamento del servizio di collegamento con le grandi isole;

c) avviamento di attività crocieristica;

d) riorganizzazione delle società del gruppo col criterio della specializzazione d'attività.

I provvedimenti di ristrutturazione non debbono impensierire il personale né di bordo, né amministrativo, in quanto sarà garantita una soddisfacente soluzione ai problemi riguardanti il personale che si renderà disponibile.

L'attività delle linee che resteranno affidate all'armamento a partecipazione statale dovrà essere contenuta in confini ben delimitati sì da evitare che il sostegno statale a una parte dell'armamento — o per sovvenzione d'esercizio o (se la sovvenzione non c'è) per l'appoggio del capitale sociale al fondo di dotazione dell'ente pubblico di gestione — alteri con troppa evidenza l'equilibrio competitivo con le linee servite dall'armamento non a capitale statale.

Quanto ai servizi minori (locali) il loro assetto nei limiti delle disponibilità compete naturalmente allo Stato, che è tenuto ad assicurare i servizi indispensabili di collegamento fra le varie parti del territorio nazionale (grandi isole e piccole isole). Ciò significa che alcuni servizi non indispensabili potrebbero essere assunti dalle Regioni, più che per delega ai sensi dell'articolo 118 della Costituzione in virtù di propria competenza quando si tratti di servizi turistici.

In altre parole, limitatamente ai servizi marittimi turistici di carattere locale potrebbe manifestarsi un interessamento delle Regioni, traducibile, ove lo consenta la finanza locale, in un intervento sovvenzionatore ovviamente sostitutivo della sovvenzione statale.

Demanio marittimo. Importanti sono i nuovi indirizzi di gestione del demanio marittimo, per il quale sempre più pronunciate si fanno le istanze per evitare abusi, esclusioni ingiustificate, degradazioni ambientali.

L'utilizzazione delle aree demaniali deve essere razionale e ben controllata per la difesa dell'ambiente e nel quadro di un assetto territoriale strettamente coordinato.

Nella lotta contro gli inquinamenti marini il Ministero, pur con modestia di mezzi, opera nel senso di affrontare emergenze,

prevenire danni — anche nei confronti della balneazione — e di collaborare sul piano nazionale e internazionale per risolvere i complessi problemi.

Per quanto riguarda la pesca marittima è urgente l'approvazione del disegno di legge « Ulteriori provvidenze in favore della pesca ». Il Ministero della marina mercantile ne ha migliorato il testo ora in discussione alla Camera con una norma integrativa del fondo di rotazione del 2 per cento per il credito peschereccio (3 miliardi).

È del pari urgente l'approvazione del disegno di legge, già diramato per il concerto ai vari Ministeri, concernente i regolamenti comunitari.

L'attuale sistema di aiuti per la pesca marittima ha praticamente esaurito le finalità contingenti legate alla ricostituzione della flotta peschereccia. Di fronte all'evoluzione del mercato, della navigazione marittima e soprattutto delle nuove tecniche di cattura, di lavorazione e di conservazione del pesce, si pone l'esigenza di determinare precise scelte verso le quali indirizzare l'intervento statale, che dovrà costituire l'elemento propulsore e coordinatore delle private iniziative.

In particolare, si dovranno indirizzare con il rifinanziamento le provvidenze già in atto verso il settore della commercializzazione, della distribuzione e della conservazione del pescato, e, per quanto si riferisce alle nuove costruzioni, verso quelle preferibilmente in ferro, di tonnellaggio adeguato alla pesca di altura e quindi alle lunghe permanenze in mare.

Previdenza marinara: con la legge approvata dal Senato, modificata in relazione alle decisioni della Corte costituzionale e rinviata alla Camera, il Ministero della marina mercantile ha inteso eliminare l'assurda sperequazione ancora esistente a svantaggio del lavoro marittimo, non meno meritorio di ogni altro, nei valori delle pensioni, a parità della cifra dei contributi versati.

Chiusa la parentesi della pesca, desidero concludere le mie dichiarazioni con un cenno di stretta aderenza al carattere internazionale della marina mercantile come lumeggiato in principio.

In merito alle « discriminazioni di bandiera » attuate da alcuni Paesi al fine di proteggere la propria flotta o di potenziarne la consistenza, l'azione del Ministero della marina mercantile è rivolta essenzialmente a scoraggiare tali malsane pratiche puntando sulla possibilità di raggiungere intese antidiscriminatorie in occasione della stipulazione di accordi commerciali a lungo termine e di trattati di navigazione.

La questione, peraltro, viene costantemente evidenziata nelle varie assise internazionali in cui si dibatte il problema, specialmente in seno al Comitato dei trasporti marittimi dell'OCSE (Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico). È in tale sede infatti che vengono studiate e raccomandate per l'attuazione le possibili misure.

Il successo di una politica di difesa dalle discriminazioni di bandiera dipende essenzialmente dal grado d'intesa che è possibile raggiungere da un qualificato numero di Paesi. Così un gruppo di Paesi, i « 13 » (Belgio, Danimarca, Finlandia, Francia, Germania federale, Giappone, Grecia, Italia, Norvegia, Paesi Bassi, Regno Unito, Spagna, Svezia) si è informalmente costituito per la concertazione di una posizione comune nei riguardi delle politiche marittime di altri Paesi: degli USA, dei Paesi dell'est europeo, dei Paesi in via di sviluppo afroasiatici e dell'America Latina.

Noi siamo partecipi della convinzione che la « marina mercantile », intesa nel significato essenziale dell'espressione, e cioè « ... trasporti marittimi internazionali... », deve continuare a essere un'attività commerciale autonoma nel mercato mondiale dei noli, soltanto remunerata dal « nolo di mercato »; non può diventare un « servizio pubblico agli ordini di un'agenzia intergovernativa ». In questa convinzione solidali, i 13 confidano di guadagnare nuove adesioni nella famiglia delle Nazioni Unite man mano che i nuovi Paesi, necessariamente nazionalisti come è fatale per chi si affaccia all'indipendenza politica, sapranno col tempo acquisire una sicura coscienza dell'insostituibilità del principio delle libertà dei mari perchè il mondo abbia mi-

glieri e più frequenti trasporti marittimi internazionali e al prezzo più economico.

Contro ogni tentativo di organizzazione tendenzialmente monopolistica dei vettori marittimi attraverso accordi conferenziali si pone l'impulso all'organizzazione coalizzata degli interessi dei caricatori.

Intanto gli stessi armatori, in pronto accoglimento dell'esortazione dei Governi dei « 13 » Paesi, hanno dato vita d'intesa coi caricatori lodevolmente a un codice delle pratiche delle *conférences* di linea. Si farà ogni sforzo in tutte le sedi internazionali affinché su questo codice, il cui testo è certamente perfezionabile, si modelli il progetto d'un codice universalmente accettabile da elaborare sotto gli auspici delle Nazioni Unite.

È a questo punto, al termine di queste dichiarazioni, che vorrei accennare all'idea che forse il sistema conferenziale moderno dovrebbe poter trovare in sé la capacità di difesa contro manovre abnormi di sleale concorrenza, del tipo di quella messa in atto da un armamento giapponese (alludo alla Sanko Steamship) che noleggia ad armatori europei intere flotte costruite a prezzi pari ai 2/3 dei prezzi europei.

Nel concludere queste dichiarazioni, certamente lacunose, necessariamente sommarie, voglio insistere sulla necessità di una maggiore comprensione dei problemi della marina mercantile nella loro vera essenza.

« Prima conoscere, poi deliberare » diceva Einaudi.

È un motto che credo possa essere condiviso da tutte le parti politiche.

A chi ci è meno vicino, sappiamo che non manca l'affetto, certo non minore del nostro, alle sorti della nostra marina mercantile nella sua interezza: equipaggi e armamento, cantieri e lavoratori e operatori portuali.

La consapevolezza di un sentimento di affetto che ci accomuna ci basta.

Il conforto del suffragio che ci verrà più copioso domani è nella nostra aspettativa.

**PRESIDENTE.** Così conclusa la discussione generale, passiamo all'esame degli ordini del giorno.

Il primo ordine del giorno, presentato dai senatori Cavalli, Abenante, Sema, Cebrelli, Piscitello, Maderchi e Mingozzi è il seguente:

Il Senato,

rilevato che alcune norme del codice di navigazione contrastano con l'esercizio democratico dei diritti dei lavoratori imbarcati,

invita il Governo a predisporre una revisione del codice stesso e a dare disposizioni affinché la legge che va sotto il nome di « Statuto dei diritti dei lavoratori » venga applicata anche nelle navi mercantili italiane.

**DURAND de la PENNE**, sottosegretario di Stato per la marina mercantile. È impossibile accoglierlo.

**CAVALLI.** Ci riferiamo a lavoratori italiani che non hanno nulla di diverso da quelli che operano nelle fabbriche.

**DURAND de la PENNE**, sottosegretario di Stato per la marina mercantile. Ma l'organizzazione della nave è diversa da quella delle fabbriche: vi sono delle responsabilità, c'è un comandante che risponde della vita di altre persone e quindi bisogna lasciargli l'autorità del comando.

**CAVALLI.** È come il direttore di fabbrica!

**DURAND de la PENNE**, sottosegretario di Stato per la marina mercantile. Le responsabilità sono ben diverse.

**CAVALLI.** Lei ha accettato quest'ordine del giorno come raccomandazione alla Camera; non capisco perchè non lo voglia accettare ora.

**DURAND de la PENNE**, sottosegretario di Stato per la marina mercantile. Se lei insiste, lo accetto come raccomandazione.

**PRESIDENTE.** Il secondo ordine del giorno, presentato dai senatori Abenan-

te, Piscitello, Cebrelli, Sema, Cavalli, Maderchi e Mingozi, è il seguente:

Il Senato,

rilevato che l'attuale disciplina delle concessioni del demanio marittimo ha dato luogo a gravi distorsioni nell'uso del bene pubblico, a danno della collettività, compromettendo financo il disciplinato ed organico sviluppo turistico di molte spiagge e località marittime italiane,

impegna il Governo

a non dar corso a nuove concessioni o rinnovi a privati;

ad una revisione delle concessioni in atto per vagliarne la rispondenza contrattuale e di conseguenza al ritiro di quelle non conformi agli atti stipulati;

ad accogliere invece tutte le richieste presentate da enti locali o da consorzi nei quali gli enti locali hanno rappresentanza maggioritaria anche per le concessioni riguardanti gli approdi turistici.

*DURAND de la PENNE, sottosegretario di Stato per la marina mercantile. Lo accetto come raccomandazione.*

**PRESIDENTE.** Il terzo ordine del giorno, presentato dai senatori Cavalli, Abenante, Sema, Cebrelli, Maderchi, Mingozi e Piscitello è il seguente:

Il Senato,

constatata la necessità improcrastinabile di avviare una nuova politica marinara, unitariamente concepita, nel quadro di una politica nazionale dei trasporti,

impegna il Governo a riferire, entro il 15 marzo 1973, al Senato sui propri orientamenti circa i piani nazionali dei porti, della flotta PIN, della cantieristica e delle Partecipazioni Statali per quanto di loro competenza nei settori.

*DURAND de la PENNE, sottosegretario di Stato per la marina mercantile. Accetto quest'ordine del giorno.*

**PRESIDENTE.** Il quarto ordine del giorno, presentato dai senatori Abenante, Cebrelli, Cavalli, Sema, Piscitello, Mingozi e Maderchi è il seguente:

Il Senato,

nel rilevare che l'Accordo di pesca nell'Adriatico fra l'Italia e la Jugoslavia è da molti mesi scaduto e che si impone quindi il suo rinnovo,

invita il Governo a mettere in atto sollecitamente quanto di sua competenza e a tenere inoltre conto, attraverso opportuni contatti con gli interessati, al momento della trattativa, delle aspirazioni delle marinerie da pesca dell'Alto Adriatico al fine di poter pescare nei tradizionali campi di pesca prospicienti le coste istriane e dalmate.

*DURAND de la PENNE, sottosegretario di Stato per la marina mercantile. Lo accetto come raccomandazione.*

**PRESIDENTE.** Il quinto ordine del giorno, presentato dai senatori Sema, Abenante, Maderchi, Piscitello, Cavalli, Mingozi e Cebrelli, è il seguente:

Il Senato,

considerato che la città di Trieste è stata duramente colpita dalla ristrutturazione dell'industria cantieristica, da cui è derivata, tra l'altro, la grave situazione in cui versa il cantiere arsenale San Marco per la mancanza di commesse e di serie prospettive di lavoro nonchè per la mancata realizzazione di impianti essenziali alla sua attività produttiva;

tenuto conto delle ripercussioni negative che ciò determina su tante piccole e medie imprese artigianali, industriali e commerciali della città e, quindi, sulla occupazione operaia, nonchè del fatto che il porto di Trieste e quelli della regione Friuli-Venezia Giulia non hanno avuto gli auspicabili sviluppi ai fini del progresso dell'economia regionale, nè hanno avuto il rinnovamento e potenziamento delle loro strutture;

rilevato che non si conoscono gli obiettivi reali delle imprese a partecipazione sta-

tale operanti a Trieste e nella regione e particolarmente di quelle del settore meccanico, cantieristico e dell'armamento, nè si prevedono con certezza i temi ed i modi dell'ultimazione del bacino di carenaggio e dell'inizio della costruzione della stazione di degasificazione,

invita il Governo a prendere opportuni contatti onde risolvere i problemi essenziali per lo sviluppo economico e sociale di Trieste e della Regione Friuli-Venezia Giulia.

DURAND de la PENNE, *sottosegretario di Stato per la marina mercantile*.  
Lo accetto come raccomandazione.

PRESIDENTE. A questo punto avverto che un emendamento proposto dai senatori Mingozzi ed altri, concernente modificazioni al fondo di cui al capitolo numero 3523 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro, non potrà essere esaminato in questa sede, ma potrà più opportunamente essere proposto alla Commissione bilancio e programmazione economica.

Il sesto ordine del giorno, presentato dai senatori Alessandrini, Ligios e Sammartino, è il seguente:

Il Senato,

esaminato lo stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile; tenuto presente l'ordine del giorno accolto dal Governo e approvato dalla Camera dei deputati il 26 ottobre 1972,

impegna il Governo a modificare sostanzialmente le procedure e le forme dell'intervento disciplinato dalla legge 9 gennaio 1962, n. 1 e successive modifiche ed integrazioni:

a) abilitando all'esercizio del credito navale tutte le aziende o istituti autorizzati all'esercizio del credito a medio termine, di cui all'articolo 19 della legge 25 luglio 1952, n. 959;

b) aumentando i limiti di impegno annuo in modo da garantire l'incremento della flotta mercantile italiana ed il suo rinnovamento.

DURAND de la PENNE, *sottosegretario di Stato per la marina mercantile*.  
Lo accetto.

PRESIDENTE. Il settimo ordine del giorno, presentato dal relatore senatore Ligios, è il seguente:

Il Senato,

rilevato che durante i mesi estivi degli ultimi dieci anni si sono manifestate delle gravi insufficienze nei servizi marittimi da e per la Sardegna, tanto che quotidianamente venivano lasciate a terra diverse centinaia di persone;

considerato che questo fatto ha determinato disagi notevoli per diverse migliaia di persone, in prevalenza operai ed emigranti che rientravano in Sardegna per le ferie, ed ha dato luogo a manifestazioni di protesta che, se dovessero ripetersi in futuro, potrebbero avere tragiche conseguenze;

considerato altresì che l'insufficienza dei collegamenti marittimi costituisce una grave remora per lo sviluppo turistico dell'Isola, come dimostra il fatto che i posti disponibili sulle diverse linee per la Sardegna per 1 mese di luglio-agosto vengono esauriti con diversi mesi di anticipo,

impegna il Governo ad elaborare tempestivamente un piano di potenziamento delle linee marittime ed aeree per la Sardegna, che garantisca le esigenze del traffico anche durante i mesi estivi.

DURAND de la PENNE, *sottosegretario di Stato per la marina mercantile*.  
Lo accetto come raccomandazione.

PRESIDENTE. Esaurito l'esame degli ordini del giorno, se nessuno fa obiezioni, la Commissione conferisce al senatore Ligios il mandato di trasmettere alla 5ª Commissione rapporto favorevole all'approvazione della tabella n. 17.

(Così rimane stabilito).

La seduta termina alle ore 21,30.