

N. 1226-A
Resoconti XVII

BILANCIO DI PREVISIONE DELLO STATO PER L'ANNO FINANZIARIO 1974

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

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

INDICE

SEDUTA DI GIOVEDÌ 27 SETTEMBRE 1973

PRESIDENTE Pag. 1061, 1062
AVEZZANO COMES, *relatore alla Commissione* . . 1062

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 3 OTTOBRE 1973

PRESIDENTE 1062, 1065
AVEZZANO COMES, *relatore alla Commissione* . . 1062
CAVALLI 1065

SEDUTA DI GIOVEDÌ 4 OTTOBRE 1973

PRESIDENTE 1065, 1068, 1070 e *passim*
CAVALLI 1065, 1067, 1068 e *passim*
CROLLALANZA 1077
MADERCHI 1088, 1089
PIERACCINI, *ministro della marina mercantile* 1067
1077, 1080 e *passim*
SAMMARTINO 1086, 1088
SAMONÀ 1076, 1087
SANTALCO 1077
SEMA 1070, 1074, 1084 e *passim*
VENTURI, *sottosegretario di Stato per la marina mercantile* . . 1087, 1088, 1089 e *passim*

SEDUTA DI GIOVEDÌ 27 SETTEMBRE 1973

Presidenza del Presidente MARTINELLI

La seduta ha inizio alle ore 11,35.

S A L E R N O , *segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.*

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1974

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

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca l'esame del disegno di legge: « Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1974 - Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile ».

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

A V E Z Z A N O C O M E S, *relatore alla Commissione*. Propongo di rinviare alla prossima settimana l'esame della tabella in titolo. Potrei motivare tale proposta dichiarando semplicemente che non sono ancora in grado di riferire: sento, però, la necessità di aggiungere che in conseguenza di taluni fatti verificatisi — di cui ha dato notizia stamane la stampa — ritengo opportuno interpellare il ministro della marina mercantile, senatore Pieraccini, il quale è attualmente impegnato all'estero, al fine di evitare di esprimermi, sotto l'impressione delle notizie appena apparse, in modo troppo emotivo.

P R E S I D E N T E. Comprendo pienamente le ragioni della sua proposta; la prego, però, cortesemente, di voler essere pronto a riferire nella seduta di mercoledì prossimo.

Poichè non si fanno osservazioni, l'esame dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile è rinviato alla prossima seduta.

La seduta termina alle ore 11,45.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 3 OTTOBRE 1973

Presidenza del Presidente MARTINELLI

La seduta ha inizio alle ore 12,15.

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

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1974

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

P R E S I D E N T E. L'ordine del giorno reca l'esame del disegno di legge: « Bilancio di previsione dello Stato per l'anno

finanziario 1974 - Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile ».

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

A V E Z Z A N O C O M E S, *relatore alla Commissione*. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, lo stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1974 reca spese per complessivi milioni 135.949,2, di cui milioni 120.929,2 per la parte corrente e milioni 15.020 per il conto capitale. Rispetto al bilancio del precedente anno finanziario, le spese considerate nello stato di previsione hanno registrato una diminuzione di milioni 72.585,4 così suddivisa: milioni 47.985,4 per la parte corrente e milioni 24.600 per il conto capitale.

La Marina mercantile ha la peculiarità di operare nel mercato internazionale come attività autonoma e di essere al servizio delle attività di produzione dei beni e del commercio estero. Questa sua duplice funzione postula una visione globale dei suoi settori e dei suoi problemi e una organica azione incentivante volta a rafforzarne — coerentemente col disegno della politica economica generale — l'aspetto produttivistico.

È dunque necessario:

incentivare le demolizioni di navi vetuste e obsolete, per creare le premesse al rinnovarsi qualitativo della flotta italiana;

prolungare, adeguare nella misura e rendere tempestivo il credito navale, che è la forma di aiuto indiretta più efficace e largamente applicata in tutto il mondo marittimo;

completare il riassetto della cantieristica italiana e soprattutto il suo ammodernamento impiantistico in concomitanza con il progresso tecnologico.

Ispirata a criteri produttivistici è altresì la ristrutturazione dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale, che prevede la graduale riduzione delle linee passeggeri, il miglioramento qualitativo e quanti-

tativo delle linee-merci, l'istituzione di servizi turistici ed il trasporto di merci di massa. Nel frattempo potrebbe continuare l'azione tendente a ridurre nel più breve tempo possibile l'attuale gravame economico di gestione a carico dello Stato, tenendo nel dovuto conto il problema degli attuali livelli di occupazione, come è stato affermato dal CIPE nel luglio 1971.

La flotta PIN (di preminente interesse nazionale) deve assolvere a precisi compiti per quanto riguarda lo sviluppo dei traffici sia merci che passeggeri; deve potenziare e rammodernare il naviglio ponendosi in grado di eseguire trasporti merci e di linea, carichi interi di massa, servizio per *containers*; deve mantenere servizi passeggeri nelle linee che hanno ancora un mercato o una funzione rilevante nel quadro dell'economia nazionale; deve sviluppare i traffici di piccolo e medio cabotaggio nell'area del Mediterraneo.

Il potenziamento delle strutture portuali è assicurato — almeno nei suoi termini più urgenti — dall'investimento della somma di 160 miliardi di lire di cui al noto disegno di legge attualmente all'esame del Parlamento; 160 miliardi appaiono invero una somma inadeguata e largamente insufficiente. Si dovrebbe porre questo problema in chiave regionale o quanto meno secondo una programmazione nazionale, vista però nell'ambito dei sistemi portuali integrati.

Voglio dire che, ad esempio, il sistema integrato portuale dell'alto Tirreno deve necessariamente far centro su Genova, ma deve anche stabilire che vanno valorizzati altri porti (come Savona, La Spezia, Livorno, eccetera), ma non tutti i porti. In sostanza bisogna evitare la dispersione dei pochi mezzi finanziari a disposizione, in quanto questa politica porta alla dispersione delle risorse, senza notevoli risultati economici.

Allo scopo di snellire le procedure amministrative per realizzare le opere e per rendere funzionali le strutture portuali, occorrerebbe accelerare l'*iter* di presentazione alle Camere di un apposito provvedimento legislativo che modifichi la legislazione vigente, risalente in gran parte al 1885.

In tale settore va, poi, assumendo dimensioni preoccupanti il deficit finanziario di molti enti portuali; allo scopo di evitare che la situazione di grave dissesto finanziario comporti disagi nella gestione e nell'efficienza delle corrispondenti strutture, occorrerebbe ripianare i disavanzi con strumenti di carattere straordinario e predisporre una nuova disciplina tendente a ristabilire la loro autosufficienza, anche in funzione della loro natura di enti pubblici economici.

Per i porti turistici l'azione dell'Amministrazione marittima deve tendere a trovare soluzioni a breve scadenza che tengano conto del trasferimento delle funzioni statali in tale settore alle Regioni a statuto ordinario.

Notevole importanza assumono nel settore del demanio marittimo i problemi connessi alle occupazioni abusive, alla valorizzazione delle zone di litorale finora abbandonate, alla salvaguardia dell'*habitat* marino da qualsiasi azione inquinante ed alla razionale utilizzazione dei beni e delle fasce demaniali, anche ai fini del diporto nautico.

Per quanto riguarda l'abusivismo, una certa importanza assume il previsto stanziamento sul capitolo 1159 della somma nello stesso indicata al fine di rendere possibile la demolizione di ufficio delle innovazioni non autorizzate, fenomeno che è purtroppo in costante aumento e che si ripercuote negativamente sulla utilizzazione delle aree demaniali marittime per i pubblici usi del mare, ai quali esse sono essenzialmente asservite dalla legge.

Problemi di scottante attualità sono quelli connessi all'equilibrio economico dei nostri mari, equilibrio che tende ad alterarsi con l'espandersi del fenomeno dell'inquinamento. Occorre una azione decisa e responsabile soprattutto perchè le fonti di inquinamento, con l'aumento demografico delle aree costiere e con gli addensamenti su di esse di impianti industriali, diventerebbero sempre più consistenti e numerose. Ciò rende necessario il deciso intervento dello Stato a difesa del mare e del litorale anche per garantire lo sviluppo turistico al qua-

le è legato in misura notevole lo sviluppo economico del Paese.

Occorre in proposito giungere ad interventi coordinati fra le varie amministrazioni statali nonchè fra queste e le Regioni. Sarebbe auspicabile, altresì, che soluzioni globali venissero reperite anche in sede internazionale, attraverso appositi accordi e convenzioni.

A questo proposito sarebbe opportuno valutare le esperienze di altri Paesi marittimi i quali hanno preso in esame questo problema giungendo a conclusioni che possono apparire anche per noi molto interessanti.

Si tratta cioè di prevedere per il futuro la costruzione di scafi forniti di doppio fondo che possa accogliere residui inquinanti.

In Italia esistono già di queste navi, a quanto mi consta, che hanno il nome di « navi ecologiche »; manca, però, una legislazione moderna che possa per il futuro sollecitare ed incentivare la costruzione di questo tipo di navi.

È un'idea di cui l'onorevole Ministro, nella sua sensibilità, può tener conto, al fine di predisporre eventualmente studi in tal senso di concerto con il Ministro per l'ambiente.

In realtà vorrei richiamarmi a quanto è stato detto l'anno scorso in occasione dell'esame del bilancio della marina mercantile: stabilire, cioè, se alcuni comandanti di capitaneria di porto potrebbero applicarsi a studi del genere, riservando nei grandi porti alcune zone da affidare a privati, i quali dovrebbero interessarsi di raccogliere, con recipienti costruiti *ad hoc*, i rifiuti delle navi, evitando così che vengano gettati in mare.

Non so a che punto siano tali studi. Un anno e mezzo fa sono stato a La Spezia e conosco il pensiero di quel comandante di capitaneria che sembrava veramente interessato a risolvere il problema. Comunque, il Ministro dovrebbe istituire un apposito ufficio allo scopo.

In favore della pesca marittima, infine, deve continuare l'azione svolta a promuovere l'associazionismo tra pescatori, quale premessa indispensabile al rafforzamento della capacità imprenditoriale dei singoli. Le provvidenze per la pesca in corso di attuazione (rifiinanziamento della legge n. 479 del

1968) o allo studio (rifiinanziamento della legge riguardante il concorso statale nel pagamento degli interessi sui mutui pescherecci) potranno condurre ad una più razionale strutturazione di tutto il settore.

Onorevoli colleghi, queste, in breve sintesi, le principali considerazioni sul bilancio di previsione del Ministero della marina mercantile.

Non posso, però, sottrarmi all'obbligo di osservare che il bilancio del 1974 risulta fortemente compresso, rispetto alle esigenze reali del Paese, che, non dimentichiamolo, è un Paese prevalentemente marittimo.

Appare strano che nel momento in cui quasi tutti i Paesi marinari del mondo si rendono conto dell'importanza dei problemi inerenti al naviglio come mezzo indispensabile di trasporto, proprio noi invertiamo la rotta o decidiamo di dichiarare *forfait*.

Decurtazioni nel bilancio del 1974 ve ne sono e in settori di grande interesse per l'avvenire del naviglio mercantile del nostro Paese.

E non mi riferisco alla decurtazione di stanziamento di 50 miliardi circa che riguarda il capitolo 1174 e cioè le sovvenzioni alla flotta di Stato, perchè è chiaro che si tratta di decurtazioni del tutto fittizie (la politica dello struzzo, tanto per intenderci), giacchè le spese sono reali e impegnative per convenzioni pattuite. Si tratta in realtà di un rinvio che certamente aggraverà la situazione, caricando lo Stato del peso di interessi notevoli.

Più grave invece è la politica di riduzione del credito navale che prevedeva uno stanziamento così ripartito: 2.500 milioni per il 1973; 3.600 per il 1974; 5.000 per il 1975; 5.000 per il 1976. Poichè il documento n. 1226 del Senato prevede, alla pagina 87, uno stanziamento per il credito navale di 2 miliardi e 500 milioni per il 1974 è chiaro che si è inteso operare uno slittamento di decorrenze e praticamente ridurre lo stanziamento stesso da lire 6 miliardi e 100 milioni per gli anni 1973 e 1974 a sole lire 2 miliardi e 500 milioni per il 1974. Si fa inoltre notare che il limite di impegno di lire 1.000 milioni previsto con la legge 30 maggio 1970, n. 379, per l'anno 1973 è pressochè esauri-

to. Si rende, pertanto, necessaria l'urgente approvazione del disegno di legge sul rifinanziamento del credito navale con uno stanziamento annuo di almeno 5 miliardi.

Per concludere, onorevoli colleghi, mentre sollecito da parte vostra l'approvazione del bilancio della Marina mercantile, vi prego anche di considerare attentamente le mie osservazioni e di fare voti affinché vengano ripristinati in sede competente quegli stanziamenti che possono essere vitali per la crescita e lo sviluppo della nostra marina mercantile.

PRESIDENTE. Ringrazio il senatore Avezzano Comes per la sua relazione. Dichiaro aperta la discussione generale.

CAVALLI. Onorevole Presidente, mi corre l'obbligo di far rilevare che non è nelle nostre abitudini discutere così frettolosamente e con tanta impazienza i bilanci. Con tale procedura non ci viene data la possibilità di una benchè minima riflessione e ciò, a mio avviso, non è certo positivo.

PRESIDENTE. Interpretando anche il pensiero dei colleghi, ritengo sia opportuno rinviare il seguito dell'esame della tabella in discussione ad altra seduta. Propongo inoltre, se non si fanno osservazioni, di sospendere i lavori per riprenderli quanto prima sia possibile.

(Così rimane stabilito).

La seduta termina alle ore 12,45.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 4 OTTOBRE 1973

Presidenza del Presidente MARTINELLI

indi del Vice Presidente CAVALLI

La seduta ha inizio alle ore 16,10.

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

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1974

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

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'esame del disegno di legge: « Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1974 — Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile ».

CAVALLI. Cercherò di non annoiare la Commissione riprendendo tutti gli argomenti che sono stati sostenuti in questa sede negli anni scorsi, ogni volta cioè che abbiamo affrontato non soltanto il problema del bilancio della Marina mercantile, ma anche discussioni di carattere generale e sui singoli provvedimenti. Desidero però, essendo presente il Ministro della marina mercantile, che alcune argomentazioni vengano messe a verbale perchè le ritengo di un certo valore anche da un punto di vista politico.

Debbo dire subito che ci troviamo di fronte ad un bilancio, rispetto all'anno scorso, ancora più deludente e scarno. Non voglio andare alla ricerca delle responsabilità, che sono indubbiamente collegiali, del Governo nei confronti di un bilancio che, se negli altri anni era modesto, quest'anno è addirittura modestissimo, nonostante investa un Dicastero che opera in un campo dove è più che mai necessario (lo ripetiamo da anni) un centro unico decisionale che si occupi di tutti i settori che riguardano l'economia marittima. La politica marinara del nostro Paese va avanti in modo spezzettato, diretta da tanti Ministeri in coda ai quali troviamo quello della marina mercantile che invece dovrebbe rivestire il ruolo di centro propulsore.

Il nuovo Ministro della marina mercantile ci dirà della sua intenzione di dare battaglia per acquisire più poteri al suo Ministero ed io mi auguro che egli abbia più fortuna di coloro che l'hanno preceduto perchè finora (almeno da quando io partecipo a que-

sta Commissione) abbiamo esaminato la Tabella n. 17 ed affrontato il problema dei porti, dei cantieri e della flotta, ma abbiamo discusso soltanto, perchè poi le decisioni sono sempre state prese in altra sede. Non per questo noi rinunceremo a discutere e ad insistere sui temi noti, in linea con il nostro partito e con il Gruppo, convinti come siamo del ruolo positivo che il trasporto marittimo deve avere ai fini dello sviluppo dell'economia nazionale; problema questo che non riusciamo a far diventare patrimonio dello staff dirigente governativo per una sorta di sottovalutazione permanente dell'importanza che riveste il trasporto marittimo nel nostro Paese. Infatti, non riusciamo ancora a spuntarla e nonostante le lotte dei lavoratori, le spinte esistenti e i passi avanti fatti durante questi ultimi anni, siamo ancora abbastanza fermi.

Noi siamo convinti di questo e della necessità di unificare i centri di coordinamento e di decisione dell'economia marittima nazionale. Tali centri debbono essere articolati regionalmente — dobbiamo tenere conto che ci sono ormai le Regioni — e gestiti democraticamente.

Io prendo atto del fatto che dalla nota preliminare alla tabella n. 17 del bilancio per l'esercizio finanziario relativo al 1974 è sparita una noterella conclusiva che « infiorava » la nota preliminare del bilancio dell'anno in corso. Era una noterella pericolosa, che esprimeva un concetto di stampo liberale, comunque di centro-destra. Per non farvi perdere molto tempo, mi limito soltanto alla enunciazione e rinvio i colleghi che ne avessero voglia a rileggerla. Si tratta di una nota conclusiva alla tabella del bilancio per l'anno 1973, la quale dava in pratica una impostazione o quanto meno tendeva ad imprimere una linea di carattere generale nel senso di concepire la Marina mercantile in un modo antitetico a quelli che sono gli interessi nazionali, cioè dell'industria e dell'agricoltura, dell'importazione e dell'esportazione, che per l'80 per cento avvengono via mare.

L'anno scorso abbiamo polemizzato abbastanza rudemente con questa noterella conclusiva alla nota preliminare. Ci compiaccia-

mo del fatto che quest'anno tale nota sia sparita: aveva infatti un significato pericoloso, in quanto si muoveva in una direzione sbagliata, nel senso di un esasperato spirito privatistico nella conduzione della Marina mercantile. In altri termini si trattava di una concezione che tendeva a negare alla Marina mercantile italiana un qualche ruolo o funzione come strumento al servizio in primo luogo degli interessi della collettività nazionale e dell'economia in generale e che spingeva quindi a considerare l'attività della Marina mercantile un'attività di trasporto di tipo speculativo, con conseguente ricerca di noli vantaggiosi e null'altro.

Per quanto riguarda il 1974, però, ci troviamo di fronte a due fatti negativi. Innanzitutto siamo di fronte ad una serie di tagli nel bilancio che riguardano l'economia marittima. Sono tagli che non riguardano soltanto il bilancio in sé della Marina mercantile, ma anche le spese per l'esecuzione di opere marittime, i contributi per la costruzione e la riparazione di navi mercantili, per l'armodernamento e la riconversione dell'industria cantieristica, le sovvenzioni alle società per servizi marittimi, per un totale di 74 miliardi e 777 milioni (pagine 63, 64 e 65 della nota preliminare al disegno di legge di bilancio). Se in questa sezione IX dell'allegato « C » riguardante i trasporti e le comunicazioni, andiamo a vedere i vari tagli, possiamo constatare che questi ultimi riguardano per il 90 per cento l'economia marittima.

Faccio ancora rilevare che le diminuzioni riguardano per oltre il 90 per cento l'economia marittima, cioè le opere portuali, l'architettura navale, il centro di idrodinamica di Roma e via dicendo. Inoltre all'allegato « D », che riguarda il fondo globale, vediamo che i tagli relativi ai lavori pubblici riguardano ancora una volta l'economia marittima, per un totale di 19 miliardi e 300 milioni (ad esempio, per i bacini di carenaggio di Trieste, di Genova, di Livorno, per opere portuali varie, per il credito navale e via dicendo).

Forse ho dimenticato qualche altro taglio, ma ciò che ho detto sta a dimostrare che c'è stato un particolare accanimento del Mini-

stro del tesoro nei confronti del settore marittimo. Per questo condanniamo sia nella forma che nella sostanza una serie di brutali affermazioni dell'onorevole La Malfa. Io credo che un Ministro del Governo della Repubblica italiana non può permettersi il lusso di usare certe espressioni, come egli ha fatto in una intervista all'« Espresso », anche se si tratta di affrontare un problema reale, del quale noi non ci nascondiamo l'esistenza. C'è il problema della Fimmare, delle sovvenzioni, dei miliardi di spreco. È un problema che esiste, ma non lo si può affrontare dicendo che « bisogna colare a picco la flotta »!

È una battuta, ma appunto per come è detta può avere ripercussioni negative in un momento molto delicato come questo, sull'opinione pubblica nazionale, specialmente in alcune zone del Mezzogiorno, Andate a dire queste cose alle migliaia di marittimi di Torre del Greco!

Certe dichiarazioni hanno ripercussioni anche sul piano internazionale. Non si tratta infatti delle dichiarazioni del segretario del PRI, ma di un Ministro. Io condanno — ripeto — sia la forma che la sostanza delle sue affermazioni, anche quando dice: « Strillino pure gli altri. Sarebbe facile metterli a posto ». Gli altri saremmo noi dell'opposizione e i marittimi. Vorrei mettere alla prova l'onorevole La Malfa, per vedere in quanto tempo riuscirebbe a sistemare 10 mila ragazzi di camera o camerieri che oggi hanno un lavoro!

Sono problemi reali, che non si possono risolvere con poche battute. Voglio soltanto dire che è anche demoralizzante che un Ministro parli in questo modo, si lasci andare a delle affermazioni leggere su un problema di tanta importanza. Egli ha suggerito infatti di « colare a picco la flotta », ha affermato di voler ritirare i provvedimenti che sono al Senato e alla Camera dei deputati e che riguardano l'economia marittima, ha riecheggiato in sostanza ciò che il professor Petrilli, presidente dell'IRI, aveva affermato nel 1972. Secondo quest'ultimo i trasporti marittimi sono un settore in declino; non so dove abbia trovato i dati concreti per poter fare un'affermazione del genere, tanto più che si tratta di un uomo di valore, che sti-

miamo tutti. Egli diceva anche che in tale settore sono concentrati centinaia di miliardi, che potrebbero essere più efficacemente investiti altrove. Tutti i dati smentiscono queste affermazioni e queste idee. C'è infatti sviluppo e non declino nei traffici marittimi sul piano mondiale. C'è un boom tale, che l'80 per cento dei rifornimenti che interessano la nostra industria e la nostra agricoltura dipendono dal trasporto marittimo.

P I E R A C C I N I, ministro della marina mercantile. Tali rifornimenti dipendono dal trasporto marittimo per il 90 per cento.

C A V A L L I. C'è stato recentemente il ricatto delle compagnie petrolifere, che per ottenere l'aumento del prezzo della benzina hanno minacciato di bloccare l'afflusso del petrolio in Italia; ciò fra l'altro dimostra quanto sia profonda l'esigenza di una grande flotta nazionale pubblica, che operi secondo gli interessi del Paese e non in balia di interessi esterni o privatistici.

Certo il nostro « declino » esiste, per quanto riguarda la Marina mercantile, ma è un declino voluto e che risponde ad una scelta operata fin qui. Nei nostri porti sono state lavorate l'anno scorso 337 milioni di tonnellate di merci complessivamente, ma di esse ben 273 milioni, pari all'81 per cento, sono state lavorate da naviglio battente bandiera straniera e soltanto 64 milioni, pari al 19 per cento, da navi di bandiera italiana. E andremo sempre più a fondo, grazie anche al considerevole aiuto dell'onorevole La Malfa! Problemi di questa natura e di questa mole vanno esaminati con senso di responsabilità. Nel 1975 nei nostri porti saranno manipolate merci per 500 milioni di tonnellate: perchè per il 90 per cento dovranno essere manipolate da navi di bandiera straniera? Con buona pace dell'onorevole La Malfa, e anche del professor Petrilli, la politica di adeguamento della flotta mercantile e quindi dei porti è un problema di crescita costante, perchè il commercio marittimo su scala mondiale è sempre in aumento. Se siamo concordi su questa analisi non capisco perchè un Paese come il nostro, che venti anni fa aveva un utile di 30 miliardi nel bi-

lancio dei noli, oggi debba avere un disavanzo che supera i 10 miliardi annui. Noi dell'opposizione non riusciamo a capire questo fatto! Altro che colare a picco la flotta e ritardare l'approvazione dei provvedimenti legislativi che pendono dinanzi al Senato o alla Camera dei deputati-

Svolgo questo mio intervento con maggior foga — lo dichiaro con estrema sincerità — perchè mi trovo di fronte ad un Ministro della marina mercantile socialista. Sono certo di trovare in un Ministro socialista della marina mercantile un contraddittore e nello stesso tempo un interlocutore, con il quale sulle linee essenziali ci troveremo d'accordo nel senso di fare uno sforzo per superare la situazione di ristagno che c'è in questo importante settore dell'economia nazionale.

Questa discussione sul bilancio ci interessa dunque e ci serve, al di là delle cifre del « bilancino » della Marina mercantile, soprattutto per conoscere le intenzioni del Governo attraverso le dichiarazioni del Ministro, sperando che esse siano tali da corrispondere finalmente ad una valutazione collegiale della linea governativa. Vogliamo in altri termini sapere fin da ora quale linea prevarrà. L'onorevole La Malfa ha indicato una linea dicendo: « Chi tocca quel problema rischia di prendersi una scarica di alta tensione. Strillino pure gli altri! ». A mio avviso si tratta di scelte, non di « scariche ». Comunque, vorremmo sapere se prevarrà questa linea di tagli drastici, di blocco di ogni provvedimento, di disimpegno verso l'economia marittima in generale, lasciandola in « balia delle onde », oppure se il Govrno presieduto dall'onorevole Rumor è intenzionato a contrastare una tale linea « lamalfiana », che non vogliamo qualificare in altri termini solo per carità di patria.

Come contrastare questa linea? È abbastanza semplice dirlo, farlo non so: si tratta di ripristinare le cifre di bilancio, e mantenere i disegni di legge con l'intenzione e la volontà di migliorarli; tali provvedimenti riguardano il credito navale, la ristrutturazione della flotta Finmare, i porti e i cantieri.

Alcuni mesi orsono abbiamo detto che il Governo di centro destra aveva fatto male

a presentare questi provvedimenti, alcuni alla Camera dei deputati, altri al Senato; essi dovevano essere presentati in un unico ramo del Parlamento per poterli esaminare nel loro complesso. Invece questa divisione è stata fatta ad arte per portare avanti la politica del « carciofo »: strappare qualcosa in un senso, non concedere qualche altra cosa in un altro. Noi avevamo proposto, se non erro nel mese di maggio, la costituzione di una Commissione speciale del Senato per i problemi dell'economia marittima, che affrontasse globalmente i problemi che ho dianzi citati, in modo da poter svolgere una discussione globale che investisse i problemi finanziari, quelli di bilancio, i problemi di opere, di gestione, di importazione generale e di pratiche decisioni.

PRESIDENTE. Fra le competenze di questa Commissione, senatore Cavalli, c'è tutta la politica marittima.

C A V A L L I. No, perchè ad esempio per i porti è il Dicastero dei lavori pubblici a decidere.

PRESIDENTE. Quando, in qualità di Presidente della Commissione finanze e tesoro, mi sono visto arrivare il provvedimento per il credito navale, mi sono chiesto: ma perchè non alla Commissione per la marina mercantile?

C A V A L L I. Infatti noi abbiamo protestato vibratamente!

PRESIDENTE. Il fatto è che quel provvedimento venne presentato dal Ministero del tesoro nell'ambito di una politica del credito; se fosse stato presentato in un quadro di politica marinara, la Commissione competente non avrebbe potuto essere altra che la nostra. Purtroppo di queste discrasie ne abbiamo viste molte.

C A V A L L I. Sono discrasie volute, onorevole Presidente, e io invito la Commissione a pronunciarsi al fine di trovare un punto comune per arrivare, in una forma o in un'altra, ad esaminare i problemi che riguardano l'economia marittima nel suo

complesso, in modo organico. Comunque è ovvio che nel momento in cui si imposta il problema, la decisione deve essere presa in questa sede.

Preso a sé il provvedimento sul credito navale non ci trova favorevoli, perchè viene rilanciato secondo vecchi schemi, senza precise contropartite per il Governo da parte di chi dovrà beneficiare del credito: non siamo contrari in linea di principio a certe misure creditizie, ma vogliamo sapere le condizioni, vogliamo sapere a chi va questo credito, se va all'armatore che lo merita, oppure a chi ha la sola caratteristica di « succhiare soldi » dal bilancio dello Stato.

Analogo discorso è da fare per quanto riguarda i cantieri navali: il provvedimento stanziava ingenti fondi che però soltanto formalmente vanno ai cantieri; chi utilizza effettivamente queste possibilità è in gran parte l'armatore che acquista la nave e non il cantiere che la costruisce. So che alla Camera ieri mattina è iniziata la discussione su questo disegno di legge che riguarda impropriamente i cantieri navali, perchè i soldi vanno a finire, come al solito, agli armatori e i cantieri restano sempre ad un basso livello tecnologico; so anche che alla Camera il nostro Gruppo ha avanzato alcune proposte abbastanza concrete per modificare qualitativamente l'impostazione del provvedimento, in modo da favorire veramente il rinnovamento tecnologico dei cantieri, permettendo loro di diventare competitivi, non soltanto con quelli europei. Il Ministro è a conoscenza di queste proposte e chiedo alla sua cortesia di sapere se esse trovano nel ministro Pieraccini un atteggiamento favorevole e, in caso positivo, fino a qual punto.

Per quanto riguarda il riassetto della flotta pubblica, cioè il disegno di legge n. 975, non da ora chiediamo di porre mano a questo settore per una chiara opera di risanamento e di rinnovamento. Non diciamo — come ha detto il ministro La Malfa — che bisogna colare a picco la flotta; diciamo che c'è bisogno di risanare e rinnovare questo settore; non amiamo gli sprechi delle gestioni di preminente interesse nazionale che abbiamo denunciato molto tempo prima dell'onorevole La Malfa giungendo però a ben diver-

se conclusioni. Abbiamo cioè proposto di spostare l'asse della flotta pubblica verso il trasporto merci; abbiamo chiesto la contestualità del disarmo di certe navi passeggeri che costituiscono un passivo nazionale, e della costruzione per la Finmare delle note 36 navi da carico di massa, di merci liquide e solide. Prima costruiamo le nuove e poi, a volta a volta, mandiamo in disarmo la Michelangelo o la Raffaello, o comunque quello che c'è da mandare in disarmo.

Infine abbiamo avanzato concrete proposte per l'unificazione delle gestioni dei servizi delle varie società di preminente interesse nazionale. Non siamo ciechi, vogliamo affrontare anche noi con senso di responsabilità questo problema reale, non certo con lo spirito « goliardico » dell'onorevole La Malfa. Nel 1971 venne siglato un accordo tra CIPE, sindacati e Governo che oggi, col disegno di legge n. 975, viene a saltare. Noi chiediamo se il ministro Pieraccini è d'accordo sul principio di tornare, almeno, a quella piattaforma e di lì riprendere rapidamente la discussione sul disegno di legge in parola.

La politica dei tagli anche in questo campo aggrava la crisi e lo spreco dei miliardi dati alla Finmare, impedendo ogni timido cenno di ripresa e di potenziamento; tagliare i 50 miliardi di sovvenzione significa per le aziende — e lo ha detto lo stesso relatore — dover ricorrere al mercato bancario; ciò vuol dire che nel 1974 ci saranno da 10 a 15 miliardi in più da pagare, come un *boomerang* che torna a colpire il bilancio statale. Ma non spero che il ministro La Malfa capisca questo grave errore: 10-15 miliardi in più significano una nave nuova, onorevoli colleghi, e invece li vediamo sprecati in interessi perchè l'onorevole La Malfa si deve presentare al Parlamento dicendo che oltre i 7.400 miliardi di disavanzo non si può andare.

Il disegno di legge sui porti stanziava 160 miliardi per cinque anni. Si tenga presente che i piani regolatori di 14 porti italiani prevedono 620 miliardi di investimenti.

Senza dilungarmi troppo, è chiaro che 160 miliardi in cinque anni sono pochi; noi proponiamo di ritornare almeno alla imposta-

zione del 1961, quando, con la relazione Colasanto, si impegnavano 800 miliardi in dieci anni, e, di conseguenza, proponiamo di considerare il disegno di legge sui porti un provvedimento stralcio biennale del piano decennale che il Ministero della marina Mercantile si impegna a presentare al più presto all'esame delle Camere. Non possiamo prescindere da una programmazione anche in questo campo: si tratta di 144 porti che si rivolgono ciascuno al piccolo finanziamento, con la conseguenza del collasso e della inefficienza dei nostri porti, cui fa riscontro la corsa ai porti del nord — Amburgo e Rotterdam — considerati più competitivi e, quindi, più redditizi per chi deve manipolare le merci attraverso gli scali marittimi.

Chiedo inoltre che queste argomentazioni siano, se non accolte, quanto meno tenute presenti nel rapporto che la Commissione dovrà trasmettere alla Commissione bilancio. Per i provvedimenti in corso chiedo all'attenzione del nostro Presidente di cercare un coordinamento, tra i due rami del Parlamento, con la collaborazione del Ministero della marina mercantile. Chiedo che la nostra Commissione ascolti, in maniera rapida e concisa, i dirigenti della Finmare, della Marina Mercantile, dei sindacati, di alcuni enti di gestione portuale; io penso che così potremo renderci conto della situazione più da vicino; sarebbe inoltre opportuno recarci noi in alcune regioni marittime per sapere direttamente dagli interessati come stanno le cose e quali sono i problemi da affrontare e a questo proposito torno a insistere per la costituzione di una Commissione speciale per l'esame della economia marittima, anche se, ovviamente, mi rendo conto di non poter chiedere una decisione immediata in merito.

PRESIDENTE. Decisione che non è di nostra competenza!

C V A L L I. Certamente, me ne rendo conto, ma è nostra competenza chiederla, porre il problema, farlo andare avanti tutti insieme, perchè sarebbe cosa estremamente positiva per il Parlamento e anche per il Governo.

S E M A. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, mentre stiamo discutendo il bilancio di previsione della marina mercantile per il 1974, e fra poco lo faranno anche i colleghi della Camera dei deputati, sono riuniti a Bellaria i lavoratori marittimi della CGIL nel loro congresso nazionale, a quei lavoratori ed alla loro organizzazione sindacale il nostro Gruppo, e spero l'intera Commissione, invia il saluto augurale anche in considerazione della serietà e della visione unitaria e nazionale con cui questi lavoratori hanno posto all'attenzione della classe lavoratrice e dell'opinione pubblica nazionale tutto il complesso problema della politica marinara e del modo nuovo con cui esso deve essere affrontato.

Già nel mese di maggio si era tenuto a Castellammare un convegno unitario indetto dalle tre organizzazioni sindacali per affrontare questo tema. In quell'occasione intervennero autorevoli personalità governative, delle Regioni, del Partito socialista, del Partito comunista, della Democrazia cristiana e del Partito repubblicano. Forse l'onorevole La Malfa non ha avuto la compiacenza di leggere l'intervento svolto dal suo collega di partito, l'onorevole Bogi. Quell'intervento sembrava sollecitare dal Governo un'impostazione del tutto opposta a quella che invece l'onorevole La Malfa stesso pretende realizzare con i pesanti tagli imposti al bilancio della Marina mercantile.

Ancora una volta in quel convegno la classe operaia si fece carico di una visione della politica marinara rispondente agli interessi dell'intera comunità nazionale, alla dignità e all'autonomia delle scelte di politica economica del Paese, dello sviluppo del Mezzogiorno, di un sistema integrato dei trasporti.

All'elaborazione di questa linea alternativa e coraggiosa avevano dato da anni un serio contributo gli operai dei porti e dei cantieri; ma solo a Castellammare si realizzava a livello nazionale l'incontro unitario ed organico dei rappresentanti di tutti i settori interessati e delle tre confederazioni sindacali.

Si completava così autorevolmente una visione veramente all'altezza di tutto il movimento operaio del nostro Paese costituendo

un esempio stimolante per tutti noi. Credo che le affermazioni fatte ieri davanti all'Assemblea dall'onorevole Giolitti non fossero soltanto un occasionale riconoscimento dei meriti dell'attuale impostazione sociale e politica delle organizzazioni dei lavoratori. Ma se si ha un riconoscimento del contributo che la classe operaia dà alla soluzione dei problemi più grossi del Paese, non possono gli onorevoli Giolitti e La Malfa, il Governo, il Ministro della marina mercantile ignorare le conclusioni e le proposte concrete che il movimento operaio oggi elabora e sottopone alla nostra attenzione in questo campo. Riconoscere la validità e la serietà di una proposta responsabile deve significare anche cambiare rotta e trasferirne parte almeno negli atti di Governo.

In primo luogo, associandomi in pieno alle proposte del collega Cavalli, chiedo all'onorevole Presidente della Commissione di accogliere l'appello, lanciato dal convegno di Castellammare, di predisporre un incontro con i rappresentanti sindacali di modo che in questa sede si arrivi a una proficua collaborazione.

Sarà un fatto salutare nella realtà per ognuno di noi e sarà una spinta alla conoscenza dei problemi e quindi un impegno maggiore per la loro soluzione.

Non vorrei certamente annoiare i colleghi con una lettura prolissa delle cifre del nostro bilancio, ma devo pur citarne e commentarne alcune. Ad un bilancio preventivo già striminzito per il 1973 (di 208 miliardi) ne corrisponde per il 1974 uno di 135 miliardi, con una diminuzione di 72 miliardi e mezzo: 48 miliardi per il primo titolo — spese correnti —, 25 miliardi e mezzo per il secondo titolo — spese in conto capitale — suddivisi nelle varie voci. Per la categoria quarta della rubrica 4 — demanio —, sono previsti 18 milioni e mezzo in meno; e questa riduzione mi stupisce, dal momento che è opinione comune ormai che il massimo massacro che si poteva compiere è stato fatto proprio nell'ambito del demanio pubblico e marittimo. Nella rubrica 5 — servizi marittimo — troviamo 50 miliardi e 30 milioni in meno. Se volessimo proseguire nell'elencazione, vedremmo che i tagli sono ri-

spettivamente del 50 per cento, del 33 per cento, del 63 per cento e così via. Vi sono poi due capitoli, il 5019 e il 5020, che presentano riduzioni di 23 miliardi e 100 milioni e di 600 milioni; a piè di pagina una nota chiarisce: « capitolo che si sopprime e stanziamento che si elimina per cessazione dell'onere di cui alla legge 4 gennaio 1968, n. 19 ». (Per chi non lo ricordasse si tratta di costruzioni navali e di riorganizzazione e di ristrutturazione di cantieri).

Sorge legittimo il dubbio, e con esso l'interrogativo, se il Ministro ritenga che sia cessato il dovere di intervenire per le costruzioni navali e per la ristrutturazione e riorganizzazione dei cantieri, al di là di quanto è previsto a carico del Ministero dei lavori pubblici e del Ministero delle partecipazioni statali; se in altre parole il Ministero della marina mercantile si ritenga estraneo; non parlo poi della ricerca scientifica o tecnologica, problema che sembra ignorato nel nostro Paese e che nel bilancio non sembra degno di essere preso in considerazione alcuna.

Ma di fronte alle cifre irrisorie e drasticamente falcidiate del nostro bilancio sta la grandiosità dei termini in cui oggi si pongono le discussioni dei traffici marittimi mondiali, delle flotte e dei cantieri.

Le cifre che abbiamo davanti a noi, come elementi inevitabili di confronto, onorevoli colleghi, sono impressionanti. I traffici marittimi mondiali nel giro di venti anni sono quadruplicati e si prevede che si quintuplicano nel giro di pochi altri anni. La flotta mondiale è triplicata, ha raggiunto 224 milioni di tonnellate di stazza lorda nel 1970, ma si prevede che per l'anno 1980 si arrivi a circa 400 milioni di tonnellate; il che significa che l'Italia, ammesso che voglia concorrere con una quota al di sotto della quale non è possibile andare, dovrebbe raggiungere 20 milioni di tonnellate di stazza lorda.

Il processo abbastanza positivo di distensione in Europa e nel mondo porterà un'ulteriore esplosione dei traffici marittimi di cui tuttora il 20 per cento circa è coperto dal lavoro svolto da navi che si nascondono sotto una bandiera ombra. Il triste primato per il contributo di navi e denaro a questa ban-

diera spetta a quanto pare alla Grecia, paese dei colonnelli, e, sempre se non siamo male informati, a certi armatori italiani, ben pasciuti, riccamente beneficiati, generosamente finanziati con una serie di provvedimenti pagati dal contribuente di un altro paese, l'Italia, che è nata dalla Resistenza e che è una Repubblica fondata sul lavoro, non sulle sovvenzioni.

In dieci anni la produzione cantieristica mondiale è arrivata ad una capacità annua di 27 milioni di tonnellate, con circa il 300 per cento di aumento. Il carnet mondiale al 31 dicembre 1972 era di 48 milioni. Tra navi in costruzione, navi ordinate, navi non ancora iniziate ma commesse, si arriva per il 1973 a ben 86 milioni e mezzo di tonnellate di stazza lorda. Non può esservi che ignoranza assoluta e malafede in coloro che invocano provvedimenti per liquidare i cantieri italiani, per affondare i nostri transatlantici, per togliere ai traffici marittimi e ai settori connessi l'indispensabile aliquota di risorse nazionali.

L'Italia contribuisce, con la flotta e con la cantieristica nazionale, in una percentuale irrisoria e continuamente in discesa alla consistenza mondiale. E bisogna dire che in Italia il settore pubblico si è reso in particolar modo responsabile di questa carenza, se si tiene conto che per cinque anni, dal 1963 al 1968 (periodo nè di massima esplosione nè di crisi) gli investimenti delle Aziende a partecipazione statale hanno avuto questa distribuzione: per la cantieristica, 58 miliardi; per i trasporti marittimi, 101 miliardi; per la siderurgia, 1541 miliardi; per le autostrade, 527 miliardi. Si tratta di circa 2.000 miliardi, nei quali la cantieristica e i trasporti della marina mercantile incidono per meno del 10 per cento.

Basterebbe questo dato per indicare che sono stati i Governi che fino ad oggi si sono susseguiti a non volere una politica della marina mercantile e una politica marinara nel nostro Paese. E la prova è data dal fatto che nel 1974 avremo ancora un bilancio meschino e rigido nel quale sarà impossibile praticamente inserire provvedimenti incisivi ed efficaci per modificare questa politica e tanto meno per evitare che la nostra flotta mercan-

tile continui ad avere le navi più vecchie del mondo e meno navi giovani rispetto ad ogni altro Paese, con la percentuale più bassa rispetto alla media internazionale per le navi al di sotto dei 5 anni.

Lo stesso si può dire per i porti; ma anche le *tranches* che ci vengono proposte in materia non possono essere considerate che come una piccola parte delle spese necessarie per la manutenzione. Le somme che il Governo intende destinare ai porti italiani sono appunto al di sotto del minimo necessario per la manutenzione ordinaria, se si considera che oggi il sistema portuale italiano non sarebbe in grado di accogliere, con limiti passabili di sicurezza e di non eccessivo affaticamento dei lavoratori, più di un terzo del movimento di merci che viene manovrato nel nostro sistema portuale.

Secondo alcuni esperti, addirittura non più di un quarto del traffico marittimo italiano potrebbe essere, in condizioni di sicurezza, manipolato dai nostri porti.

Per completare questo desolante quadro si consideri ancora che l'insufficienza del pescato contribuisce con cento miliardi all'anno al *deficit* alimentare del nostro Paese; eppure siamo un Paese con una estensione enorme di coste mentre il consumo di pesce è forse il più basso del mondo (forse solo l'Austria o la Svizzera ne consumano meno di noi). D'altra parte va sempre più diminuendo la percentuale di mercantili battenti bandiera italiana che arrivano e partono dai nostri porti, da tutti i porti italiani, ma forse con una carenza sempre più preoccupante in quelli dell'Adriatico.

Di fronte a questi dati risulta inconcepibile la leggerezza suicida con la quale l'onorevole ministro La Malfa affronta il problema degli investimenti nel settore, con particolare riguardo alle società di preminente interesse nazionale. Siamo in un'epoca in cui tutti parlano — e non soltanto l'opposizione — della necessità di una svolta nell'economia del Paese e di serie riforme, ma è chiaro a tutti che se non si modificano le strutture, se non si rivede anche il sistema nazionale dei trasporti ed il collegamento dei vari rami di trasporto (aereo, terrestre, stradale, autostradale, ferroviario) con quello marittimo e por-

tuale, è assolutamente impensabile qualsiasi seria riforma, e non si parli poi di eliminazione degli squilibri territoriali e di reali prospettive di sviluppo del Mezzogiorno. Questa strozzatura che si è andata creando è di una tale gravità che deve spaventare non soltanto i tecnici e gli economisti, ma anche gli esponenti di ogni forza politica, che siano preoccupati dell'avvenire e della indipendenza del Paese. Noi siamo già di gran lunga al di sotto dei limiti tollerabili di sicurezza per il rifornimento di quanto ci è necessario. E non mi riferisco soltanto a singole merci di cui di tanto in tanto si devono registrare interessate e volute rarefazioni, ma parlo anche di materie prime che sono determinanti per l'economia. Se una sola delle « Sette sorelle », che hanno la disponibilità di gran parte del grezzo prodotto nel mondo e delle petroliere che lo trasportano, si volesse togliere il capriccio di bloccare un paio di milioni o dieci milioni di macchine in Italia e parecchie delle nostre centrali elettriche e fabbriche, basterebbe che facesse dirottare una diecina o una ventina delle proprie navi-cisterna (non occorrerebbe neanche che la Libia o qualche sceicco ci dichiarasse guerra!). La stessa cosa si potrebbe dire per la pirite, il carbone, i perfosfati e per decine di altre voci, ma non lo si può escludere, in senso inverso per i prodotti della nostra industria destinati alla esportazione e trasportati da navi non italiane. L'ampiezza della catastrofe che si determinerebbe per l'intero Paese va ben al di là dei settanta miliardi che si crede di poter risparmiare sottraendoli al bilancio della marina mercantile, che si riduce così a meno di 140 miliardi (lo vediamo infatti ridotto di un terzo). Questa scelta del Governo è tanto più irrazionale in un momento in cui gli stessi sviluppi di politica estera (in cui sono ancora troppo timidi i nostri passi, se raffrontati alle iniziative di altri Stati) potrebbero permetterci di inserirci nel traffico in vertiginoso aumento nel bacino del Mediterraneo, fra il Mediterraneo ed i paesi del Nord, fra l'Italia e l'Africa ed i paesi della CEE, fra i Paesi del terzo mondo e quelli socialisti. È possibile che l'onorevole La Malfa non abbia intuito il significato e le prospettive derivanti dal nuovo tipo di rapporti instaurati fra la

Germania e l'Unione Sovietica, fra gli Stati Uniti e la Cina? E tutto ciò non meriterebbe uno sforzo particolare per non rimanere tagliati fuori ed una visione più ampia e coraggiosa di ciò che si deve fare per la nostra marina? Si cerca di ridurre il deficit del nostro bilancio e non ci si preoccupa di ridurre il deficit dei pagamenti così pesantemente aggravato dall'imprevidenza e dall'insipienza della nostra politica marinara in tutti questi anni? (I miliardi che vanno all'estero per comperare il pesce che potremmo pescare da noi, le centinaia di milioni di dollari che paghiamo per i noli di navi estere, i miliardi per acquisti e per il noleggio di navi dall'estero, lo sperpero di risorse nazionali con le bandiere ombra, eccetera).

Sappiamo che dobbiamo aumentare la nostra flotta, ma dovremo ordinarla almeno in parte all'estero perchè non abbiamo pensato a potenziare i nostri cantieri. Inoltre, quando navi di un certo tipo cominceranno — ci auguriamo — ad approdare nei nostri porti, la maggioranza di essi non sarà in grado di ospitarle. L'onorevole Ministro ha presentato qualche settimana fa alla consegna di una bellissima nave *porta-containers*, nel porto di Trieste, una delle poche che abbiamo di fronte alle molte che si costruiscono nel mondo. Quali sono i porti a cui queste navi potranno attraccare e quali sono gli scali italiani che potranno ospitare quelle più grandi? Senza parlare di Trieste scalo cui la nave è destinata, che non ha ancora nessuna delle attrezzature necessarie. Potremmo quindi avere qualche nave tecnologica avanzata, ma non gli scali per caricarle e scaricarle; abbiamo necessità di costruire navi e non abbiamo cantieri; abbiamo bisogno di una politica marinara e non abbiamo soldi, ovvero li abbiamo ma preferiamo ancora destinarli ad altri impieghi. Potrei andare ancora molto avanti nella descrizione di questi mali, ma non voglio correre il rischio di abusare della pazienza della Commissione; aggiungo solo che, nonostante i nostri sforzi, questi problemi sono rimasti estranei alla maggioranza degli uomini politici e la pedante ripetizione che siamo costretti a fare è anche per cercare che qualcuno dei colleghi cominci a comprendere, a preoccuparsi, a muoversi. È

assurdo continuare a parlare retoricamente di una vocazione marinara del nostro Paese, occorre invece riunire a capire e a far capire la necessità attuale di una diversa presenza del nostro Paese nella politica marinara mondiale.

Per dimostrare con quanta leggerezza e disorganicità ci si muove ancora, voglio ricordare che, a sei mesi da una discussione avvenuta in questa Commissione con Luvio ministro e Durand de la Penne sottosegretario in cui si è concordemente riconosciuto che si doveva cambiare tutto, dopo che il nuovo Governo e soprattutto l'attuale Ministro ha cominciato un mutamento di linea, cominciamo ad affrontare un tema vecchio ed ormai incancrenito per gli errori di un quarto di secolo, con una leggina per la pesca alla Camera, una legge per i cantieri pure alla Camera, un'altra per il credito navale e, un'altra ancora per il naviglio vetusto al Senato, mentre la grossa legge comunista per la gestione dei porti giace ignorata dal Governo, incapace di presentarne una diversa, in presenza di una maggioranza che in materia non ha idee e brancola nel più completo disorientamento.

Perciò non abbiamo nemmeno la visione di un quadro entro il quale questa legislazione possa svolgersi, nonostante le parole del Ministro. Non abbiamo la più pallida idea dei collegamenti reali che si intendono avviare sia nel Ministero di competenza che negli altri Ministeri che amministrano parti integranti e decisive di una politica marinara.

Se il Presidente lo consente, per abbreviare i lavori e per fornire anche al Governo i punti fondamentali delle proposte del nostro Gruppo, consegnerò, assieme agli ordini del giorno sui vari argomenti, per iscritto, le conclusioni di questo mio intervento.

P R E S I D E N T E . È una formula largamente usata nelle Commissioni, sempre che vi sia il consenso dei colleghi.

Poichè non si fanno osservazioni, così resta stabilito.

S E M A . Per concludere: noi non approveremo il bilancio di previsione in esame

che in tutti i suoi aspetti ricalca la ben nota linea governativa che ha portato la nostra economia marinara a questa situazione che tutti riconoscono grave, preoccupante e pericolosa. Si riconosce anche che bisogna cambiare presto e radicalmente, se si vuole che i danni già arrecati ai settori dei porti, dei cantieri, della flotta, della pesca, non diventino irreparabili.

Ancor più dei precedenti, poi, questo bilancio, che è sempre stato striminzito, subisce tagli così pesanti, che assieme alle decurtazioni previste e degli stanziamenti per i porti e per i cantieri, dà la netta misura della mancata volontà del Governo di affrontare con serio impegno rinnovatore e riformatore questa branca della vita nazionale, senza cambiare la quale sarà impossibile cambiare anche il corso della nostra economia, la liquidazione degli squilibri storici, tradizionali e nuovi del Paese, l'inserimento giusto, moderno e pacifico dell'Italia nei traffici del mondo senza servire a interessi aggressivi e imperialistici — come è avvenuto in un passato non tanto lontano — e senza doversi piegare ad ancora più potenti interessi privati di gruppi nazionali o stranieri o di altre potenze, come avviene ora.

Il processo di distensione in atto nel mondo — pur in presenza di contraddittori e non episodici segni contrari — esige che anche in questo campo si abbia il coraggio politico di affrontare e di piegare gli sbracciamenti di ogni tipo che comprimono, per interessi di gruppi, per cecità o per incapacità, il libero progresso democratico e il pieno impiego di tutte le risorse umane e materiali di cui disponiamo.

Più in particolare non affrontare realisticamente la questione dei trasporti e del traffico marittimo significa non volere e non potere risolvere anche la questione del Mezzogiorno e di intere regioni più nettamente proiettate sul mare, o di città — come quella di Trieste — che è stata così assurdamente abbandonata e sacrificata dalla suicida politica marinara di tutti i Governi.

Punti salienti di questa diversa prospettiva sono secondo noi: intanto una diversa forma di coordinamento fra gli organi di

Governo, gli enti e gli strumenti i cui campi d'intervento riguardano l'intero settore; il modo in cui operano i vari Ministeri non consente ora la visione organica che è necessaria e conseguentemente il collegamento delle iniziative e degli interventi.

Si devono quindi trovare rapidamente e mettere in atto le misure che consentono un'azione comune fra i Dicasteri, le aziende, gli organi che trattano trasporti, flotta, cantieri, ricerca, lavori pubblici, eccetera. Per questo ripetiamo la nostra richiesta di periodiche riunioni di tutte le Commissioni permanenti competenti per materia per sentire relazioni e discutere la impostazione globale.

1) Per i porti bisogna giungere ad una visione di sintesi che permetta il dispiegarsi di un ruolo preminente ed al limite esclusivo del settore pubblico nel settore portuale, eliminando tutte le diversità di situazioni, per giungere ad una regolamentazione generale delle gestioni degli enti portuali. Il Governo deve dire se ha nei suoi programmi la presentazione di una proposta di legge in materia oppure se è pronto a discutere rapidamente la proposta presentata alla Camera dai deputati Ceravolo ed altri, del Gruppo comunista.

Questo orientamento unitario che i lavoratori portuali sollecitano, assieme agli stanziamenti necessari per il potenziamento delle attrezzature e degli impianti, d'intesa con le Regioni può consentire al nostro sistema portuale di inserirsi adeguatamente nel sistema europeo e mondiale superando l'arretratezza che lo sta paurosamente emarginando in confronto ai porti del continente e non solo in confronto ai più grandi e attrezzati fra essi.

Perciò la Commissione ed il Parlamento non dovrebbero approvare nessuno dei tagli previsti, anche in altri bilanci, per quanto riguarda i porti. Noi comunisti respingiamo questi tagli e ci batteremo perchè si impieghino tutti i mezzi necessari a sollevare le sorti dei porti italiani nel loro complesso, e le singole situazioni, quelle che richiedono non solo d'urgenza interventi ma massicci stanziamenti pluriennali.

2) Per i cantieri ci auguriamo che anche per queste attività aziende e Governo rinuncino ai tagli previsti e che ci si decida a rivolgere ai cantieri, ora in grandissima parte appartenenti al settore pubblico, l'attenzione che merita un settore che ha a monte tutta una serie di attività che nel nostro Paese possono e debbono svilupparsi. Le previsioni di un calo negli ordini si sono dimostrate del tutto infondate; averle invocate per indebolire la nostra produzione cantieristica poteva nascondere oscuri calcoli, ma non rispondeva alle esigenze nazionali, comunque si è creato un guasto che costerà molto riparare. Bisogna cambiar rotta, a cominciare da una accurata ricerca nel campo della tecnologia che non ci tenga ancora tagliati fuori dalla competizione internazionale.

All'attuale disordine in cui manca assolutamente una previsione pianificata delle costruzioni e delle riparazioni il Governo deve saper sostituire un programma che integri riparazioni e costruzioni rinunciando ad ogni tentazione di riduzioni di potenzialità che, fra l'altro, contribuirebbero alla dispersione di una preziosa manodopera.

Dalla ricerca scientifica e tecnologica alla creazione di scali e di bacini di carenaggio si deve creare un processo produttivo di alta qualità cui occorre destinare un'aliquota elevata delle risorse nazionali anche per il carattere trainante che hanno le industrie cantieristiche essendo esse l'anello finale di una catena che investe altre vaste, importanti categorie di lavoratori e di imprenditori.

3) Per la flotta, individuate ormai le cause della folle politica di prestigio, costosissima e improduttiva finora seguita, si deve imboccare la strada indicata unitariamente dalle organizzazioni sindacali dei lavoratori: precisato il carattere di linee, società e navi di preminente interesse nazionale, si deve assicurare in realtà un ruolo fondamentale del pubblico intervento, del pubblico denaro e del settore pubblico nella flotta nazionale, senza con ciò necessariamente escludere le reali possibilità di sviluppo di un'iniziativa privata.

Nelle scelte della nostra flotta deve prevalere la ricerca del potenziamento nel campo del trasporto di merci, dei carichi di massa, delle navi porta-containers. La drastica riduzione delle navi passeggeri, da realizzarsi contestualmente alla costruzione di nuove navi, assicurando il livello di occupazione e la possibilità di nuove assunzioni di personale, non deve essere generalizzata: si devono comunque mantenere e sviluppare tutti i collegamenti con il Mezzogiorno e con le isole e garantire il legame con solide comunità nazionali in altri continenti.

In questo sforzo deve essere superato il meschino criterio aziendalistico cui si sono ispirati Governo e società di PIN, mentre un ente coordinatore deve evitare i doppioni, gli sprechi, le distorsioni e stimolare l'attività crocieristica di massa e il cabotaggio nazionale e nel Mediterraneo.

Deve essere presto discussa la proposta di legge per la ristrutturazione delle linee di PIN, naturalmente modificandone il contenuto che, così come era nelle intenzioni dei proponenti, non ha altro obiettivo che quello di distruggere senza dare garanzia di costruire e di potenziare la flotta di Stato.

Anche per la flotta quindi vanno respinti tutti i tagli; non solo, ma sarà necessario prevedere quanto prima degli stanziamenti tali da assicurare se non il raggiungimento, almeno la prospettiva di avvicinarsi al tonnellaggio di cui il Paese abbisogna.

Sia per i porti, che per i cantieri e per la flotta va respinto il metodo finora seguito dal Governo di presentare, senza alcun coordinamento, leggi e leggine che accentuano il carattere frammentario di tutta l'azione pubblica in materia di politica marinara, con conseguenti ritardi, disordini, disguidi, sprechi, tempi morti eccetera.

4) Per la pesca non è esagerato dire che ci si comincia appena a muovere. La legge n. 1189, approvata sotto l'assillo dell'urgenza, non risolve i problemi e affronta appena in un modo parziale e provvisorio alcuni dei più preoccupanti aspetti. Anche in questo caso, dopo mesi perduti inutilmente per i tentennamenti del Governo, ci si è trovati

a dover approvare un testo unificato che si poteva migliorare. Si è dovuto persino cercare di eliminare dei peggioramenti voluti da qualcuno e finalmente respinti all'unanimità dall'intera Commissione.

Ma il Governo deve presentare una legge organica in materia o una serie di provvedimenti che affrontino finalmente i problemi di questa Cenerentola (così è stata trattata a tutt'oggi questa branca della vita della nazione fondamentale per le condizioni dei lavoratori e delle loro famiglie oltre che per la bilancia alimentare e finanziaria del Paese).

Eppure, persino per la già meschina quota che il bilancio nazionale destina alla pesca e ai pescatori, l'onorevole La Malfa ha usato la scure: non potrà dire in questo caso che « la flotta-passeggeri può anche affondare » qui dovrebbe commentare: « vogliamo che sparisca ancora un'altra categoria di lavoratori, che i giovani abbandonino barca, motori e reti e che magari altre centinaia di miliardi in moneta pregiata se ne vadano all'estero e parecchi miliardi vadano ad impinguare le tasche di pochi importatori di pesce refrigerato e di pochi speculatori ».

Anche questo è un modo di affrontare le questioni, ma è un modo suicida; ignora gli uomini, i lavoratori e l'avvenire stesso della nostra economia. Noi siamo per un'altra linea, quella dello sviluppo completo, armonico, democratico della nostra economia, di tutti i suoi settori produttivi; per il progresso del lavoro e dei suoi artefici. Ed è bene dire che oggi non mancano le forze per sostenere e, se necessario, per imporre questa nuova linea di politica marinara.

**Presidenza
del Vice Presidente CAVALLI**

S A M O N A . Parlerò pochissimo perché i senatori Sema e Cavalli mi hanno preceduto con grande competenza, conoscendo meglio di me i problemi. Mi limiterò quindi a trattare un aspetto del problema, che è quello dei destinatari. L'urbanistica ha due

destinatari fondamentali: il mare con tutti i suoi elementi e la terra. Tra i destinatari-mare la marina mercantile è il più grosso esistente per le merci ed altro. Quando ci occupiamo del destinatario-terra ci riferiamo invece alle strutture come case, uffici, ospedali, eccetera.

Ora, se dobbiamo tendere a ridurre le spese, è necessario procedere con una certa cautela pianificando tale riduzione e stabilendo in quale capitolo una certa spesa diventa pericolosa, o carente. A mio parere, i 160 miliardi che si vogliono spendere per i porti sono una follia perchè se c'è una situazione carente è proprio quella dei porti, nè si può dire che in fondo faremmo politica se alcuni porti, quelli che servono veramente, verranno protetti ed ammodernati ed altri meno: questo, in sostanza, è un capitolo difficilissimo e stabilire una pianificazione del territorio nazionale è un discorso arduo, da farsi con ponderazione e che esige discussioni approfondite tra noi perchè dovremo alla fine vedere come possiamo ridurre le difficoltà che esistono impiegando finanziamenti di minima entità per l'ammodernamento dei nostri porti, ammodernamento che tutto il mondo sta attuando in modo incredibile.

Ammodernare i cantieri, inoltre, significa fare qualcosa per i porti dove le infrastrutture di arrivo sono terribilmente condizionate. Si tratta di studiare queste misure rispetto all'entroterra, essendovi porti che devono essere immediatamente portati avanti ed altri no. È necessario, in definitiva, un piano oculato che agisca su determinati porti in modo massiccio, lasciando indietro gli altri. In realtà, in Italia, per dare il « contentino » a tutto il Paese non siamo riusciti ad organizzare un discorso importante. Distribuendo, come avverrà, le cifre a disposizione fra tutti i porti, noi non avremo alcuno scalo con capacità competitive rispetto ai porti del mondo. È questo un punto fondamentale da discutere.

SANTALCO. Interlocutore dovrebbe essere il Ministro dei lavori pubblici, perchè credo che la competenza sia di quel Dicastero.

PIERACCINI, ministro della marina mercantile. Sì, di concerto.

CROLLALANZA. Onorevole ministro, onorevole Presidente, i colleghi che dal 1953, da quando cioè ho ripreso la mia attività nel Parlamento nazionale, fanno parte di questa Commissione — mi sembra che attualmente vi sia soltanto il senatore Sammartino — sanno che da allora io, annualmente, approfittando di ogni circostanza, mi sono sempre interessato dei problemi della marina mercantile italiana in rapporto alla sua insufficienza ed alle esigenze della nazione; sanno anche che ho costantemente richiamato l'attenzione del Governo in modo particolare sulla situazione della flotta di preminente interesse nazionale, che considero un essenziale servizio pubblico, non mancando di rilevare che anche i Governi orientati a sinistra e che si sono dimostrati sempre favorevoli allo sviluppo dei pubblici servizi e delle municipalizzazioni, nei riguardi invece di tale flotta non hanno dimostrato lo stesso impegno ed interesse.

Sta di fatto che nel suo dicastero, onorevole Ministro, mentre appare evidente una tendenza se non contraria, alquanto tiepida nel sorreggere le esigenze delle compagnie PIN, si nota viceversa sempre più un favorevole atteggiamento per l'armamento privato. Vi sono alcuni episodi che confermano questa impressione. Altre volte ho ricordato, ad esempio, che quando, con intraprendenza e sollecitudine, di fronte alla nostra inerzia, in Adriatico, la mariniera greca e quella jugoslava, nonostante le modificate condizioni geo-politiche derivanti dalla guerra, hanno iniziato dei servizi marittimi con i nostri porti in Adriatico, hanno avuto campo libero di poterlo fare per mancanza di concorrenza. Ciò è avvenuto, infatti, perchè da parte dell'Italia non solo non si sono ripresi quei servizi, sia pure gradualmente, che prima della guerra venivano svolti dalla nostra flotta di preminente interesse nazionale, ma anzi si sono sempre più ridimensionati. Tipico il caso del porto di Bari che dalle 27 linee servite nell'anteguerra dalla flotta del PIN è sceso a solo 7 toccate.

Quando si è iniziata l'attività dei traghetti nell'Adriatico (i primi a realizzarli sono stati

i greci, poi gli jugoslavi) l'Adriatica di navigazione, che aveva visto sempre più restringersi il campo della propria attività, considerato il precedente servizio concessole per la Grecia, in alternativa con una nave traghetto di quella nazione, aveva chiesto al Ministero di poter svolgere in concorrenza e a integrazione di quello jugoslavo anche un adeguato servizio dall'Italia verso l'opposta sponda. L'Adriatica aveva al riguardo, prospettato che un tale servizio non avrebbe comportato notevoli oneri per l'amministrazione dello Stato, in quanto si prevedevano entrate sufficienti a fronteggiare in gran parte le spese di esercizio. Io ed altri colleghi ci adoperammo presso il Ministero perchè venisse accolta la richiesta dell'Adriatica, la quale si dichiarava disposta a mettere in cantiere una nave idonea, non inferiore per tonnellaggio e conforti a quella jugoslavia. Il Ministero non ritenne di accogliere la richiesta, dichiarando di non considerare utile il proposto servizio ma successivamente in un tempo relativamente breve dette in concessione il servizio di traghetto ad una società privata, che iniziò l'esercizio con una piccola nave.

Ecco uno dei motivi per cui dico che al Ministero della marina mercantile v'è una tendenza non favorevole nei confronti delle Società di PIN, mentre c'è molta comprensione per gli armatori privati. Questo episodio si commenta da sè.

Sottoscrivo alcune considerazioni espresse dai colleghi Cavalli e Sema, sul bilancio del Ministero, perchè rispondono ad una esatta valutazione degli interessi nazionali. Non mi soffermerò sui tagli di spesa ad esso apportati in quanto sono stati già illustrati molto eloquentemente in questo dibattito. Debbo però ancora una volta lamentare che il piano di ristrutturazione della flotta PIN, sul quale il precedente Governo si era impegnato ad un'ampia discussione in Commissione, da svolgersi dopo aver ascoltato le organizzazioni sindacali e le autorità delle Regioni particolarmente interessate, non soltanto, almeno per ora, è stato messo in non cale, ma ci fa dubitare che venga ulteriormente peggiorato a giudicare dalle dichiarazioni sconcertanti pronunziate dal Ministro del tesoro.

Comunque, circa la ristrutturazione della flotta della Finmare voglio far presente che ancora una volta il settore sacrificato è quello adriatico. La Tirrenia, infatti, in questo mare, ottiene sì di sostituirsi alle poche linee svolte finora dalle navi dell'Adriatica, ma in misura ridimensionata. Anche al Lloyd Triestino viene riservato un certo ruolo, che in parte era di competenza dell'Adriatica, ma assolutamente inadeguato. Nei riguardi della compagnia Italia, invece, si prevede di mettere in disarmo, in tempi successivi, le navi con i pennacchi, cioè le due navi ammiraglie transoceaniche, che hanno pesato maggiormente sugli oneri che lo Stato sostiene per le sovvenzioni alle Società di PIN, ma si assicurano notevoli servizi di trasporto merci e di idrocarburi.

Sta di fatto, questa e la prospettiva; che, bene o male, alle altre compagnie della Finmare viene assicurato, nella ristrutturazione, un certo posto al sole, con regolari linee a sostituzione di vecchie navi, mentre all'Adriatica viene concesso, per sopravvivere, soltanto la possibilità di fare delle crociere.

Ora, onorevole Ministro, questo significa accentuare ancora di più la sperequazione esistente nei servizi marittimi in Adriatico, perchè le crociere non possono essere limitate solo a questo mare, ma avranno certo più ampi orizzonti. Poichè l'Adriatico non ha — a differenza del Tirreno — grossi armatori privati, come è nel caso di Genova e di Napoli, noi dovremmo, dunque, fare affidamento solamente sui traghetti e su quelle flotte straniere che svolgono attività nei nostri porti, sostituendosi alla bandiera italiana.

Infatti, per supplire a tali deficienze, non solamente si è sviluppata in Adriatico l'intraprendenza jugoslava e greca, ma da alcuni mesi, con dei servizi regolari, anche quella di una compagnia danese, la quale evidentemente ritiene che vi sia possibilità di svolgere utili servizi nel nostro mare. L'Unione sovietica ha anch'essa assicurato dei servizi di linea, non dimenticando che, in passato, esistevano notevoli scambi di traffici tra i porti adriatici e quelli del Mar Nero e che possibilità notevoli di nuovi

scambi si profilano, stante i migliorati rapporti tra l'Italia e l'Unione sovietica. Se operasse in Adriatico la flotta dell'armatore Costa o quella di Lauro si potrebbe dire: sparisce sostanzialmente, nel suo mare, la Adriatica di navigazione, ma vi subentra un grosso armatore privato, nello svolgimento, almeno in parte, di quei servizi che lo Stato ritenne a suo tempo di istituire.

Le flotte della Finmare però, è da ricordare al riguardo, furono istituite proprio perchè si considerò che mentre l'armatore privato dirige la prua soltanto dove lo muove la certezza del guadagno, per sviluppare maggiori possibilità di espansione verso i mercati stranieri e per assicurare efficienti servizi passeggeri di collegamento tra le due sponde e le isole, fosse necessario avere a disposizione una flotta di Stato, tale da rappresentare un vero servizio pubblico.

Di fronte alle prospettive che si delineano, pongo ora una domanda al Ministro: si rende egli conto degli inconvenienti da me lamentati e della situazione che si determinerà nei porti dell'Adriatico, nonchè delle agitazioni che si verificheranno, in appoggio delle giuste rivendicazioni del personale marittimo e specialmente di quei 10.000 lavoratori di camera e mensa ora imbarcati che, secondo la faciloneria del ministro La Malfa, sono attesi dagli alberghi nazionali e stranieri per dar loro un immediato collocamento? Desidero poi chiedere al Ministro se sia a conoscenza del completamento della ferrovia Belgrado-Var, con la quale si raggiungerà, attraverso il Montenegro, l'Adriatico, e se sia informato che tale ferrovia è destinata a convogliare i traffici dalla Bulgaria e in parte dalla stessa Grecia, quindi di una vasta area dei Balcani; cioè di Nazioni che avranno interesse negli scambi con l'Italia a puntare sul porto di Var per raggiungere quello di Bari, anzichè risalire tutta la penisola balcanica per scendere quindi nel Mezzogiorno o nell'Italia centrale? Sa il Ministro che esiste una Compagnia di navigazione ad Ancona, che esercita i servizi di collegamento tra quella città e Spalato, e tra Bari, Var e Dubrovnik, la quale si è dichiarata disposta, in consociazione con la Jugoslavia, qualora non do-

vesse raggiungersi l'intesa per la quale si sono gettate le prime basi fra alcuni operatori economici baresi e montenegrini, di istituire un servizio di ferry-boats tra Bari e Var? Sa il Ministro che quella Società anconetana è disposta, nel caso fallisca l'iniziativa di carattere pubblico, a sostituirsi con una sua iniziativa? Perchè, in tal caso, ciò non potrebbe realizzarlo l'Adriatica di navigazione? Naturalmente per tale realizzazione occorrerebbe prendere accordi col Ministero dei trasporti, in quanto i ferry-boats sono destinati al trasporto di carri ferroviari, oltre che di merci.

Nel sottolineare questa situazione all'onorevole Ministro, vorrei che egli ci potesse dire qualcosa al riguardo.

Vorrei, inoltre, chiedere all'onorevole Pieraccini se considera favorevolmente il progetto — che per me non è campato in aria — di integrazione tra i servizi marittimi di piccolo cabotaggio e quello di navigazione delle idrovie padane, che, per talune merci povere, contribuirebbe a ridurre il costo di trasporto.

E in caso favorevole, non ritiene che un servizio di chiatte su navi possa essere svolto dall'Adriatica di navigazione?

Potrei sollevare, in questo dibattito, altri problemi, ma siccome il tempo stringe, non voglio abusare della pazienza dei colleghi. Ho voluto sottolineare alcuni aspetti dell'attività marittima, che riguardano in modo particolare le maggiori sperequazioni che si verificheranno in Adriatico per via della ristrutturazione delle quattro Compagnie di preminente interesse nazionale, così come sono state concepite dal Ministero, ma intendo richiamare alla sua attenzione, onorevole Ministro, un ultimo problema.

Come ella sa, le Capitanerie di porto sono quelle che hanno la competenza e la disciplina del demanio marittimo. Esse assolvono alla loro funzione con una mentalità, nella concessione delle aree, mirante solo al reddito. Così è stato, almeno, fino a quando non è intervenuta la legge ponte, la quale riserva ai Comuni il nulla osta nel rilascio delle concessioni. Purtroppo la realtà è che molte nostre coste sono state deturpate da un susseguirsi di costruzioni

balneari molto spesso riservate ad alcuni settori di persone privilegiate (per esempio i militari o i soci di determinati circoli), anzichè lasciati liberi per l'uso di tutti i cittadini; molti altri tratti di coste sono stati inoltre addirittura ostruiti, nella visione del mare e nella bellezza del paesaggio, da una serie di baracche, di piccole o mastodontiche costruzioni, costituite da alberghi, ristoranti, pizzerie ed altre che hanno determinato anche una delle tante cause d'inquinamento marittimo, scaricando a mare tutti i rifiuti dei loro clienti o consumatori.

Allo stato delle cose, mi domando, onorevole Ministro, se non sia giunto il momento di disciplinare questa materia e di dare disposizione alle Capitanerie di porto di riesaminare tutte le concessioni finora rilasciate.

Se, in base alla legge ponte, come ho già rilevato, nelle concessioni demaniali occorre il nulla-osta dei comuni, i quali è da augurarsi sappiano salvaguardare il paesaggio ed assicurare alcune esigenze di carattere igienico e sociale, specialmente dopo l'ultima epidemia di colera, penso che un maggiore interessamento del Ministero su tale settore sia indispensabile, specialmente per accertare se siano più tollerabili alcune concessioni in atto. Il Ministro certo è a conoscenza che, in qualsiasi momento, per esigenze di ordine superiore, qualsiasi concessione, rilasciata anche per 30 anni, può essere revocata.

Non mi tratterò sul problema dei porti perchè è stato già sviluppato dai precedenti oratori. Dirò soltanto che si continua con il contagocce a disperdere quei pochi miliardi che sono a disposizione del Ministero, per accontentare un po' tutti, per dare delle briciole ad ogni porto, anzichè preoccuparsi innanzitutto di riparare le falle che esistono nei moli foranei di parecchi scali di interesse nazionale, assicurando, nel contempo, la rifioritura delle relative scogliere, ed un adeguato potenziamento e ammodernamento di tali porti (che sono in una situazione di assoluta inferiorità di fronte a quelli del Nord Europa) per metterli in condizione di non essere alla fine abbandonati da quel naviglio che ancora vi fa capo.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. L'onorevole relatore ci ha annunciato ieri di doversi allontanare per gravi ragioni familiari e che si rimetteva alla replica del Ministro.

Prego allora l'onorevole Ministro di prendere la parola per la sua replica.

P I E R A C C I N I , *ministro della marina mercantile.* Desidero ringraziare tutti gli intervenuti in questo dibattito serio e costruttivo che rappresenta per me una fonte preziosa di consigli e anche di critiche, perchè io intendo avere nel Parlamento, in particolare nelle Commissioni competenti, il punto di forza per sviluppare ed elaborare una politica marinara.

Ho il dovere di premettere, per quanto riguarda il bilancio di quest'anno e la polemica che anche qui si è svolta in ordine ai tagli che sono stati effettuati, che esso va inquadrato in una situazione eccezionale e in tale ambito, quindi, bisogna esaminarlo. Non dobbiamo, infatti, dimenticare che il bilancio è stato elaborato in condizioni del tutto particolari: innanzitutto perchè, essendo il Governo entrato in funzione praticamente in piena estate e dopo una crisi che aveva paralizzato, fra l'altro, la vita burocratica, ministeriale, è stato necessariamente preparato con una inevitabile rapidità e quindi senza quell'*iter* di consultazioni e discussioni che generalmente avvengono in questa materia; in secondo luogo, perchè c'era un imperativo categorico: la preoccupazione per l'inflazione, che era gravissima in tutti, vorrei dire al di là delle differenze tra maggioranza ed opposizione. Noi correvamo il rischio di un'inflazione galoppante ed è in questo quadro che è stata presa una serie di decisioni: dal blocco dei prezzi, ai tagli del bilancio, così da fare in modo che esso non superasse il livello di guardia e non contribuisse al rafforzamento del fenomeno dell'inflazione, in atto in quel momento, com'è del resto ancora. Qualche risultato abbiamo del resto cominciato ad ottenerlo.

Premesso questo, voglio subito dire che sono d'accordo con coloro che dicono che

occorre uno sforzo per elaborare una politica marinara organica e che abbia quel ruolo che deve avere nello sviluppo economico del Paese. Non c'è dubbio che di questo mi sono reso conto in modo specifico da quando ho assunto la responsabilità di Ministro della marina mercantile, constatando che c'è una sottovalutazione dell'importanza dei problemi marittimi. Vorrei dire che la responsabilità di questa situazione, dobbiamo dircelo chiaramente, è collettiva: perchè è vero che ci sono state polemiche e anche agitazioni, anche lotte sindacali sui problemi marinari; e che ci sono stati contributi egregi come il convegno dei Sindacati a Castellammare di Stabia: tutto questo è vero, ma una chiara consapevolezza al livello operativo dell'importanza altamente prioritaria dei problemi della Marina mercantile, bisogna ammettere che non c'è forse in nessun organismo che conti nella vita nazionale. Facciamo un esempio sindacale: i Sindacati giustamente hanno detto che nella piattaforma delle riforme che essi chiedono come indispensabili per lo sviluppo del Paese, c'è anche il problema dei trasporti; ma quando si va a vedere come in concreto si delinea questa politica dei trasporti richiesta, constatiamo che si parla soprattutto delle ferrovie e dei trasporti metropolitani.

Questo discorso che ho fatto per i Sindacati potrei ripeterlo nel campo della Confindustria, che ha una serie di rivendicazioni, di richieste, eccetera; ma raramente sentirete la Confindustria aprire il discorso, sia pure dal suo punto di vista, sui problemi generali della politica marittima, dei porti, e via discorrendo.

E così potremmo continuare: è un paradosso, e dobbiamo prenderne atto, per un Paese con 8.000 chilometri di costa, di avere nella sua coscienza collettiva una scarsissima consapevolezza dell'alta priorità di questi problemi. Ancora più strano, se si pensa che nella nostra storia le vette più alte sono state raggiunte proprio tramite la grande funzione e l'alto grado di civiltà delle nostre Repubbliche marinare, che hanno aperto la via a quel periodo glorioso della nostra storia che è il Rinascimento.

Eppure questa è la realtà odierna e dobbiamo lavorare in un campo molto difficile: non è pensabile che sia impresa facile superare uno stato di cose di questo genere; eppure dobbiamo riflettere e far riflettere su questa situazione.

S'è detto molte volte che il 90 per cento delle nostre importazioni ed il 65 per cento delle esportazioni passano per i porti. Basterebbero questi dati per capire che la paralisi dei porti e della flotta significherebbe immediatamente la paralisi totale dell'intera economia del Paese! Eppure, come anche voi avete detto, se facciamo l'elenco degli stanziamenti disposti non solo per le autostrade, per le stesse ferrovie, che pure hanno ancora molti bisogni, per la viabilità ordinaria e via dicendo, e poi vediamo come sia difficile varare una legge di soli 160 miliardi in 6 anni, per l'intero sistema portuale italiano, allora ci accorgiamo in concreto come questa sottovalutazione esista. Lo stesso nuovo piano stralcio delle Ferrovie di duemila miliardi è una riprova della mancanza di una visione organica di una politica dei trasporti. Perchè questo piano si approvasse c'è stato l'intervento del Governo, dei Sindacati, ma senza un piano coordinato di tutte le Amministrazioni interessate, senza cioè guardare insieme alle strade, agli aeroporti, alle idrovie, al sistema portuale. Se prendiamo, ad esempio, l'alto Adriatico, noi sappiamo che c'è la necessità della sistemazione e del raddoppio della Pontebbana, senza la quale il porto di Trieste, che potrebbe acquisire traffici dall'Austria e dall'Ungheria, difficilmente potrà avere tale beneficio con l'attuale linea ferroviaria ad unico binario, e la sua espansione resterà paralizzata. Ebbene, il piano ferroviario non se ne occupa minimamente.

Di questa sottovalutazione dobbiamo prendere atto non certo per dimenticarne, ma per superarla: ed il Senato è una sede fra le più opportune ed istituzionalmente valida perchè questo avvenga. Perchè voi, in questa Commissione, avendo fortunatamente competenza in una vasta gamma di problemi che entrano in una politica dei trasporti (Lavori pubblici, Marina mercantile, Telecomunicazioni) avete proprio la possibilità

di fare un discorso integrato, per il quale il Ministro della marina mercantile è a vostra disposizione e sarà sempre lietissimo di essere qui tra voi per discuterne.

Una politica integrata dei trasporti esige, ripeto, questo discorso globale, che penso sarà caro al nostro collega, che qui vedo, Samonà, per le battaglie già fatte in questo campo, molte anche insieme a me; dobbiamo unire con un collegamento organico, con una visione organica tutti quegli elementi di cui abbiamo parlato: ferrovie, aeroporti, strade, autostrade, idrovie, porti.

Ma per tornare al nostro settore più ristretto, una politica di questo genere esige intanto un'azione parallela su molti campi, ma anche una scelta di priorità: in questo campo essa è data dal problema dei porti.

Ho già detto che c'è un disegno di legge che stanziava 160 miliardi per i porti, con altri che riguardano il credito navale, le demolizioni, la cantieristica, la ristrutturazione della flotta di Stato. Ma questo complesso di provvedimenti che è di fronte al Parlamento, non è sufficiente per lo sviluppo della politica della Marina mercantile. Esso è però indispensabile ed urgente, sia pure attraverso il dibattito parlamentare, per dare i mezzi e gli strumenti necessari per iniziare a lavorare, riservando poi a tempi non dico più lunghi — perchè occorre agire con la massima rapidità possibile — ma meno affrettati — le leggi che invece abbiano una visione più ampia e più organica dell'intero problema.

Quindi anche il disegno di legge sui porti, a mio avviso, va approvato, in modo da avere i mezzi con cui partire nei prossimi anni, tenendo anche conto che tecnicamente non è possibile nemmeno ipotizzare l'immediata messa in opera di molte centinaia di miliardi, conoscendo tutta la complessità delle opere marittime.

Certamente, un disegno organico di politica portuale va fatto. Ed io ho già avuto occasione di dire che occorre uno sforzo per concentrare i mezzi in punti chiave del sistema portuale italiano. In questo dibattito ho sentito affermare con piacere da tutte le parti questo stesso concetto, ma vorrei che dopo le affermazioni ci fosse il sostegno

concreto per questa politica, che non è facile stanti le pressioni particolaristiche che giungono da tante parti del Paese.

Un Paese come il nostro non può avere un'infinità di porti internazionali: nessun Paese del mondo li ha, perchè i grandi porti di importanza mondiale sono pochissimi. Credo, quindi, che sia da individuare nel nostro Paese un sistema portuale dell'alto Tirreno con il suo centro a Genova, coordinato ed integrato dall'arco che da Savona-Vado va a La Spezia e Livorno; un sistema del basso Tirreno con il suo centro a Napoli; un sistema dell'alto Adriatico con i due poli di Venezia e Trieste; un sistema del basso Adriatico che ha i suoi poli a Bari e Taranto.

Appena enunciati questi orientamenti sono subito sorte preoccupazioni in altre città, ma — ripeto — questo non significa ignorare i problemi degli altri porti che hanno importanza reale, bensì che lo sforzo massimo di energie e mezzi va concentrato. Alla Camera, oggi, abbiamo approvato un disegno di legge per Ancona, che è stata colpita anche dal terremoto, ed io mi auguro che questa Commissione possa procedere celermente ad approvarla in sede deliberante: è questo un esempio che non si ignorano gli altri scali.

Credo che una tale sistemazione del sistema portuale italiano abbia la sua validità anche sul piano internazionale. Basti pensare a Napoli, un porto tradizionale come prospettiva mediterranea ed anche intercontinentale essendo lo scalo più vicino agli sbocchi africani e al di là di Gibilterra. Credo che un sistema pugliese di scali abbia la sua validità per l'importanza agricola e industriale delle Puglie, considerata l'attività dei porti di Taranto e Bari. Un sistema dell'alto Tirreno è già oggi di importanza intercontinentale, e non internazionale soltanto, e credo che vada potenziato in questa sua funzione. Così pure ritengo che un sistema dell'alto Adriatico, con i porti di Venezia e Trieste, abbia molte prospettive, nella nuova situazione politica e geo-politica determinatasi in Europa. Abbiamo infatti la possibilità di una prospettiva di intensifi-

cazione di traffico fra l'Est e l'Ovest europei e di riacquistare quell'*hinterland* triestino che era il vecchio impero austro-ungarico, la Mitteleuropa, e l'area balcanica. C'è modo che questo *hinterland* graviti intorno ai nostri scali se troviamo i mezzi per potenziare le strutture e le comunicazioni dei porti dell'alto Adriatico. In questo caso ci troviamo di fronte la concorrenza jugoslava, ma io penso che in un discorso europeo si possa anche trovare un accordo con la stessa Jugoslavia, in un franco dibattito. Del resto, a Trieste si stanno sviluppando studi in questo senso.

Credo, inoltre, che un sistema mediterraneo debba avere la sua integrazione in un sistema europeo e quindi che il discorso vada fatto in sede di Comunità economica europea, perchè è ovvio che uno squilibrio crescente di traffico a favore dei porti del Nord Europa aumenterebbe la disarmonia nello sviluppo continentale, che la CEE non può volere nè l'Italia accettare.

Ritengo altresì che uno sviluppo ordinato dell'Europa, che si dice di voler attuare, porti ad un sistema integrato anche in materia di politica marittima ed in particolare portuale, perchè deve essere possibile e logico garantire la gravitazione di un'ampia fascia dell'Europa verso i porti del Mediterraneo, mentre un'altra vastissima fascia continuerà a gravitare, per forza di cose, intorno ai porti del Nord.

Per quanto ci riguarda non sono più sufficienti i 160 miliardi del disegno di legge al quale prima accennavo. Chi è stato come me recentemente a Trieste, sa che una modernissima nave porta-*containers*, appartenente al Lloyd Triestino, inaugurata a Trieste, ha la sua base di partenza a Genova a causa della disfunzione e disorganizzazione imperante nella politica marittima. Infatti a Trieste, il cosiddetto « molo settimo », già concepito dieci anni fa come uno strumento di sviluppo del porto triestino e adatto al traffico dei *containers* non è ancora attrezzato per navi di quel tipo. Dobbiamo quindi avere subito i mezzi per finire il « molo settimo » senza naturalmente distoglierci dall'obiettivo che intendiamo

perseguire di una elaborazione organica di un piano dei porti, concepito in base alla linea generale che ho accennato.

Questo è solo un piccolo esempio; potremmo moltiplicarlo e così avremo la prova che i 160 miliardi serviranno solo a risolvere problemi parziali ed urgenti.

Naturalmente i porti sono necessari, ma non sono fine a se stessi. Ecco quindi i problemi della flotta che, a mio parere, si pongono in termini di espansione.

È chiaro che col mutare dei tempi mutano le caratteristiche della flotta. Ed ha ragione l'onorevole La Malfa quando, a proposito delle navi passeggeri di Stato, osserva che alcune linee, come quelle dei transatlantici per il nord-America, sono destinate a morire. Il mondo di oggi non è più quello degli emigranti di tanti decenni or sono. Soltanto un turista che abbia molto tempo a disposizione può pensare di passare diversi giorni sull'Atlantico per recarsi in America. Oggigiorno non solo chi dispone di mezzi, ma anche l'emigrante (anzi, direi, a maggior ragione l'emigrante) prende l'aereo per recarsi in terre lontane. Il progresso delle tecniche stesse porta ad un mutamento della flotta; tende quindi a scomparire, tranne che per le piccole e medie distanze, la parte destinata al trasporto dei passeggeri. Tenderanno ad aumentare, e con un ritmo assai intenso, le navi per il trasporto delle merci, le navi-traghetto, le navi per crociere, e via dicendo. La prospettiva generale è di modificazione delle componenti, ma anche di espansione della flotta.

Vorrei ripetere quello che da tempo cerco di mettere in evidenza. Ritengo che sia giusto porre il problema della riduzione del *deficit* della flotta di Stato; bisogna però tenere anche presente il problema dell'altro *deficit*, di cui si discute invece poco, quello cioè della bilancia dei noli, che è ormai sui cento miliardi l'anno, ed è in aumento. Perchè questo? Perchè il traffico da e per l'Italia coperto da navi battenti bandiera italiana costituisce soltanto il 18 per cento.

Per quanto riguarda la flotta, noi abbiamo dunque bisogno di una politica che si

ponga questi due obiettivi: riduzione, anche se vi è da tenere presente che vi sono compiti relativi a servizi pubblici con costi politici, del *deficit* della flotta di Stato; riduzione e, al limite, eliminazione del *deficit* della bilancia dei noli. Ciò significa, appunto, incremento del traffico merci della nostra flotta.

Non è vero che lo Stato non faccia nulla in questo campo. Le navi porta-*containers* della Finmare sono un esempio di intervento in settori importanti e di avanguardia. Non è vero che l'armamento privato all'estero ne faccia in grandissimo numero, come mi sembra abbia affermato il senatore Sema...

S E M A . Non in Italia.

PIERACCINI, *ministro della marina mercantile*. Anche all'estero se ne fanno solo in alcuni Paesi e si tratta pur sempre di un'azione di avanguardia.

Vorrei osservare che in questo campo non vi è soltanto l'azione della Finmare, ma vi è anche quella abbastanza rilevante, in riferimento allo sviluppo della flotta petrolifera, dell'ENI. Ed io penso che siano di intensificare questi sforzi. Penso anche che nella prospettiva generale di espansione ci sia posto e per la flotta di Stato e per la flotta privata. Lo Stato italiano ha comunque interesse a che quest'espansione avvenga con criteri economici. Se si evitano, infatti, le spese superflue, si raggiungeranno i due obiettivi cui ho accennato poc'anzi: riduzione del *deficit* della flotta di Stato e riduzione del *deficit* nella bilancia dei noli.

A proposito della flotta, è bene ripetere che vi sono costi che, a mio parere rappresentano un obbligo dello Stato, e sono quelli relativi ai collegamenti con le isole. Non si può, io credo, a cuor leggero, pensare che certi servizi se non li compie lo Stato si possono affidare all'iniziativa privata. Certamente l'iniziativa privata vi può provvedere; ma io mi permetto di osservare che qui non vi è soltanto una funzione di calmiera da parte dello Stato, ma vi è la necessità di un prezzo politico per questi servizi. Infatti, come per

i cittadini che vivono nel continente lo Stato garantisce facilità di spostamento per mezzo delle ferrovie, con un *deficit* che è altissimo, così deve garantire ai cittadini che sono nati e vivono nelle isole la stessa facilità di spostamenti dalle isole medesime al continente. È evidente che non potremmo affidare al gioco della concorrenza privata un compito essenziale per la collettività, che è quello di garantire condizioni uguali per tutti i cittadini. Questo è un problema che affronteremo insieme e per il quale spero di avere il vostro unanime sostegno.

Accanto a questi problemi vi sono poi quelli della cantieristica, del credito navale, con un insieme di complesse questioni, che non voglio toccare questa sera, ma che andranno esaminati in un quadro generale, tenendo sempre presente l'urgenza di approvare ciò che è pronto.

A proposito della questione dell'unità di indirizzo, vorrei riferirmi all'esigenza, da voi stessi sottolineata, di concentrare le competenze in materia marittima tuttora disperse tra i vari Dicasteri.

Vorrei osservare al riguardo che i compiti del Ministero della marina mercantile sono già vasti e penetranti. Quello che manca è l'unicità e l'organicità, soprattutto l'efficienza dello strumento.

Molti di voi hanno parlato dei problemi del demanio, dell'inquinamento. Io sono d'accordo con voi sull'importanza di questi problemi. Desidero assicurare che mi sono già preoccupato della questione del demanio ed ho dato disposizioni severe in proposito; ed intendo porre in atto un'iniziativa per la quale chiederei anche il vostro aiuto: assumere il personale necessario (sia pure con contratti di tre mesi in tre mesi) per fare un inventario del demanio marittimo, perchè debbo dire che attualmente non si conoscono neppure le esatte delimitazioni del demanio marittimo, nè sappiamo quale sia l'esatta situazione nel campo delle concessioni. Si tratta di un impegno di lavoro di almeno un anno, un anno e mezzo.

Ho voluto citare l'esempio del demanio per allacciarmi al discorso delle strutture. Vorrei in proposito ricordare che per i compiti

riguardanti i nostri 8.000 chilometri di coste (si badi che le capitanerie di porto si occupano anche delle concessioni, della sorveglianza in campo d'inquinamento, della pesca, della leva, eccetera) vi è un personale di 3000 unità, di cui una metà dipendono per la loro carriera anche dal Ministero della difesa, tanto è vero che le promozioni avvengono di concerto tra quel Ministero e il Ministero della marina mercantile. E nella parte, diciamo così, militare, sono compresi i marinai di leva, i quali, pur svolgendo bene certi servizi non li considerano un'occupazione da essi stessi scelta. Pensate, dunque, che per compiti così vasti e delicato (come purtroppo è stato messo in evidenza dai recenti drammatici fatti relativi al colera) il personale di cui si dispone è, come ho detto, di circa 3000 unità, di cui una parte militari.

Si consideri poi quest'altro aspetto: l'azione di sorveglianza sul mare è svolta dalle capitanerie di porto, dalle guardie di finanza, dagli agenti di polizia, dai carabinieri e dai vigili del fuoco. Io ho tentato (ed ho avuto già qualche risultato) di ottenere un coordinamento.

Ho visto che sperimentalmente in alcune parti del Lazio siamo riusciti a trovare un accordo fra i cinque corpi interessati, per coordinare la loro azione. Ora sto cercando di estendere l'esperimento a tutto il Paese.

È stato sollevato il problema delle competenze, della struttura e del potenziamento del Ministero della marina mercantile. Avete parlato delle competenze per quanto riguarda i porti. Non è esatto che il Ministero dei lavori pubblici possa agire autonomamente in questa materia, perchè occorre l'intesa fra i due Ministeri. Certamente il problema esiste: una politica portuale ovviamente deve essere nelle stesse mani di chi si occupa della flotta, di tutti gli altri aspetti connessi con la politica dei traffici marittimi. C'è tutta una serie di questioni relativamente alle competenze e anche al potenziamento del Ministero.

Scontiamo, per il personale, forse con la responsabilità di tutti, l'idea della sovrabbondanza della burocrazia che ci ha portato

ad approvare degli esodi — non parliamo di quello dei super-burocrati che personalmente ho combattuto — erroneamente concepiti in modo uniforme per tutte le amministrazioni. Ho visto con i miei occhi che in alcune capitanerie di porto fra poco tempo non avremo più personale civile, perchè quello che c'è è pronto ad andar via in base alla legge sugli ex-combattenti, che, fra l'altro, impone di non sostituirlo. A quel punto in certe zone la riduzione sarà tale che non avremo più del personale civile. Indubbiamente ci sono dei settori della burocrazia che vanno sfoltiti perchè pleorici, ma altri sono insufficienti, come nel caso degli addetti al demanio marittimo. Bisognerà rivedere questo complesso di cose. Ho trovato un grosso lavoro da compiere, soprattutto una dura situazione da superare, costituita da una sottovalutazione pressochè generale di questi problemi.

Dobbiamo riuscire a far capire l'importanza altamente prioritaria per lo sviluppo del Paese, innanzitutto del sistema dei trasporti integrato come elemento dello sviluppo dell'intera economia e, in secondo luogo, il grado altamente prioritario, in seno al sistema dei trasporti, dei trasporti marittimi, dei porti e di tutti i settori della politica marinara.

Qualcuno ha detto che si sono sentite sempre ripetere queste buone intenzioni. Non ne dubito. È ovvio che il Ministro della marina mercantile deve esprimere le sue buone intenzioni. Credo però che ormai siano maturi i tempi per cercare di passare dalle intenzioni al tentativo di operare. La situazione lasciata così com'è credo che aggraverebbe ulteriormente la crisi. I porti italiani non possono essere lasciati nelle condizioni in cui si trovano. Mentre per Genova stiamo discutendo se stanziare 20-30 miliardi, i francesi spendono centinaia di miliardi per Marsiglia-Fos, mentre per i porti del nord, come Rotterdam, si sono spesi e si spendono migliaia di miliardi. Basti dire questo per capire che noi non possiamo accettare una situazione che, lasciata così com'è, costituirebbe un gravissimo danno finanziario ed economico anche dal punto di vista della bi-

lancia dei pagamenti e della subordinazione agli altri Paesi. L'intera vita economica del Paese, infatti, passa attraverso le importazione e le esportazioni, che avvengono nella quasi totalità attraverso i porti.

Vi ringrazio tutti. Su queste linee, intendo lavorare. Penso di poter dire che conto sul vostro apporto intelligente, anche critico e dialettico naturalmente, ma caratterizzato dalla volontà comune di superare le attuali difficoltà.

P R E S I D E N T E . Anch'io ringrazio l'onorevole ministro Pieraccini per la sua appassionata e documentata replica.

Non sono state presentate proposte di emendamenti. Dobbiamo quindi esaminare soltanto un gruppo di ordini del giorno.

Comunico alla Commissione che i senatori Sema, Cavalli, Mingozi, Cebrelli, Maderchi hanno presentato il seguente ordine del giorno:

Il Senato,

considerato l'effetto negativo della mancata discussione del disegno di legge n. 975 sulla ristrutturazione delle linee di preminente interesse nazionale e la decisa opposizione dei lavoratori dell'intero settore e delle loro organizzazioni sindacali ad affrontare in modo non organico provvedimenti che possono operare non positivamente, se non coordinati, sulle prospettive di sviluppo,

invita il Governo ad affrontare rapidamente la discussione del disegno di legge stesso nel contesto di altre misure che si intendono prendere per i porti, per i cantieri, per le costruzioni e le riparazioni navali, per il naviglio vetusto e per il credito navale, eccetera, per la ricerca scientifica e tecnica, sicchè:

a) siano rispettati i criteri esposti dal CIPE l'8 luglio 1971 in merito alle società di PIN;

b) ci si attenga rigorosamente all'impegno della gradualità e della contestualità nelle radiazioni e demolizioni del na-

viglio con l'acquisto e la costruzione di nuove navi di alto livello tecnologico;

c) siano garantiti i diritti acquisiti dalle maestranze di bordo e a terra ed i livelli di occupazione nonchè la possibilità di creare nuovi posti di lavoro;

d) sia elevato il livello professionale degli addetti;

e) sia assicurato un massiccio inserimento delle navi delle società di PIN nel trasporto di merci e nel turismo di massa non trascurando i collegamenti con comunità nazionali residenti in altri continenti;

f) siano privilegiate le esigenze di sviluppo e quindi dei collegamenti di ogni genere via mare con il Mezzogiorno e le Isole, nonchè degli scambi commerciali nel bacino del Mediterraneo, con i paesi socialisti e del terzo mondo;

g) siano potenziate tutte le strutture (cantieri, porti, infrastrutture collegate ai porti, metalmeccanica, elettronica) e incrementata la ricerca scientifica e tecnologica, collegate alle esigenze dello sviluppo di una moderna, efficiente, stimolante economia marinara.

Mi sia consentito sul primo punto di far presente che l'invito ad affrontare rapidamente la discussione del disegno di legge n. 975 non può essere che subordinatamente indirizzato al Governo, dato che siamo noi, come Commissione competente, a decidere sul suo inserimento all'ordine del giorno.

S E M A . Soltanto fino ad un certo punto!

P R E S I D E N T E . Aggiungo che il senatore Sammartino ha da tempo riferito sul provvedimento, ma si è poi appalesata la necessità di pervenire, in via preliminare, ad alcune intese. Se la Commissione è d'accordo, possiamo approfittare di quest'ordine del giorno per decidere di inserire il provvedimento all'ordine del giorno.

S A M M A R T I N O . Onorevole Presidente, desidero fare una precisazione. Su questo disegno di legge io ho già avuto l'onore di

riferire in Commissione; nella stessa seduta fu deciso di nominare una Sottocommissione per l'esame del provvedimento. La Sottocommissione non si è, finora, riunita, essendo i colleghi che ne fanno parte impegnati nei lavori della Commissione. Ma io colgo l'occasione per sollecitarne la convocazione.

P R E S I D E N T E . Pertanto ritengo che la prima parte di quest'ordine del giorno possa essere sintetizzata nel senso di rivolgere la preghiera al senatore Sammartino che, non appena conclusi i bilanci, convochi la Sottocommissione per poterci successivamente riferire.

S E M A . Onorevole Presidente si tratta di un invito che io non posso fare al relatore!

P R E S I D E N T E . Ma il Presidente sì!

S E M A . Onorevole Presidente, le faccio presente che a questo proposito si sono verificate reali difficoltà, tanto che si era addirittura parlato di un eventuale ritiro del provvedimento. Noi siamo, comunque, pronti sull'argomento e vorremmo conoscere se lo è altrettanto il Governo.

V E N T U R I , sottosegretario di Stato per la marina mercantile. Il Governo accoglie l'ordine del giorno come raccomandazione, perchè non possiamo ora entrare nel merito di questo lungo elenco di problemi complessi che sono stati annunciati; d'altronde si tratta di problemi che sono profondamente sentiti dal Ministero.

P R E S I D E N T E . Passiamo al seguente ordine del giorno, presentato dai senatori Sema, Cavalli, Mingozi, Maderchi e Cebrelli:

Il Senato,

rilevata l'enormità dei danni, spesso irrimediabili, arrecati al patrimonio del paesaggio marittimo, alle acque territoriali dell'intero Paese, all'*habitat* di quasi tutte le spe-

cie ittiche dei nostri mari, dalla inadeguatezza delle disposizioni contro l'inquinamento e comunque dalla mancata rigorosa applicazione di quelle esistenti,

impegna il Governo a predisporre tutte le norme necessarie a proteggere il mare, le coste, le insenature, le lagune, i porti da ogni tipo di inquinamento che ne pregiudichi la purezza, la bellezza, l'immunizzazione batteriologica, l'immunità da scarichi liquidi e solidi di origine umana o industriale.

V E N T U R I , sottosegretario di Stato per la marina mercantile. Anche questo lo accolgo come raccomandazione; d'altronde è già nelle linee direttrici del Ministero; si tratta dello stesso indirizzo di cui ha parlato il Ministro promuovendo il coordinamento pilota degli organi addetti al settore per la Regione Lazio ed annunciando iniziative consimili per altre Regioni. Quindi l'accolgo, nel senso che deve trattarsi più di un invito che di un impegno, trattandosi di un ordine del giorno accolto come raccomandazione.

S E M A . Va bene.

S A M O N A . Però è più evidente, qui, il tipo di impegno.

V E N T U R I , sottosegretario di Stato per la marina mercantile. Ripeto che corrisponde agli indirizzi del Ministero.

P R E S I D E N T E . Segue un altro ordine del giorno, presentato dai senatori Sema, Cavalli, Mingozi, Maderchi e Cebrelli:

Il Senato,

tenuto conto del gravissimo danno arrecato al demanio marittimo da indiscriminate concessioni per uso privato e da innumerevoli abusi,

impegna il Governo a rivedere drasticamente i criteri delle concessioni stesse, ad obbligare alla restituzione i privati che abusivamente hanno occupato aree che devono essere esclusivamente destinate all'uso

gratuito del pubblico e a prendere in considerazione le richieste e le proposte avanzate dalle Regioni e dagli enti locali.

V E N T U R I , *sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Anche questo lo accolgo come raccomandazione, trasformando l'impegno in invito.

Devo far presente che il Ministero si è posto su questa strada; il Ministro ha promosso una riunione dei presidenti regionali e degli assessori competenti per discutere questi problemi, problemi comuni pur non avendo le Regioni competenza sul demanio o sui porti. Per promuovere un'azione comune, resa indispensabile dall'intima connessione delle materie di rispettiva competenza, si è avviato a soluzione il problema, cor appositi comitati di lavoro, proprio per ovviare agli inconvenienti di cui si parla.

M A D E R C H I . Onorevole Presidente, noi vorremmo insistere, perchè la gravissima situazione esistente sulle coste richiede un intervento particolare. Il Ministro e lo stesso Sottosegretario confermano la propria volontà di portare avanti un simile provvedimento ed io non ho dubbi in proposito, anche perchè spesso si tratta di applicare delle leggi, che in precedenza non sono state applicate.

Ma stante la situazione e la difficoltà estrema in cui si trova il Ministro per portare avanti questa azione, noi riteniamo (e credo di interpretare il pensiero di ogni Gruppo) che sarebbe opportuno un voto della Commissione per rendere l'azione stessa più incisiva.

In questo senso chiederei, di mettere ai voti l'ordine del giorno, che non va contro le intenzioni del Governo, ma anzi aiuta le iniziative che sono state già assunte.

V E N T U R I , *sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Vi prego, quanto meno, di sostituire la parola « impegna » con la parola: « invita ».

M A D E R C H I . Questo lo facciamo senz'altro.

S A M M A R T I N O . Siamo favorevoli all'ordine del giorno.

P R E S I D E N T E . Metto allora ai voti l'ordine del giorno di cui ho dato lettura, con la sostituzione della parola: « invita » alla parola: « impegna ».

(*E approvato*).

Do lettura dell'altro ordine del giorno presentato dagli stessi senatori:

Il Senato,

considerato che su tutto il piano nazionale le strutture dei nostri porti, e per le gestioni e per il lavoro e per le attrezzature, sono rimaste di gran lunga al di sotto delle esigenze dell'aumentato traffico marittimo e del tutto inadeguate al confronto con i sistemi portuali di altri paesi,

invita il Governo, anche prima che si giunga all'auspicata unificazione delle competenze ministeriali in materia portuale, ad assicurare che tutto ciò che riguarda i lavori e i rispettivi finanziamenti per le opere portuali sia attribuito al Ministero della marina mercantile d'intesa con le Regioni interessate.

V E N T U R I , *sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Non posso esprimere un parere pienamente favorevole, perchè bisognerebbe sentire anche il Ministero dei lavori pubblici, il quale potrebbe sollevare obiezioni.

Il Ministro intende porre il problema in oggetto e so anche che in sede di Commissione lavori pubblici della Camera dei deputati è stato presentato un emendamento affinché venga tolta la competenza primaria in questa materia al Ministero dei lavori pubblici. Noi intendiamo rinviare alla discussione sui porti anche la questione relativa al mutamento di queste competenze, che è piuttosto rilevante; quindi, penso che l'ordine del giorno possa essere accettato come raccomandazione. C'è il problema dell'intesa con le Regioni interessate, nel senso che queste possono essere sentite per i porti di competenza regionale; per gli altri possono esse-

re ascoltate, ma non possiamo fare commi-
stioni di competenza per rispetto dell'auto-
nomia regionale: principio, questo, che è
stato considerato valido anche alla Camera.

P R E S I D E N T E . Si potrebbero so-
stituire le parole: « d'intesa con », con la
parola: « sentite ».

V E N T U R I , *sottosegretario di Stato
per la marina mercantile.* In questo modo il
problema viene superato.

M A D E R C H I . Vogliamo trasferire al
Ministero della marina mercantile, non alle
Regioni, tutte le competenze ministeriali in
materia portuale; ma vogliamo che le Regio-
ni siano sentite per quanto riguarda i lavori
e i rispettivi finanziamenti per le opere por-
tuali.

P R E S I D E N T E . Il Governo, allora,
accetta quest'ordine del giorno, con la modi-
fica testè apportata, come raccomandazione.

Segue un altro ordine del giorno presen-
tato dai senatori Sema ed altri. Ne do let-
tura:

Il Senato,

tenuto conto del ruolo particolare del
porto di Trieste, fondamentale mente caratte-
rizzato da trasporti marittimi da estero a
estero, dei gravi danni arrecati all'economia
della città e della regione dalla ristruttura-
zione e dalla riduzione del suo potenziale in-
dustriale e delle sue linee commerciali;

ravvisando soprattutto nella mancata at-
tuazione delle direttive tracciate dal I e dal
II Piano CIPE per Trieste, pur considerate
inadeguate alle più inderogabili esigenze, le
negative conseguenze sul suo settore cantieri-
stico di costruzione e di riparazione e su tut-
ta la gamma di piccole e medie aziende ad
esso collegate,

impegna ancora una volta il Governo a
provvedere a rimuovere tutti gli ostacoli di
ordine finanziario e burocratico che finora
hanno impedito o ritardato la realizzazione

di opere già iniziate ed a disporre l'imme-
diata attuazione delle opere non ancora ini-
ziate come la stazione di degassificazione e
la nuova azienda del settore pubblico a ca-
rattere trainante dell'intera economia.

S E M A . Vorrei dire poche parole al fi-
ne di facilitare una presa di posizione del
Governo e dei colleghi.

L'ordine del giorno non dice nulla di più
di quanto non sia detto nel piano CIPE. Ri-
nunciare oggi all'impegno del Governo per
l'attuazione di questo piano, significherebbe
rinunciare agli impegni rinnovati dallo stes-
so ministro Pieraccini.

V E N T U R I , *sottosegretario di Stato
per la marina mercantile.* Sostituendo la pa-
rola: « impegna » con la parola: « invita »,
posso accettare l'ordine del giorno come rac-
comandazione.

S E M A . D'accordo.

P R E S I D E N T E . Comunico che i se-
natori Sema, Cavalli, Mingozzi, Cebrelli e
Maderchi hanno presentato il seguente ordi-
ne del giorno:

Il Senato,

tenuto conto che nessuna seria svolta
può essere realizzata nella politica marina-
ra del nostro Paese che non sia concepita in
funzione dello sviluppo armonico dell'eco-
nomia nazionale ed attuata nell'intesa degli
organi che presiedono alle attività marittime
e portuali, a quelle siderurgiche, metalme-
cchaniche e cantieristiche, alla ricerca scienti-
fica ed a tutto il settore pubblico dell'econo-
mia,

invita il Governo a presentare alle Com-
missioni permanenti di competenza riunite
un'esposizione che contenga gli intendimen-
ti dei Ministeri della marina mercantile, del-
l'industria, delle partecipazioni statali, dei
lavori pubblici e dei trasporti per ciò che
attiene alla politica marinara italiana.

Ricordo alla Commissione che, a questo riguardo, qualche momento fa l'onorevole ministro Pieraccini si è offerto, vorrei dire con impegno e calore, di riferire in Commissione in merito ad una visione organica, globale dei problemi della Marina mercantile. Pertanto, quanto è contenuto in quest'ordine del giorno riguardo all'invito al Ministro della marina mercantile, è già stato offerto dal Ministro medesimo.

V E N T U R I , *sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Accolgo anche quest'ordine del giorno come raccomandazione, per quanto è di competenza del Ministero della marina mercantile.

P R E S I D E N T E . L'esame degli ordini del giorno è esaurito.

Essendo così conclusa la discussione, se non si fanno obiezioni, resta inteso che la Commissione conferisce al senatore Avezzano Comes il mandato di trasmettere alla 5ª Commissione il rapporto, favorevole, sullo stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile.

(Così rimane stabilito).

La seduta termina alle ore 19,50.

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