(N. 293-A)

Resoconti XVII

BILANCIO DI PREVISIONE DELLO STATO PER L'ANNO FINANZIARIO 1980 E BILANCIO PLURIENNALE PER IL TRIENNIO 1980-1982

ESAME IN SEDE CONSULTIVA DELLO STATO DI PREVISIONE DELLA SPESA DEL MINISTERO DELLA MARINA MERCANTILE PER L'ANNO FINANZIARIO 1980 (Tabella n. 17)

Resoconti stenografici della 8ª Commissione permanente

(Lavori pubblici, comunicazioni)

INDICE

MARTEDI' 11 DICEMBRE 1979

(Antimeridiana)

PRESIDENTE: *Pag.* 868, 877, 898 e *passim*
BENASSI (*PCI*) 877, 881, 882
EVANGELISTI, *ministro della marina mercantile* 881 882, 884 e *passim*
GUERRINI (*PCI*) . . . . . 886, 887, 888 e *passim*
GUSSO (*DC*), *relatore alla Commissione* . . 868 881, 898 e *passim*
LA PORTA (*PCI*) 892
MITROTTI (*MSI-DN*) 893
MOLA (*PCI*) 892, 893
SEGRETO (*PSI*) 887, 890, 892
TONUTTI (*DC*) 883, 884

MARTEDI' 11 DICEMBRE 1979

(Pomeridiana)

PRESIDENTE:
— Tanga . . . . . *Pag.* 901, 903
— Ottaviani 920
BENASSI (*PCI*) 913
EVANGELISTI, *ministro della marina mercantile* 901 903, 908 e *passim*
GUSSO (*DC*), *relatore alla Commissione* 912, 916 918 e *passim*
LA PORTA (*PCI*) 913, 919
MITROTTI (*MSI-DN*) 908

SEDUTA DI MARTEDI' 11 DICEMBRE 1979

(Antimeridiana)

Presidenza del Presidente TANGA

I lavori hanno inizio alle ore 9,50.

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1980 e bilancio pluriennale per il triennio 1980-1982 (293)

Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1980 (Tabella n. 17)

(*Esame e rinvio*)

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 1980 e bilancio pluriennale per il triennio 1980-1982 — Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1980 ».

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

G U S S O , *relatore alla Commissione.* Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli senatori, la nota piuttosto scarna che accompagna la Tabella 17 del bilancio della Marina mercantile per il 1980 dà tuttavia qualche idea del documento all'esame della Commissione e, d'altro canto, l'indicazione delle spese, i riassunti e gli allegati sono di abbastanza agevole lettura per cui è forse più produttivo soffermare l'attenzione sugli aspetti più rilevanti che emergono.

A questo fine appare opportuno porre a raffronto i « residui passivi presunti al 1° gennaio 1980 », le « previsioni di competenza 1980 », e quindi le « somme spendibili » con le « autorizzazioni di cassa », secondo raggruppamenti di spesa significativi come risulta dalla tabella che allego.

MARINA MERCANTILE

BILANCIO 1980 (in miliardi di lire)	Totale L.	TRASFERIMENTI							
		Totale		Nove capitoli rilevanti					
				Totale		Spese correnti (1)		Conto capitale (2)	
		L.	% (*a*)	L.	% (*b*)	L.	% (*c*)	L.	% (*c*)
Residui presunti al 1° gennaio 1980	382,7	367,7	96,1	362,3	98,5	138,3	38,2	224,0	61,8
Previsioni di competenza 1980	505,2	470,0	93,0	461,2	98,1	336,0	72,8	125,2	27,2
Somme spendibili	887,9	837,4	94,3	823,5	98,3	474,3	57,6	349,2	42,4
Autorizzazioni di cassa . . .	541,9	501,2	92,1	491,6	98,0	360,0	73,2	131,6	26,8
Coefficiente di realizzazione	61,0%	59,8%		59,7%		76,0%		37,7%	

(*a*) La percentuale è riferita al totale del « bilancio » 1980.

(*b*) La percentuale è riferita al totale dei « trasferimenti » 1980.

(*c*) La percentuale è riferita al totale dei « nove capitoli rilevanti » della categoria « trasferimenti ».

(1) Le « spese correnti » riguardano il capitolo 3061 (Sovvenzioni alle società PIN e di carattere locale).

(2) Le « spese in conto capitale » riguardano i capitoli 7541-7542-7543-7544-7550-7551 (Credito navale, demolizione, riparazione e costruzione navi, contributi cantieri), 8051 (trattamento morchie) e 8101 (Trasformazione Ausonia, Galileo, Marconi).

Un primo elemento di valutazione viene fornito dal complesso degli importi indicati e, precisamente:

residui presenti al 1° gennaio 1980: lire 382,7 miliardi;

previsioni di competenza 1980: lire 505,2 miliardi;

somme spendibili: lire 887,9 miliardi;

autorizzazioni di cassa: lire 541,9 miliardi.

I residui passivi sono addirittura il 76 per cento della competenza 1980 e fanno salire a 887,9 miliardi la somma che teoricamente potrebbe essere spesa nel corso dell'anno se, improvvisamente, tutto si mettesse a funzionare alla perfezione.

Dato, però, che questa ipotesi non viene presa in considerazione, il documento prevede di iscrivere autorizzazioni di cassa per soli 541,9 miliardi per cui quello che viene chiamato « coefficiente di realizzazione » (e cioè il rapporto tra le autorizzazioni di cassa e la massa spendibile) assume il valore del 61 per cento che appare, indubbiamente, piuttosto contenuto.

Va detto però che spesso sono considerati residui passivi somme che sono state regolarmente impegnate e che, magari, hanno già prodotto gli effetti dovuti, ma che non sono state regolarmente erogate e che, pertanto, sono impropriamente definite « residui passivi ».

Tipico è il caso delle sovvenzioni alle società di navigazione (capitolo 3061 di parte corrente) che, a quanto è affermato nella nota preliminare, non sono state totalmente erogate a causa, è detto testualmente, del « mancato perfezionamento del regolamento di esecuzione della legge 20 dicembre 1974, n. 684, che stabilisce i criteri definitivi di erogazione delle sovvenzioni stesse ».

Tali società, tuttavia, hanno dovuto ugualmente far fronte ai propri impegni nel 1979 e negli anni precedenti ricorrendo, ovviamente, al credito e pagando in più consistenti interessi; perciò si dovrebbe parlare di debiti e non di residui passivi tanto è vero che nei bilanci di queste società tali somme figurano sotto la voce « crediti verso lo Stato »!

Non sarebbe male, pertanto, che questo tipo di residui passivi, diciamo così, impropri fossero separati da quelli che, invece, si potrebbero definire residui passivi veri e propri e cioè somme stanziate e non impegnate.

Il complesso degli importi indicati nella Tabella deriva dalla sommatoria di 118 capitoli di spesa; va però rilevato che la grande massa di essi hanno scarsa rilevanza dal punto di vista strettamente finanziario in quanto oltre il 92-96 per cento della spesa è dato dai 32 capitoli della categoria « trasferimenti » i quali, raffrontati con le cifre complessive, danno i seguenti risultati:

residui presenti al 1° gennaio 1980: 367,7 miliardi, pari al 96,1 per cento;

previsioni di competenza 1980: 470 miliardi, pari al 93 per cento;

somme spendibili: 837,4 miliardi, pari al 94,3 per cento;

autorizzazioni di cassa: 501,2 miliardi, pari al 92,1 per cento.

Va detto che, in questo caso, il « coefficiente di realizzazione » è del 59,8 per cento, leggermente inferiore a quello complessivo.

Se alla massa dei trasferimenti si aggiungono, per esempio, le autorizzazioni di cassa, i capitoli che riguardano il personale e pochi altri capitoli fianziariamente un po' consistenti (come il 1113 - Centro elettronico, il 3533 - Campagna pubblicitaria pesce, l'8061 - Fondo di dotazione porto di Trieste), restano per la maggior parte dei compiti in diretta gestione del Dicastero meno di 15 miliardi!

Analizzando più in dettaglio la voce « trasferimenti » si osserva che oltre il 98 per cento dello stanziamento complessivo ad essi attribuito è assorbito da nove capitoli e precisamente:

per la parte corrente:

capitolo 3061 - sovvenzioni alle società assuntrici di servizi marittimi di preminente interesse nazionale e di carattere locale;

per la parte in conto capitale:

capitoli 7541, 7542, 7543, 7544, 7550, 7551 - contributi per il credito navale, per

la demolizione, riparazione e costruzione di navi, per i cantieri;

capitolo 8051 - contributi per il trattamento delle morchie e delle acque di zavorra e di lavaggio delle navi;

capitolo 8101 - spese per i lavori di trasformazione delle navi « Ausonia », « Galilei » e « Marconi » per usi turistici.

Le cifre indicate per questi nove capitoli, raffrontate con quelle del totale dei « trasferimenti », portano ai seguenti risultati:

residui presenti al 1° gennaio 1980: 362,3 miliardi, pari al 98,5 per cento;

previsioni di competenza 1980: 461,2 miliardi, pari al 98,1 per cento;

somme spendibili: 823,5 miliardi, pari al 98.3 per cento;

autorizzazioni di cassa: 495,6 miliardi, pari al 58 per cento.

Il « coefficiente di realizzazione » è del 59,7 per cento, praticamente uguale a quello del totale dei trasferimenti.

Ma se gli importi sopra indicati vengono ripartiti fra « spese correnti » e « spese in conto capitale » si rileva che il « coefficiente di realizzazione » delle prime sale al 76 per cento e quelle delle seconde scende addirittura al 37,7 per cento come meglio indicato qui di seguito, dove dette spese sono raffrontate con il totale dei nove capitoli.

Spese correnti:

residui presenti al 1° gennaio 1980: 138,3 miliardi, pari al 38,2 per cento;

previsioni di competenza 1980: 336 miliardi, pari al 72,8 per cento;

somme spendibili: 474,3 miliardi, pari al 57,6 per cento;

autorizzazioni di spesa: 360 miliardi, pari al 73,2 per cento;

coefficiente di realizzazione: 76 per cento.

Spese in conto capitale:

residui presenti al 1° gennaio 1980: 224 miliardi, pari al 61,8 per cento;

previsioni di competenza 1980: 125,2 miliardi, pari al 27,2 per cento

somme spendibili: 349,2 miliardi, pari al 42,4 per cento;

autorizzazioni di spesa: 131,6 miliardi, pari al 26,8 per cento;

coefficiente di realizzazione: 37,7 per cento.

Si ricava perciò che la maggior quantità dei « residui passivi » è alimentata dalla parte in conto capitale (61,8 per cento) anche se la parte corrente dà ad essi un contributo non trascurabile (38,2 per cento); ciò sembra contraddire in una certa misura l'affermazione contenuta nella nota preliminare secondo la quale « i motivi di distorsione fra deliberazioni di spesa e sua esecuzione sono individuabili essenzialmente nella categoria dei trasferimenti di parte corrente » e precisamente nella impossibilità, si afferma, di erogare totalmente le sovvenzioni alle società di navigazione a causa del mancato perfezionamento del regolamento di esecuzione della legge n. 684 del 1974, come già accennato in precedenza.

A parte l'ovvia obiezione che si potrebbe fare, e cioè che a cinque anni oramai dalla entrata in vigore della legge n. 684 tale regolamento avrebbe già dovuto essere perfezionato, resta comunque il fatto che l'unica manovra che il documento propone per ovviare, almeno in parte, all'anomala situazione determinatasi è quella di spingere al 72-73 per cento del totale dei « trasferimenti » la parte corrente della « competenza » e delle « autorizzazioni di cassa » (cosa questa in sè positiva), portando così il « coefficiente di realizzazione » al 76 per cento, deprimendo però nel contempo al 26-27 per cento la parte in « conto capitale » delle stesse previsioni con un conseguente abbassamento del relativo « coefficiente di realizzazione » al 37,7 per cento come si è in precedenza rilevato.

A questo punto, dato che la maggior parte dei trasferimenti in conto capitale riguarda, come si è detto, prevalentemente il credito navale e l'aiuto diretto o indiretto alla cantieristica, ci si deve porre la domanda circa le ragioni per cui si fanno negative previsioni a questo proposito.

La nota prelimniare, dopo aver genericamente accennato a « particolari fattori legislativi e amministrativi che nell'anno 1980

possono influenzare il volume dei pagamenti a livello di singolo capitolo » precisa esplicitamente che il « coefficiente di realizzazione » dei trasferimenti in conto capitale « è negativamente influenzato dalla circostanza che la concessione dei mutui per l'esercizio del credito navale è strettamente legata a tempi tecnici particolarmente lunghi ». Non avendo motivo di dubitare di queste affermazioni fatte in una sede responsabile, bisogna allora vedere come sia possibile porre rimedio a questa situazione.

Ammesso e non concesso che l'apparato amministrativo del Ministero sia nelle migliori condizioni di operatività, non resterebbe allora che manovrare a livello legislativo per eliminare quanto di frenante esista nelle norme vigenti.

E l'occasione per lavorare in questa direzione è offerta dalla circostanza che il Governo, come d'altro canto è stato auspicato nella discussione sul bilancio 1979 della Marina mercantile, ha presentato alla Camera dei deputati il 13 novembre scorso tre disegni di legge che riguardano proprio l'aiuto immediato alla cantieristica (come provvedimenti ponte di transizione al piano di ristrutturazione del settore) ed al credito navale. Più precisamente:

disegno di legge n. 929: « Provvidenze integrative per l'industria delle costruzioni navali per il periodo 1° gennaio 1979-31 dicembre 1980 » con una spesa complessiva di 110 miliardi;

disegno di legge n. 930: « Provvidenze integrative per l'industria delle riparazioni navali per il periodo 1° gennaio 1979-31 dicembre 1980 » con una spesa complessiva di 25 miliardi;

disegno di legge n. 931: « Modifiche ed integrazioni alla legge 25 maggio 1978, n. 234, riguardante il credito navale » con ulteriori limiti di impegno di 15 miliardi per ciascuno degli anni 1980-1981.

Se non si coglie questa occasione per rimuovere gli ostacoli che si frappongono ad una rapida realizzazione di iniziative nel settore, la conseguenza sarà che aumenteranno i residui passivi (e questo però sarebbe il meno), ma soprattutto si farebbero mancare iniziative positive in un comparto che si trova in grave crisi e che, peraltro, svolge un ruolo strategico per l'economia del Paese.

Si è ritenuto opportuno richiamare l'attenzione della Commissione sugli aspetti più rilevanti che emergono dal documento, rinunciando a soffermarsi più specificatamente su altre parti non secondarie per non appesantire eccessivamente la presente relazione.

Per quanto concerne le parti non trattate appare opportuno peraltro sottolineare almeno i seguenti due aspetti:

1) lo stato di previsione ha una estrema rigidità essendo impegnato in modo preponderante dalla voce « trasferimenti » e cioè per sovvenzioni, contributi e interventi a favore di terzi;

2) la quota parte di spesa direttamente gestita dal Ministero della marina mercantile è senza dubbio estremamente esigua ed appare insufficiente per poter far fronte in modo efficiente ed efficace ai servizi istituzionali quali, per esempio, le capitanerie di porto, gli edifici demaniali, le attrezzature di sicurezza dei porti, i mezzi di trasporto terrestri e nautici, le attrezzature tecniche delle sedi centrali e periferiche, la gestione del demanio marittimo che rimarrà di competenza statale, l'antinquinamento delle acque e dei litorali, il servizio di raccolta, elaborazione e diffusione dei dati e delle informazioni, le campagne scientifiche ed esplorative, eccetera.

Nonostante i limiti rilevati e stante la grave crisi economica che sta attraversando il Paese che si ripercuote anche sul settore marittimo, si constata che l'assetto generale dello stato di previsione procede secondo linee di riordino e di potenziamento della marineria italiana abbastanza equilibrate.

Mi sia consentito di fare, peraltro, alcune osservazioni circa il metodo di lavoro al quale sono costretti i parlamentari incaricati di pronunciarsi sui problemi sottoposti alla loro attenzione:

1) manca una pubblicazione che fornisca tempestivamente una informazione completa e di alta qualità sul settore dell'economia marittima con particolare riguardo non

solo alla flotta, ai cantieri, al traffico e così via, ma anche alla situazione dei porti (almeno dei principali e cioè con traffico annuo non inferiore a 1.000.000 di tonnellate) e dei relativi impianti ed attrezzature, allo stato di avanzamento dei piani regolatori e dei programmi di sviluppo, alla situazione amministrativa, finanziaria ed organizzativa degli enti portuali, dove sono costituiti, all'analisi dei costi portuali, al personale navigante e a quello a terra, alle compagnie portuali, allo stato di efficienza dei collegamenti con gli *hinterland*, ai problemi dell'inquinamento dei mari, allo stato del demanio marittimo, al grado di incidenza del settore nell'economia del Paese, e così via. Il rapporto sulla Marina mercantile che annualmente viene pubblicato, pure molto utile, viene peraltro pubblicato con un ritardo di tre, quattro anni e tratta solo una parte dei problemi sopra accennati;

2) manca un inquadramento ragionato dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile nel bilancio dello Stato ed un collegamento funzionale con i bilanci dei Dicasteri che hanno competenze in comune (dirette o di riflesso) con quello della Marina mercantile (per esempio, i Lavori pubblici per le opere marittime e idroviarie, i Trasporti per il servizio ferroviario, le Finanze per il servizio doganale, la Difesa per le competenze della Marina militare e via dicendo); manca inoltre una relazione dello stato dei rapporti con le Regioni per le competenze ad esse trasferite o delegate nel settore marittimo;

3) manca un panorama generale e dettagliato sulle connessioni fra il trasporto marittimo e gli altri modi di trasporto (strada, ferrovia, idrovia, oleodotto, metanodotto, aeroporto) al fine di meglio individuare le linee per una loro razionale integrazione;

4) i tempi stabiliti per la discussione sono troppo ristretti e la mancanza di idonei strumenti conoscitivi e di lavoro acuisce le difficoltà per un esame approfondito, in tempi brevi, di una materia così importante.

Peraltro l'occasione offerta dalla discussione sul bilancio appare opportuna per formulare qualche considerazione almeno su alcuni dei problemi più rilevanti del settore marittimo.

Si deve innanzitutto riconoscere che, oltre alla cantieristica — sulla cui crisi la Commissione si è a lungo soffermata nella scorsa legislatura — anche il connesso settore dell'armamento pubblico e privato sta attraversando difficoltà tali, in dipendenza in gran parte della depressione del mercato dei noli determinata soprattutto dalla crisi del commercio internazionale conseguente agli avvenimenti del Medio Oriente a partire dall'autunno 1973, da far temere il crollo o quanto meno una crisi molto grave in un comparto vitale per l'economia nazionale.

Il fenomeno d'altro canto, non è limitato all'Italia, dato che la flotta di quasi tutti i paesi del mondo industrializzato si dibatte in difficoltà di analoga natura.

Va rilevato che la consistenza del naviglio mercantile al 30 giugno 1978 (non si hanno dati più recenti) è di 1.614 navi per 11.459.766 di stazza lorda, mentre quello da pesca è di 1.622 navi per 156.349 tonnellate di stazza lorda. Perciò la flotta marittima nazionale (escluso il naviglio da diporto) è formata da 3.236 navi per un totale di 11.616.140 tonnellate di stazza lorda.

Si deve aggiungere, per inciso, che la consistenza è aumentata nei primi sei mesi del 1978, fra radiazioni e nuove immissioni, di 16 unità per 68.814 tonnellate di stazza lorda.

Va inoltre riferito che, secondo stime del 1976 riportate nel « Libro bianco dei trasporti », nei canali navigabili, nelle lagune e per il cabotaggio di penetrazione è la seguente:

per il traffico commerciale: 944 navi con carico utile di 171.300 tonnellate;

per il traffico passeggeri pubblico nei laghi e nella laguna di Venezia: 201 navi.

Il personale impiegato dal complesso delle imprese di navigazione marittime (commerciale e da pesca) e di navigazione interna viene stimato in oltre 50.000 unità.

Per quanto riguarda la flotta commerciale marittima va rilevato che in cinque anni, e cioè dal gennaio 1974 — momento nel quale cominciavano a delinearsi i primi sintomi della crisi dei noli conseguente prin-

cipalmente al rialzo mondiale del prezzo del petrolio — al 31 dicembre 1978, i principari costi della marineria italiana hanno subìto le seguenti variazioni ponendo base 1974=100:

personale	261
bunker per motonavi	280
denaro a breve termine	230
denaro a medio termine (detratto il contributo statale)	135
riparazioni navali	232

A titolo di riferimento si può indicare che il costo della vita secondo i dati ISTAT è passato da 100 a 210 nello stesso periodo.

Nello stesso periodo inoltre il mercato mondiale ha registrato una consistente depressione dei noli marittimi che è messa in luce, per esempio, dall'andamento dei costi di noleggio a medio-lungo termine per le navi petroliere:

navi da 270.000 tonnellate di stazza lorda: da 3 a 0,90 dollari;

navi da 75.000 tonnellate di stazza lorda: da 5 a 2 dollari;

navi da 30.000 tonnellate di stazza lorda: da 6 a 5 dollari.

Analogo andamento, anche se meno accentuato, è stato rilevato nel settore del carico secco nella migliore delle ipotesi le tariffe sono rimaste invariate come, per esempio, nei servizi di linea tradizionali e per il settore delle crociere.

Contemporaneamente il cambio del dollaro in lire italiano è passato dal 1974 al 1978 dall'indice 100 all'indice 135.

Si deve aggiungere il problema della turbativa che nel mercato dei noli è determinata dalla flotta sotto bandiera-ombra e dalla pratica del *dumping* da parte di alcuni paesi, specie dell'Est europeo, per cui i prezzi vengono artificiosamente calmierati verso il basso esercitando così una concorrenza sleale.

Nel complesso quindi si è registrata nel tempo una continua ed accentuata variazione a forbice fra costi costantemente crescenti e ricavi decrescenti o al massimo costanti in valore reale; questo può essere anche uno dei motivi del declassamento della flotta italiana che è passata, nel periodo considerato, dal nono all'undicesimo posto fra i paesi marittimi con un calo dell'incidenza percentuale dal 3 per cento al 2,4 per cento della consistenza mondiale e conseguente squilibrio nella bilancia dei noli.

In questa situazione appare opportuna l'adozione di qualche ulteriore misura di sostegno delle imprese di navigazione non solo perchè provvedimenti in tal senso sono stati adottati da altri paesi nei confronti delle proprie marinerie, ma anche al fine di impedire la contrazione del tonnellaggio mercantile nazionale.

Questi interventi si rendono ancor più necessari quando si pensi che proprio negli ultimi anni, nonostante le segnalate difficoltà, la flotta italiana ha potuto registrare un certo sia pur lento processo di ringiovanimento, come emerge dalla constatazione che l'incidenza del naviglio di età fino a cinque anni è passato dal 36,7 per cento del 1974 al 38,2 per cento del 1977 e quella del naviglio fra i sei e i dieci anni è passato dal 19,2 per cento del 1974 al 20,4 per cento del 1977, tenuto conto che la consistenza della flotta nazionale è aumentata nello stesso periodo di 1.400.000 tonnellate di stazza lorda pari ad un incremento del 14,2 per cento.

Questo lento processo di ringiovanimento ha la possibilità di continuare se verranno approvati gli incentivi, pur limitati, previsti dai citati disegni di legge presentati alla Camera dei deputati sulle agevolazioni per l'industria cantieristica e sul credito navale (con le accennate modifiche per favorire il rapido avviarsi delle iniziative e per inserire, è necessario aggiungere, anche l'armamento e i cantieri della navigazione interna data la stretta connessione esistente con la navigazione marittima).

È necessario però che entro il 1980 venga portato alla definitiva approvazione il « piano di ristrutturazione dell'industria cantieristica », così come è stato indicato dalla Commissione nella precedente legislatura, che ha manifestato il proprio consenso sulla

relazione fatta sull'argomento dal senatore Tonutti e alla quale perciò in sede di esame del bilancio 1980 della Marina mercantile è opportuno riferirsi senza la necessità di considerare ulteriormente il problema, salvo sollecitare la presentazione del piano che dovrà tener conto di quanto in questa sede è stato considerato.

In proposito va solo segnalata la circostanza che nel più volte ricordato disegno di legge n. 929 sulla cantieristica, attualmente all'esame della Camera, è prevista una norma che consente l'aggancio dei programmi di ristrutturazione delle imprese di costruzione e riparazione navale alle norme della legge 12 agosto 1977, n. 675, sulla riconversione industriale.

Resta infine da ricordare che, sempre nella VII legislatura, il Governo aveva presentato al Senato in data 22 novembre 1978 il disegno di legge n. 1469 sul risanamento finanziario delle imprese di navigazione che, peraltro, non ha potuto aver corso a causa dell'anticipata chiusura del Parlamento.

È ora da valutare se non sia il caso di riprendere in mano la questione dato che per il risanamento finanziario di altri settori industriali è stato provveduto con la legge 5 dicembre 1978, n. 787.

È comunque evidente che per quanto riguarda il credito navale deve essere fatto ogni sforzo possibile perchè le provvidenze previste dal ricordato disegno di legge numero 931 attualmente alla Camera proseguano anche dopo il 1980 dato che, purtroppo, è da prevedersi che continui l'alto costo del denaro ed è perciò necessario un sostegno perchè questo settore, da tutti definito strategico possa sopravvivere e svilupparsi.

Per quanto riguarda in particolare l'armamento pubblico che fa capo alla FINMARE, in questa sede appare opportuno richiamare l'attenzione solo su alcuni aspetti che riguardano più da vicino le competenze del Dicastero della marina mercantile.

Come è noto, con la legge 20 dicembre 1974, n. 684, è stato stabilito che le attività della flotta pubblica devono essere svolte in regime di libera attività imprenditoriale, avendo presenti le esigenze di massima efficienza ed economicità, secondo criteri di funzionalità e specializzazione ».

È da chiedersi se il citato fondamentale principio della libera imprenditorialità, efficienza ed economicità può essere in concreto osservato.

Oggi ciò appare piuttosto difficile date le rigidità ed i vincoli esterni ed interni peculiari alla flotta pubblica.

Le rigidità e i vincoli esterni riguardano soprattutto il costo delle navi all'acquisto, e precisamente:

l'armamento privato può acquistare all'estero il nuovo o il cosiddetto usato-nuovo, che a livello internazionale ha un rilevante mercato nel quale sono disponibili subito navi in buone condizioni e a prezzi convenienti, mentre la FINMARE lo potrebbe fare, eventualmente, solo sul mercato nazionale;

l'armamento privato può far costruire all'estero le proprie navi con oneri di investimento che, complessivamente, sono valutati del 50 per cento inferiori rispetto agli oneri che sono invece richiesti in Italia; il prezzo all'estero è, in partenza, inferiore dal 20 al 40 per cento e molto spesso è chiuso, cioè senza revisioni; i cantieri stranieri concedono con immediatezza mutui che coprono anche il 70-80 per cento del valore reale della nave al tasso dell'8-9 per cento per 8-9 anni; in Italia invece, a prescindere dalla aleatorietà del credito navale a causa della carenza di stanziamenti, i mutui vengono concessi al tasso dell'8,75 per cento per 15 anni (a condizioni quindi più favorevoli), ma coprono solo il 55-60 per cento del valore reale della nave e la loro erogazione avviene non prima di dodici mesi (e anche di più) dal ritiro della nave; le società FINMARE sono costrette, perciò, a ricorrere al sistema bancario a un tasso che ormai si aggira intorno al 20 per cento e, conseguentemente, non è possibile l'autofinanziamento ed anzi aumenta l'indebitamento per interessi passivi.

Tutto questo spiega perchè l'acquisto di una nuova nave all'estero comporta costi di ammortamento e interessi dell'ordine del 50 per cento inferiori a quelli italiani. Ed è per questi motivi che per i nuovi servizi

[lettera *a*) dell'articolo 4 della legge n. 684] è prevista la corresponsione di contributi di avviamento pari alla quota di ammortamento ed interessi dell'investimento.

Le rigidità e i vincoli interni riguardano soprattutto i costi di esercizio e possono essere così sintetizzati:

le tabelle di armamento, e cioè il numero e la qualifica del personale a bordo delle navi, sono fissate dalle Capitanerie di porto per ogni tipo di nave e sono comuni all'armamento privato e a quello pubblico; però le aziende FINMARE, per effetto di una clausola contrattuale, devono applicare le tabelle di esercizio, le quali comportano, di norma, un'aggiunta di personale a bordo rispetto all'armamento privato a parità delle altre situazioni;

il rapporto periodo di imbarco-riposi è di quattro giorni di imbarco e un giorno di riposo per l'armamento privato, mentre è di 2-3 giorni d'imbarco e uno di riposo per l'armamento pubblico; di conseguenza il personale di riserva a terra è il 25-30 per cento dei posti di lavoro a bordo nell'armamento privato e il 63 per cento nell'armamento pubblico; perciò mediamente il costo di ogni posto di lavoro a bordo va moltiplicato per 1,25-1,30 per l'armamento privato e per 1,63 per l'armamento pubblico;

il costo del personale di stato maggiore di coperta e di macchina, commissari e medici (compreso nel regolamento organico) è, secondo alcune valutazioni, di circa il 60 per cento più elevato rispetto all'armamento privato; secondo le stesse valutazioni il costo complessivo del lavoro è del 20 per cento superiore rispetto al lavoro nell'armamento privato;

il personale amministrativo delle società FINMARE, anche per effetto del disimpegno dal servizio passeggeri di linea, è ancora in numero maggiore ed ha salari più elevati rispetto all'armamento privato (in taluni casi a 30 persone di equipaggio corrisponderebbero 30 persone nel settore amministrativo); nell'esodo volontario e agevolato del personale, previsto nell'accordo sindacale del marzo 1975, il settore amministrativo ha inciso solo per il 7 per cento, mentre il 93 per cento degli esodi ha riguardato gli ufficiali, i sottufficiali e i comuni;

altri elementi di pesantezza nella gestione economica delle aziende pubbliche sono dovuti, per esempio, alle modalità con cui viene esercitata la cosiddetta vigilanza tecnica, da parte del Ministero della marina mercantile che comporta talora soste non sempre giustificate delle navi in attesa delle ispezioni e controlli, alle modifiche agli itinerari e agli scali non giustificate dalla necessità di traffico, all'impossibilità di deviare dall'itinerario per necessità commerciali o di fare un approdo straordinario sempre per necessità commerciali, senza apposita autorizzazione ministeriale.

Ulteriore elemento di rigidità è costituito dai crediti verso lo Stato da parte delle società FINMARE, ma di ciò si è già argomentato nelle considerazioni fatte sulla questione dei residui passivi.

Si deve perciò auspicare che prima della fine del processo di ristrutturazione siano rimosse, nei limiti ovviamente del possibile, quelle rigidità e quei vincoli che gravano sulla flotta pubblica in modo che il principio della libera imprenditorialità nella quale devono svolgersi le sue attività non risulti una vuota parola. Un accenno solo sia consentito al relatore, in quanto parlamentare veneziano, alla necessità della rapida approvazione da parte del Ministero della marina mercantile del programma di ristrutturazione della flotta e dei servizi della società Adriatica.

Per quanto riguarda i porti va posto in rilievo il fatto che finalmente con la terza variazione al bilancio 1978 e con la legge finanziaria 1979 è stato destinato a questo comparto nel triennio 1979-81 (anche se slittato al 1982) uno stanziamento complessivo di 1.000 miliardi per opere marittime, mezzi effossori ed escavazioni e per infrastrutture intermodali, che costituisce certamente, in assoluto, la più consistente massa di risorse che dal dopoguerra sia stata stanziata per il settore marittimo-portuale; si deve peraltro constatare che la scarsa capacità di spesa della pubblica amministra-

zione ne ha fatto slittare le appostazioni di spesa fino al 1982, anche se l'arco di tempo nel quale sono distribuite rimane ancora piuttosto breve. Senza ripetere i ragionamenti già fatti sui residui passivi, va sollecitato l'impegno del Ministero della marina mercantile perchè eserciti le necessarie e, se occorre, energiche pressioni verso l'amministrazione dei lavori pubblici perchè provveda sollecitamente all'esecuzione degli interventi previsti.

Circa la legge organica sull'ordinamento portuale basta solo richiamare in questa sede, non tanto il disegno di legge n. 1533 votato dalla Camera dei deputati nella scorsa legislatura che ad un attento esame non appare completamente persuasivo, quanto il dibattito che lo ha preceduto e soprattutto l'indagine conoscitiva sulla funzionalità del sistema portuale italiano, condotta dalla 8ª Commissione del Senato ed in particolare il documento conclusivo approvato nella seduta del 21 maggio 1979.

Sulla base del lavoro svolto nel corso della VII legislatura il Ministero della marina mercantile è ora in grado di proporre un disegno di riforma che, con la gradualità e la flessibilità che le diverse realtà richiedono e attraverso forme di sperimentazione da verificare nel tempo, faccia acquisire al sistema portuale italiano efficienza, economicità e competitività, garantisca l'armonica presenza della mano pubblica e dell'iniziativa privata, rimuova strozzature e posizioni parassitarie e corporative, abbia, in definitiva, come obiettivo primario l'interesse generale del Paese.

È opportuno ora soffermare l'attenzione sui problemi della lotta contro gli inquinamenti del mare aperto, sui litorali e nei porti. Quello sul quale viene maggiormente richiamata l'attenzione dell'opinione pubblica è l'inquinamento delle zone balneari dovuto principalmente allo scarico in mare degli effluenti civili, industriali ed agricoli provenienti dall'entroterra. La Camera dei deputati ha approvato una modifica all'articolo 11 della legge 10 maggio 1976, n. 319 (la cosiddetta legge Merli), con la quale, se accolta dal Senato, l'autorizzazione agli scarichi diretti in mare passa dalla competenza del capo del compartimento marittimo a quella dell'autorità che sarà designata dalla regione; perciò gli organi periferici della Marina mercantile non avranno più responsabilità in materia di scarichi. Non appariva però pensabile che il Dicastero non dovesse farsi carico del problema in relazione anche ai poteri dell'autorità marittima connessi alla disciplina della navigazione e gli scarichi nelle acque del mare da parte di navi o aeromobili in conformità alle disposizioni stabilite dalle convenzioni internazionali. E infatti il Ministro ha di recente istituito un gruppo di lavoro coordinato dall'onorevole Gianfranco Merli che ha il compito di suggerire in tempi brevi provvedimenti per combattere l'inquinamento marino. Si tratta di un problema di enorme importanza per l'Italia sia per lo sviluppo e il consolidamento del turismo balneare e sia per la protezione delle risorse biologiche del mare ai fini del potenziamento della pesca. È necessario, perciò, che vengano elaborate norme precise sulla materia, armonizzate con le direttive della CEE e dell'Organizzazione mondiale della sanità e che si proceda decisamente al fine di pervenire ad una organica disciplina internazionale per la salvaguardia del Mediterraneo.

Va richiamata in particolare l'assurdità della situazione in atto per quanto concerne la balneazione.

Esiste solo una circolare — mi pare del 1971 — del Ministero della sanità che affida ai medici provinciali, sentiti i consigli provinciali di sanità, il compito di stabilire, in relazione allo stato dei vari tratti di spiaggia, i limiti oltre i quali la balneazione deve essere vietata, indicando come opportuna la soglia del numero massimo di cento colibatteri per decilitro d'acqua, che è il più basso fra quelli fissati dagli altri Paesi che si affacciano sul Mediterraneo. La normativa CEE indica, invece, la soglia di 2.000 colibatteri per la balneazione vietata e introduce il criterio della balneazione vigilata fra i 100 e i 2.000 colibateri, con prelievi di controllo settimanali o quindicinali; l'Organizzazione mondiale della sanità suggerisce, invece, per la balneazione vigilata la fascia compresa fra i 100 e i 500 colibatteri.

Perciò, a quanto affermano gli esperti, i divieti di balneazione da cui è costellata l'Italia sarebbero il prodotto più delle incertezze dell'autorità sanitaria a superare la soglia dei cento colibatteri, che a effettive situazioni di pericolosità per la salute dei bagnanti, a prescindere dal fatto che esistono forti dubbi sull'idoneità di questo parametro a rappresentare veramente il grado di inquinamento dell'acqua destinata alla balneazione.

Di qui perciò, la necessità di procedere rapidamente ad una regolamentazione più seria, che nel contempo garantisca sicuramente il cittadino: non resta che augurare alla Commissione presieduta dall'onorevole Merli un buon lavoro.

Sempre in tema di inquinamento va sottolineata positivamente la riconferma nel capitolo 2545 dello stanziamento di un miliardo e duecento milioni per la parte di competenza destinato all'acquisto di mezzi antinquinamento, anche se resta inspiegabile il residuo passivo di oltre un miliardo e mezzo e l'esiguità di fondi e personale per il loro funzionamento.

Un cenno poi è opportuno sulla navigazione di cabotaggio, a proposito della quale il Ministro si è impegnato, in relazione ai problemi relativi alla navigazione interna, a favorire i più razionali raccordi tra quest'ultima e quella marittima di cabotaggio. Questa disponibilità è molto importante, tenuto anche conto del fatto che, in definitiva, l'Italia ha due grandi canali navigabili, che sono il mar Tirreno e il mare Adriatico, e di qui deriva la necessità che la valle Padana sia collegata coi paesi del Mediterraneo attraverso il Po, che è quella grande via navigabile che tutti conoscono.

Infine, per quanto riguarda la pesca, l'impressione che si ricava dal bilancio è che non sia molta l'attenzione riservata a questo settore, strettamente connesso anche ai problemi dell'inquinamento; certo appare opportuno dare più consistenti aiuti.

Poche parole infine sul demanio marittimo. Nella precedente legislatura era stato presentato dal Ministro della marina mercantile un disegno di legge per risolvere in qualche modo il problema dell'abusivismo edilizio sui beni demaniali; nel contempo è entrato in vigore il decreto del Presidente della Repubblica n. 616, che attribuisce alle regioni funzioni amministrative sul demanio marittimo in riferimento alla sua utilizzazione per finalità turistiche e ricreative; è stato poi emanato un decreto-legge — che non ha avuto seguito, però, nell'altro ramo del Parlamento — che prevedeva la proroga dei termini entro i quali il Ministero avrebbe dovuto comunicare alle regioni gli elenchi del demanio a finalità turistico-ricreative.

Da un'attenta lettura dell'articolo 59 del decreto del Presidente della Repubblica n. 616 emergono alcune perplessità e dubbi su come attuare questa particolare delega alle regioni. Sorge quindi la necessità di un'interpretazione autentica del citato articolo 59, perchè sia eliminato ogni dubbio; a meno che dal giudizio di esperti giuristi o dalla discussione parlamentare emergano elementi tali da far cadere le perplessità manifestate su come valutare questa delega alle regioni.

Va ricordato infine che, per quanto concerne i problemi dell'abusivismo sul demanio marittimo, nella precedente legislatura si era convenuto di attendere che il Ministero dei lavori pubblici si orientasse circa la regolamentazione generale dell'abusivismo per valutare i modi opportuni di coordinare la soluzione al problema dell'abusivismo sul demanio marittimo con quella relativa all'abusivismo in generale.

In conclusione, rilevata l'importanza per l'economia del paese del settore marittimo sul quale la Commissione ha lungamente soffermato la propria attenzione nella precedente e nella trascorsa legislatura, tenuto conto di tutti gli elementi ai quali è stato fatto cenno nella relazione, si propone di esprimere parere favorevole sullo stato di previsione del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1980.

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

B E N A S S I . Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi. Innanzitutto un ringraziamento al relatore senato-

re Gusso per averci fornito un quadro che sarà certamente utile per ulteriori riflessioni sui problemi della marina mercantile, anche se certamente non lo seguirò nella sua conclusione favorevole. E in effetti mi è parso che anche da parte sua vi sia stato uno sforzo notevole di buona volontà nel concludere con il suggerimento di un parere favorevole.

Nell'analisi della tabella 17 ho tenuto presenti tre punti per cercare di costruire un ragionamento attorno al bilancio della Marina mercantile. Il primo è stato di partire dai dati del bilancio, per superare una certa pigrizia ma, anche e soprattutto, per il fatto che occorre partire di qui per verificare la linea che questi dati esprimono. La freddezza dei dati può anche essere noiosa, ma indubbiamente è un'indicazione di orientamenti, di scelte politiche, di valutazioni attorno ai problemi in cui si dibatte la Marina mercantile. Il secondo punto è stato l'emergenza nei settori della flotta, dei porti, dei cantieri. E questo in due direzioni: in quella delle tensioni sociali (anche in questo mese abbiamo avuto agitazioni dei marittimi, tensioni nei cantieri in relazione alle ben note vicende della cantieristica, tensioni tra i portuali) e in quella dell'impegno del Governo attorno agli interventi immediati da assumere sul piano programmatico. Il terzo punto di riflessione è stato una verifica dell'emergenza, a quale tipo di politica dello sviluppo è finalizzata. E in proposito le elaborazioni generali non mancano nel nostro paese, dalla Conferenza nazionale dei trasporti alla stessa indagine conoscitiva di questa Commissione sui porti, ai rilievi della Corte dei conti, che in questi ultimi anni non ha mancato di mettere in luce tutta una serie di questioni, non ultima quella di un più stretto e funzionale collegamento tra i vari Ministeri in riferimento ai trasporti.

Nel bilancio di competenza troviamo una previsione di spesa per l'esercizio finanziario 1980 di 505 miliardi e 245 milioni, di cui 138 miliardi e 744 milioni in conto capitale e la restante parte quale spesa corrente. La prima cosa da porre in rilievo in proposito è l'esiguità dell'aumento rispetto al 1979. E non mi soffermerò sul fatto, già rilevato l'anno scorso dall'allora relatore senatore Mola, che rispetto alla spesa complessiva del bilancio dello Stato quella del Ministero della marina mercantile è percentualmente in declino. Condivido le considerazioni espresse allora dal senatore Mola e le ritengo tuttora valide.

Mi soffermerò invece in particolare su una categoria, che è stata tra l'altro oggetto di attento esame anche da parte del relatore senatore Gusso, e cioè sui trasferimenti sia per le spese correnti che in conto capitale. Ho scelto questo argomento, pur essendovi anche altre voci di rilievo, come la pesca e il personale. Per quanto concerne la prima, spero che l'argomento venga ampiamente dibattuto da altri colleghi e comunque sono certo del contributo del senatore Guerrini. Per il personale, la tentazione di intervenire su questo tema è stata notevole, perchè vi sono, a mio avviso, da fare alcune riflessioni sul rapporto tra il ruolo del Ministero e la funzione del personale di concetto, tra amministrativi, direttivi ed esecutivi, sul fatto che un certo vuoto si deve purtroppo registrare tra il personale tecnico. Tutto ciò offrirebbe una serie di riflessioni per verificare il ruolo del Ministero e come questo ruolo sia omogeneo alla funzionalità del personale. Ma, pur essendo questo un aspetto estremamente stimolante, ho scelto di concentrare l'attenzione sui trasferimenti, in primo luogo perchè questi rappresentano il 92 per cento delle previsioni di spesa complessiva del bilancio del Ministero della marina mercantile. Questo fatto già di per sè, come elemento quantitativo, è sufficiente per giustificare la mia scelta. Ma c'è anche un altro aspetto che cercherò di evidenziare: è che dall'esame dei trasferimenti si getta piena luce sulle scelte del Ministero.

In ordine ai trasferimenti, per le spese in conto capitale, dei 138 miliardi e 744 milioni previsti, 125 miliardi e 248 milioni fanno capo a due voci: 80 miliardi e 748 milioni, contributi per il credito navale; 44 miliardi e 500 milioni, contributi alle costruzioni navali e all'armamento. Vorrei a questo punto aprire una parentesi. Molto

probabilmente mi saranno sfuggiti degli elementi oppure nella fretta avrò commesso qualche errore di calcolo; però a me risulterebbe, per i contributi alle costruzioni navali, 40 miliardi e 500 milioni e non 44 miliardi e 500 milioni. C'è quindi una differenza di 4 miliardi, che presumo potrebbero essere i 3 miliardi e il miliardo rispettivamente dei capitoli 4275 e 4274.

Da questo punto di vista, pertanto, i dati forniti quadrerebbero.

Ma chiudo questa parentesi che, del resto, non ha rilievo politico perchè, a prescindere dal fatto che si tratti di 40 o di 44 miliardi, non cambierà il giudizio globale, finale che la nostra parte politica esprimerà sul bilancio in esame.

Per quanto concerne la spesa corrente, dei 366, miliardi previsti, 336 miliardi vengono assorbiti da due voci. Tale somma è inserita nella spesa corrente e, per la verità, non so quanto sia giusto considerarla come tale in quanto si tratta di trasferimenti in relazione a ristrutturazioni; comunque, considerando questi miliardi come spesa corrente vediamo che due voci, ripeto, le sovvenzioni a favore delle società di preminente interesse nazionale e di quelle aventi carattere locale, assorbono la quasi totalità della spesa prevista: si tratta, infatti, di 336 miliardi su 336,5!

A questo punto mi sembra il caso di porsi la domanda: dove, in quali casi e per che cosa investe il Ministero della marina mercantile? Dalla previsione complessiva di spesa di 505 miliardi, per le quattro voci considerate, si stanziano 471 miliardi; per il 92 per cento della propria attività, pertanto, il Ministero della marina mercantile non fa altro che erogare fondi a favore di quattro settori: ai gestori di linee di preminente interesse locale, agli armatori ed ai cantieri.

Ecco dunque che si impone la riflessione sul ruolo svolto da questo Ministero: a quel che risulta dai dati di bilancio, tale ruolo sembrerebbe consistere nel trasferimento di fondi. Non si tratta dunque di un Ministero che fa una politica di investimenti collegati tra loro!

Il problema del quale discutere, pertanto, non è quello di decidere l'erogazione o meno di questi fondi quanto, a mio avviso, quello di vedere per quali finalità tali fonti sono erogati e come viene esercitato il controllo sull'uso dei fondi stessi.

Le società di preminente interesse nazionale dovranno ricevere 288 miliardi e 93 milioni; almeno questo è nelle previsioni. Le società a carattere locale, invece, riceveranno 47 miliardi e 907 milioni. Ma qual è la situazione di queste società? Quali programmi realizzeranno? Quali sono i rapporti tra queste società ed i privati? Quali i loro punti di crisi?

Di tutto ciò non si parla nella nota preliminare alla Tabella in esame, il che mi pare un dato piuttosto rilevante dal punto di vista politico!

Le stesse considerazioni valgono per la cantieristica e l'armamento. In merito a questi temi così importanti non c'è un riferimento concreto, preciso per quel che concerne il piano stralcio che pure costituisce un impegno del Governo e che doveva essere presentato al Parlamento alla fine di ottobre. Nessun riferimento, inoltre, è fatto al piano di settore della cantieristica che doveva essere presentato alle Camere alla fine di novembre.

Per quel che mi consta, non è stato ancora possibile disporre della relazione sulla ristrutturazione della flotta per una verifica precisa e completa di tale settore, mentre anche questo costituiva un impegno che doveva essere mantenuto dal Governo entro la fine di ottobre.

E che cosa si propone di fare per gli armatori, signor Ministro? Quali sono le proposte in ordine all'esigenza di snellimento delle procedure per il credito navale?

Una particolare riflessione in merito al credito navale va fatta proprio in relazione alle centinaia di miliardi comunque, già erogati ed ai risultati che, pur con tutti i limiti evidenziati dal relatore, sono stati raggiunti nell'ambito di una politica di intervento settoriale, che sfugge a qualsiasi programmazione di piano.

Dobbiamo continuamente constatare che si sta verificando un peso sempre decrescente della nostra flotta nei confronti di quella

mondiale e, in proposito, non esistono soltanto « intoppi » di ordine tecnico, ma vanno operate scelte che rispondono a precise valutazioni di ordine politico.

Anche per i porti, signor Ministro, che programmi ci sono? Il riferimento costante alla legge per la riforma degli enti portuali mi sembra insufficiente in quanto non è detto chiaramente come si pensa di portare avanti e di applicare le decisioni assunte dalla Conferenza nazionale dei trasporti in riferimento a provvedimenti precisi concernenti il naviglio specializzato, il cabotaggio, eccetera.

La nostra preoccupazione è che si continui nella politica dell'« assistenza » emarginando sempre di più un settore che, invece, dovrebbe contribuire allo sviluppo del nostro Paese.

Nulla, ripeto, si dice in ordine a questi importanti problemi nel bilancio e nulla ci ha detto (mi sia consentito dirlo anche se la sua relazione è stata di estremo interesse) il senatore Gusso nella sua esposizione.

Tutto questo mentre non possono sfuggirci le tensioni oggi esistenti nelle varie categorie di lavoratori che operano nel settore portuale, cantieristico e marittimo in genere.

Certamente, la pecularietà del Ministero della marina mercantile, di essere in un certo senso a « mezzadria » con altri Ministeri, non agevola il suo compito, anzi, lo influenza negativamente; sarebbe comunque stimolante fare un esame dello stato di questo Ministero, sulla situazione del suo personale, sarebbe interessante cercare di sviluppare tutte le potenzialità professionali esistenti al suo interno e vedere anche se, la situazione attuale, non abbia finito con l'accentuare la burocratizzazione del Ministero stesso.

In ogni modo, onorevoli senatori, non ritengo che gli attuali problemi del settore della marina mercantile possano essere considerati soltanto da questo punto di vista: tutta l'azione del Governo, infatti, a me pare inadeguata per quel che riguarda i trasporti marittimi.

Sono state fatte previsioni di spesa per la flotta, i cantieri, l'armamento senza il supporto, il sostegno di un piano, di un programma elaborato dal Governo in modo ben definito ed organico.

In proposito, vorrei svolgere alcune considerazioni in ordine ai porti. Dalla indagine conoscitiva sulla funzionalità del nostro sistema portuale condotta dalla 8ª Commissione del Senato sono emerse quali sono le leggi di finanziamento a favore dei porti: dalla legge n. 1200 si va a quella n. 363, dalla legge n. 492 si arriva a quella n. 843 Ebbene, da una rapida verifica in merito allo stato di attuazioni di tale leggi mi risulta che per le leggi nn. 366 e 492 — per le quali la previsione di spesa era di 210 miliardi — a tutto il mese di agosto 1979 gli impegni di spesa erano pari ad un importo di 152 miliardi, i pagamenti avevano raggiunto un importo di 106 miliardi, i residui propri erano 56,3 miliardi mentre i residui di stanziamento assommavano a 41,5 miliardi.

Pertanto, a parte i residui passivi cui ha fatto cenno il relatore riferendosi alle voci più importanti del Ministero della marina mercantile, dobbiamo constatare che — purtroppo — la piaga dei residui passivi si estende a « macchia d'olio » in quanto i riferimenti da me citati (che non troviamo nella tabella n. 17 bensì in quella relativa ai Lavori pubblici) ci dimostrano che anche per quanto concerne le leggi di finaziamento, di spesa a favore dei porti la situazione dei residui passivi è sempre grave.

Vi è da aggiungere che per i restanti miliardi di spesa relativi alle leggi da me citate non esiste una lira nelle previsioni per il bilancio di competenza del 1980! Ma c'è di più! La legge n. 843, la legge finanziaria approvata lo scorso anno, quale applicazione pratica ha avuto?

In proposito, mi torna alla mente una considerazione fatta dal senatore Mola, relatore al bilancio della Marina mercantile lo scorso anno, quando lamentava l'insufficienza della previsione di spesa di 250 miliardi per l'anno 1979, di 250 miliardi per il 1980 e dei 250 miliardi per l'esercizio 1981 stanziati per il piano triennale e sosteneva che, rispetto al fabbisogno, le previsioni non erano comunque tali da tranquillizzare.

Ebbene, a me interessa far presente che non è stata spesa una lira in quanto i residui esistenti sono tutti di stanziamento: dei 250

miliardi per il 1979 non una lira è stata impegnata!

A questo punto, senatore Gusso, non le pare che vi siano fondati motivi per essere preoccupati?

GUSSO, *relatore alla Commissione*. Mi pare di aver parlato, in genere, della incapacità di spesa della pubblica Amministrazione!

BENASSI. Non vi pare, onorevoli senatori, onorevole Ministro, che sia il caso di fare su questo punto considerazioni e riflessioni di ordine politico, oltre che tecnico e legislativo?

Ora, tutto viene trasferito agli esercizi 1980-1981 ma sarebbe certamente interessante andare a rivedere come il Ministro dei lavori pubblici, in precedenza, abbia argomentato la posizione del Governo per sostenere, in sede di bilancio, gli investimenti a favore del settore portuale. Certamente, il Ministro avrà detto che quello era un tipo di intervento opportuno, necessario ed inderogabile per intervenire sul mercato a sostegno di una situazione di crisi, a sostegno della ripresa della congiuntura e che i progetti erano pronti!

Tutto questo io lo presumo e la mia intuizione deriva dalle valutazioni politiche che, ricordo, si facevano in quel momento; ma, allora, dove sono andati a finire tutti quei progetti? Come si sono concretate tutte quelle previsioni?

Il fatto è che, per il 1979, le previsioni ci sono state ma, all'atto pratico, non è stato speso nulla! E tutto questo, ripeto, malgrado i programmi ed i progetti che si diceva esistessero.

Ecco dunque come si formano i residui passivi riportati in bilancio ed, anche se sappiamo che molti sono da addebitare ai Lavori pubblici, il relatore non ha mancato di menzionare quelli relativi al Ministero della marina mercantile che non starò ora a ripetere.

Nella nota preliminare al bilancio, comunque, si dice che la valutazione sui residui passivi presenta carattere di provvisorietà (cosa che mi pare vada sottolineata) per le variazioni che interverranno a seguito di provvedimenti legislativi che vi saranno nel corso del 1980. Ebbene, io chiedo quali sarebbero questi provvedimenti « in corso » nel 1980. Sono si tratta delle proposte di legge nn. 929, 930, 931 che, se non sbaglio, hanno una previsione di spesa di 83 miliardi...?

EVANGELISTI, *ministro della marina mercantile*. Non ho ancora parlato sull'argomento, ma lo farò.

BENASSI. Chiedo dunque a lei, signor Ministro, quali sono queste previsioni in base alle quali, nella nota preliminare, si dice che gli attuali residui passivi del Ministero devono essere considerati provvisori.

Comunque, anche per il 1980 si continua a considerare come spesa corrente un coefficiente del 76 per cento e come spesa in conto capitale un coefficiente del 38 per cento. Orbene, con questo coefficiente di spesa come si pensa di portare a termine anche quel poco che è previsto nel bilancio della Marina mercantile?

Le cause tecniche che contribuiscono al formarsi dei residui passivi vanno certamente rimosse, ma direi che il problema è essenzialmente politico. Se si fanno investimenti e poi non vi è una programmazione che, di pari passo, porti avanti certi impegni è evidente che il vuoto dela direzione politica determina il formarsi di una massa imponente di residui passivi.

Di certo il problema investe anche la pubblica amministrazione, ma c'è da fare la considerazione che quando il sistema s'inceppa, ed entra in crisi, ecco che riaffiora in tutta la sua portata e gravità il problema dei residui; quando c'è un vuoto di credibilità, stenta anche la ripresa economica.

Le scelte che si sono operate per il 1980 non mutano per l'81 e l'82, non mutano sul piano quantitativo nè su quello qualitativo; l'unica cosa che, a mio avviso, sembra mutare è una pagina e mezzo di parole che esprimono un certo ottimismo nel bilancio. È nostra convinzione che la linea tradizionale dei provvedimenti tampone non regge più. Occorre osservare in modo diverso i vari comparti di trasporto in relazione ai mutamenti che sono intervenuti. Non mi riferisco soltanto alla crisi economica aggravata dalla questione

energetica; mi riferisco alle stesse evoluzioni tecnologiche che sono intervenute nell'economia marittima. Credo che sia abbastanza evidente come le nostre aree industriali, le nostre zone agricole, cioè l'apparato produttivo del nostro Paese, tende sempre di più a gravitare nell'orbita delle strutture marittime portuali dell'Europa Nord-orientale o del centro Europa, attorno, ad esempio, ai porti di Fiume, di Marsiglia e di Rotterdam. Ben poco poi vale lamentarsi che della grave situazione del Mezzogiorno se, a mio avviso, non ci si rende conto che questo spostamento dei traffici ha, tra le conseguenze, anche quella di colpire prima di tutto il Mezzogiorno. Si parla di un trasferimento addirittura di circa 1.200 mila tonnellate di merci che dal nostro Paese partono con treni bloccati dirette in questi porti del Nord-Europa.

E V A N G E L I S T I , *ministro della marina mercantile.* La FIAT non si serve delle nostre navi, ma di quelle estere: sono tutti argomenti di cui dobbiamo parlare.

B E N A S S I . La domanda di traffico che si presenta sul mercato è una domanda di traffico sempre più specializzato. Si parla di navi che portono 3.600 *containers;* c'è da chiedersi quali sono le conseguenze sulle strutture portuali, quali i riflessi sull'industria cantieristica e quali sono i riflessi di ordine negativo se nel contempo non rinnoviamo queste strutture. In queste ultime settimane alcuni giornali hanno parlato di una certa ripresa dei traffici e delle attività portuali, a parte che c'è una ripresa di ordine mondiale per quanto riguarda le importazioni e le esportazioni, facendo riferimento, con alcuni dati, ai porti di Napoli e di Genova, che pure sono diversi: nell'uno è più il sistema campano che agisce, nell'altro è il porto di Genova. Ma ci sono delle diversificazioni in questo tipo di realtà dei traffici, dei movimenti delle merci, una diversificazione che può portarci a constatare delle difficoltà non di poco rilievo per alcuni porti (ad esempio Livorno). Ci sarebbe da chiedersi qual è la causa, da una parte evitando che certe riprese possono essere interpretate come una fuoriuscita dal periodo di crisi, e dall'altra una visione non diversificata che penetri nella realtà di questi problemi. Cioè, in definitiva, il mutare della situazione nel traffico, nelle tecnologie, ha determinato un certo tipo di mutamenti; laddove si è tardato a rendersi conto di questa realtà o non è stato possibile per tutta una serie di considerazioni, non ultime quelle di ordine finanziario, ristrutturare certi comparti, adesso si cominciano a vedere i risultati di ordine negativo e ci si presenta il conto. Bisogna quindi andare dentro certe realtà, cercare di valutarle con la consapevolezza che così è possibile, a mio avviso, dare certe risposte ad una domanda specializzata che comporta precise scelte per i cantieri, prima di tutto in ordine ai *containers,* e ai traghetti. I nostri ritardi nel rinnovamento della flotta e dei porti accentuano gli squilibri con l'Europa, e la stessa risposta delle *conferences* penso che passi attraverso una redistribuzione internazionale dei traffici, ma noi, all'interno di queste *conferences,* quanto peseremo, quanto conteremo se saremo rappresentanti di strutture dell'economia marittima che sono sempre più emarginate? Vogliamo, sì, stare dentro l'Europa e giocare il nostro ruolo europeo, non come la cenerentola, ma assolvendo alle nostre funzioni e nel settore dell'economia marittima abbiamo la possibilità e il dovere di giocare un ruolo. Il pericolo reale che corre il Paese è di avere un apparato industriale, una realtà industriale e agricola che sia al servizio di queste strutture del Nord-Europa proprio perchè manchiamo all'appuntamento, con tutte le conseguenze di ordine sociale, economico e politico. Come saremo noi e come saranno gli altri quando saremo usciti dalla crisi?

La nostra perdita di quota in questi settori ci fa dire che siamo davvero a un livello di guardia; di fronte al fatto che non disponiamo di risorse sufficienti a coprire tutti questi fabbisogni, perchè nessuno può permettersi il lusso di non osservare la realtà, è necessario fare delle scelte, anche non facili per nessuno, ma non scegliere, però, significa arrendersi al peggio; non ci si può limitare a rinviare i problemi a tempi migliori, perchè in empi migliori gli altri, a livello europeo e internazionale, rispetto a noi, saranno così di-

versi da essere quasi irriconoscibili, altro che parlare di competitività!

Quindi, se non si può agire su tutti i punti della tabella dei fabbisogni, occorre che almeno siano eliminate certe strozzature (nell'Alto Adriatico, nell'Alto Tirreno e in Campania in particolare). Che i traffici che il nostro paese perde a causa di queste strozzature vadano a finire in altri porti o porticcioli italiani è un'illusione: vanno a finire dove tutti sappiamo, in altri paesi.

Di fronte a questa situazione, a queste esigenze, il governo cosa ha predisposto? Cosa intende predisporre in tempi ben definiti? Quali sono gli impegni in rapporto alla iniziativa che le stesse Regioni debbono portare avanti o hanno già portato avanti relativamente a questi problemi? Questo è quello che ci sembra meriti di essere sottolineato, anche perchè, pur nella gravità della situazione, che nessuno si nasconde, senza voler sottovalutare queste difficoltà, se ci fosse una volontà politica a sostegno di questo tipo di impegni e di esigenze il 1980 potrebbe rappresentare un momento in cui si danno delle risposte adeguate, sia pur parziali, a questi problemi. Allora, in questo senso e in questo quadro di riferimento, la questione delle sovvenzioni e dei contributi alle società di preminente interesse nazionale, alle società di carattere locale, agli armatori e ai cantieri acquista un significato positivo, perchè si salda con scelte, con impegni e con obiettivi ben precisi. Invece, oggi non vediamo questa volontà politica e questo tipo di impegni. Per queste ragioni e per i limiti presenti nel bilancio del ministero della marina mercantile, il nostro parere non può essere favorevole e il nostro voto è contrario.

T O N U T T I . Signor Presidente, onorevoli colleghi, onrevole ministro. Innanzitutto ringrazio il relatore per la precisa, puntuale e completa relazione, che ci ha fornito un quadro completo della situazione del settore. Un altro punto di soddisfazione è quello che il ministero della marina mercantile sia stato nuovamente attribuito con piena titolarità, dopo due o tre anni di incarico *ad interim*, cosa che dava l'impressione che la politica marinara italiana fosse stata messa in secondo piano, anche perchè le stesse discussioni sulla opportunità o meno della unificazione di tutte le competenze dei vari settori di trasporti in unico dicastero potevano generare l'impressione di una posizione di debolezza di un ministero — quello della marina mercantile appunto — che, invece, assume una particolare importanza nel quadro della politica economica italiana. È per questo che desidero sottolineare l'importanza della presenza di un Ministro al vertice del ministero, perchè questa dà una risposta a una domanda di carattere politico, al problema della guida della politica marinara italiana.

Come appare dalla relazione e dall'intervento del senatore Benassi, noi non possiamo affrontare il problema della politica marinara senza inserirlo nel quadro generale della situazione europea e mondiale, realtà di fronte alle quali quella italiana si trova in particolare stato di disagio. Nel quadro della crisi mondiale, nel quadro della crisi energetica, vediamo che il Mediterraneo in sè ha una sua particolare situazione di difficoltà, anche se la riapertura del canale di Suez — ma purtroppo solo in termini astratti — aveva aperto prospettive che poi sul piano pratico si sono rivelate non soddisfacenti, anche se, certo, potremmo porci la domanda di cosa sarebbe successo se non ci fosse stata la riapertura del canale. E la politica mediterranea — di questo mare nel quale abbiamo le nostre possibilità di sviluppo e di prospettive — va vista in relazione alla concorrenza con i porti del Nord-Europa. Un altro fattore di crisi è rappresentato dal crollo dei noli marittimi, e dalla politica di *dumping* delle flotte dei paesi dell'Est e dalla presenza abnorme delle flotte con bandiere ombra, che influiscono negativamente sul trasporto marittimo nazionale, come dimostra il calo in percentuale della consistenza della nostra flotta.

A tutto questo dobbiamo aggiungere la situazione dei porti e tutto il problema delle infrastrutture dei trasporti. In questa situazione di estrema difficoltà e di prospettive negative, è chiara la necessità di una politica marinara che assuma una iniziativa e una guida dando risposte concrete. Quali sono i nodi fondamentali della politica marinara italiana? A questo interrogativo credo che

dobbiamo, in occasione della discussione del bilancio della marina mercantile, dare risposte di sintesi, rinviando all'esame delle singole proposte di legge l'analisi particolareggiata dei diversi elementi. Sono tre gli argomenti sui quali dobbiamo fare una valutazione: i problemi della flotta Finmare, della cantieristica e della portualità.

Non mi preoccupo dei trasferimenti sui contributi di gestione: è chiaro che ad un certo punto dovremo valutare sino a quel momento continueremo a dare i contributi di gestione, anche perchè vediamo che di anno in anno essi aumentano nel capitolo del Ministero della marina mercantile, specialmente per quanto riguarda le linee di preminente interesse nazionale, ma anche per quelle di carattere locale. Sono stati previsti — lo ha ricordato lo stesso relatore — limiti di tempo, almeno in termini di enunciazione, per arrivare ad una gestione economica delle linee; è chiaro anche — a posteriori e cioè a consuntivo — che questo fine non è stato raggiunto. Non mi interessano tanto i 380 miliardi (la pubblica amministrazione per le ferrovie ha speso dieci volte tanto), ma il problema è di vedere se esiste la possibilità di qualche prospettiva, di economicità specialmente nel settore del trasporto delle merci. Quindi è necessaria una valutazione su quello che è stato fatto per il piano Finmare, che riguarda la riconversione della flotta passeggeri e quindi tutti i programmi di costruzione di navi in sostituzione delle navi passeggeri. Nel momento in cui affrontiamo un esame del genere, sarebbe necessaria una valutazione del Ministero sul tipo di prospettive, come giudica la politica finora seguita e se questa dovrà continuare ancora per diverso tempo. Esiste il problema del regolamento di attuazione della legge n. 684, che giustifica i residui passivi di gestione, perchè viene dato il 90 per cento dei contributi mentre il restante dieci per cento dovrebbe essere concesso al momento in cui il regolamento è stato emanato, ma questo regolamento ormai lo si aspetta da quattro anni.

E V A N G E L I S T I , *ministro della marina mercantile.* È stato pubblicato dalla *Gazzetta Ufficiale* n. 285 del 18 ottobre 1979.

T O N U T T I . L'altro discorso che riguarda ancora la Finmare è il rapporto tra programmi di costruzione navale in relazione alla politica della cantieristica. In altri termini, quando abbiamo affrontato il problema abbiamo detto che bisognava provocare la domanda sia da parte dei privati che da parte del settore pubblico, ma quest'ultimo, sino a qual punto può assorbire ordinativi per venire incontro alla crisi della cantieristica?

Sono già stati presentati tre progetti di legge, uno che riguarda la cantieristica, un altro che si riferisce al credito navale e il terzo che concerne un settore importantissimo, che pure era stato dimenticato: le riparazioni navali; non dimentichiamo che questo settore è bloccato dal 31 dicembre 1977 per esaurimento dei fondi.

E V A N G E L I S T I , *ministro della marina mercantile.* Sono in sede legislativa alla Camera; due già sono stati approvati, mentre sul terzo sono state fatte alcune osservazioni sul tipo di copertura.

T O N U T T I . Lo scopo finale di questo piano è quello di dare una boccata d'ossigeno ai cantieri che si trovano in crisi, con un intervento finanziario dello Stato che praticamente ripete, salvo piccole modifiche, la legge n. 231. Sia ben chiaro che l'industria cantieristica italiana non ha grossi problemi di ristrutturazione, ma soltanto problemi di sostegno ed è in questo quadro che si inserisce il piano che io chiamo stralcio, necessario per arrivare a un piano definitivo con un finanziaemnto adeguato. Che cosa metterà in moto questo intervento straordinario? Dalle relazioni, dagli scambi di opinioni coi sindacati ci si rende conto di una cosa: si aspetta che il Governo faccia un tipo di scelta; uno immediato — sul quale siamo tutti d'accordo — e un altro concernente il tipo di prospettiva da dare all'intero settore. Questo è il punto fondamentale della politica marinara, che non possiamo vedere autonomamente, in una visione a sè stante quale quella cantieristica, ma nel quadro, appunto della complessiva politica marinara. Il che vuol dire rapporto col credito navale, incentivazione

della domanda interna, rapporto con tutti i settori economici. Ha parlato prima della politica dei noli e della bilancia dei pagamenti; al riguardo il tipo di politica che il Ministero della marina mercantile dovrebbe fare è quello di un accordo con le industrie a partecipazione statale per il trasporto delle materie prime, sia carbone, sia altro minerale, con navi italiane e non estere.

È il discorso di costruire una politica che non sia solo di sostegno a un particolare settore, ma che sia inquadrata in un discorso più vasto, che comporta scelte che non sono solo quelle del ministero della marina mercantile, ma di tutte le altre strutture dello Stato.

L'altro punto importante riguarda la politica dei porti. Anche qui ho notato nella nota introduttiva al bilancio una novità che mi pare importante: mentre è da due anni e mezzo che si va avanti per lo stralcio della riforma portuale — che è importante, sì, ma non la scadenza più importante — ho letto che il governo intenderebbe assumere una iniziativa che sinora è mancata. Pur di fronte a delle proposte parlaemntari. il Governo sino a questo momento era rimasto, non dico assente, ma passivo in merito a scelte di questa natura, senza esprimere un giudizio o comunque presentare un suo progetto. Nella nota introduttiva, infatti, si parla di un disegno di legge delega ai fini della riforma dell'ordinamento portuale. Una legge delega per la riforma delle gestioni portuali è una novità di carattere politico importante. Quando si dà molto rilievo al progetto di legge presentato alla Camera dei deputati sulla riforma della programmazione portuale, si fa un passo che non è avanzata rispetto a quella della riforma delle gestioni. È un passo indietro. Il nodo è rappresentato dalla gestione degli enti portuali e del lavoro portuale; che non è solo un discorso di manodopera, ma ben più complesso.

Sui tre punti che ho enunciato è necessario, al momento in cui affrontiamo il discorso sulla tabella n. 17, dare un giudizio definitivo, chiedendo al governo che ci dica quali tipi di scelta intende effettuare, se intende continuare nella vecchia linea di voler solo rifinanziare determinate strutture o se, invece, esiste la possibilità di scelte nuove per seguire una prospettiva di sviluppo.

In questo quadro è chiaro che si inserisce il discorso dei rapporti con la CEE, circa le difficoltà che troviamo a livello CEE, soprattutto per il problema cantieristico. Vediamo, per esempio, che in Inghilterra, in Olanda, in Francia, in un modo nell'altro, interventi di sostegno vengono attuati e permessi dalla Comunità, mentre nei nostri confronti sussistono sempre difficoltà. Eppure per la Germania e per l'Inghilterra la Comunità ha autorizzato la copertura delle perdite delle società.

Vorrei, infine, accennare a due o tre problemi, ma solo di passaggio. C'è la necessità di accelerare l'*iter* del disegno di legge sui bacini di carenaggio, collegato al discorso della cantieristica, e in proposito appare quindi opportuno un intervento del governo. C'è poi il discorso dei problemi del cabotaggio. Quando si parla di linee di cabotaggio, posso anche essere d'accordo; è una cosa molto interessante, che darebbe anche una possibilità di sviluppo alla cantieristica; ma non possiamo parlare astrattamente di linee di cabotaggio: anche per questo problema occorre non indulgere in approssimazioni. Mi pare che si stia studiando un cosiddetto piano finalizzato sui problemi del cabotaggio. Ma non possiamo pensare di risolvere il problema della cantieristica facendo navi di cabotaggio. Il problema del cabotaggio esige una politica precisa.

Concludo con una valutazione che mi ricollega all'inizio del mio intervento. Le competenze del ministero della marina mercantile sono frammentate in altri dicasteri. La funzione del ministero della marina mercantile è un problema tipicamente politico, di iniziativa politica. Vediamo che il problema del trasporto marittimo, così importante per lo sviluppo dell'economia italiana, tocca settori svariati, di competenza di più ministeri. Gli investimenti nei porti non sono di competenza del ministero della marina mercantile, così quelli per le infrastrutture. Pensiamo al problema della vendita all'estero del prodotto nave: vediamo fabbriche complete, ma il prodotto nave non è mai venduto all'estero. Questo richiama la necessità della presenza del

ministro della marina mercantile nelle trattative bilaterali in atto con altri paesi, specialmente del terzo mondo. Poi la politica dei lavori pubblici: parlavamo l'altro ieri delle strozzature del sistema stradale, e anche queste si ripercuotono negativamente sugli scali portuali. Un collega, intervenendo sul bilancio dei trasporti, ha parlato dell'influenza delle vie navigabili sul trasporto marittimo nel Mediterraneo.

Sono problemi che dobbiamo affrontare in prospettiva.

Abbiamo altre volte accennato alla questione della concorrenza della Transiberiana per quanto riguarda il trasporto dei *containers*. Ora non possiamo negare l'esistenza di tali problemi ma dobbiamo, al contrario, valutare quale tipo di influenza essi abbiano sulla nostra politica: non dimentichiamo che siamo sottoposti anche ai *dumpings* e quindi alla concorrenza sleale sul trasporto marittimo, per cui la situazione deve essere valutata nel suo complesso. Occorre insomma potenziare la economia marinara con una presenza politica.

Anche la questione della ricapitalizzazione delle finanziarie a partecipazione statale va esaminata a fondo. Mi riferisco alla Fincantieri, alla Finmare ed altre, per le quali nel quadro dei fondi di dotazione, esiste una politica di ricapitalizzazione. Il Ministro della marina mercantile, anche se istituzionalmente non competente, politicamente dovrà avere un tipo di iniziativa in proposito. La stessa politica valutaria, come esito negativo di un certo tipo di politica, comporta delle necessità, proprio in occasione dell'esame di un bilancio qual è quello della marina mercantile, forse povero nella sua scarna esposizione di cifre ma che può avere un significato politico se diamo risposta al problema della politica marinara e del trasporto marittimo nel suo complesso.

G U E R R I N I . Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, io mi occuperò, nell'ambito della discussione generale che si sta svolgendo sulla tabella 17, di alcuni aspetti riguardanti la politica della pesca.

Mi sembra che dalla relazione propostaci dal collega Gusso venga, anche per questo settore, confermata la preoccupazione generale circa la capacità di spesa del Ministero della marina mercantile; e, si potrebbe aggiungere, circa la capacità di spesa dello Stato italiano nel suo complesso: recentemente, esaminando il bilancio del Ministero dei trasporti, sono state fatte amare considerazioni e sono stati lanciati allarmi abbastanza sentiti per ciò che concerne la capacità di spesa dell'Azienda delle ferrovie dello Stato, riguardo non solo alle esigenze proposte ma anche alle possibilità attuali, ai finanziamenti che le sono stati riconosciuti per gli impianti fissi o per la normale spesa annuale.

Il riepilogo riguardante la rubrica 6 della tabella n. 17, relativa alla pesca, dimostra come le considerazioni che faceva il collega Gusso siano fondate ed allarmanti; perchè è inutile chiedere maggiori finanziamenti quando poi non esiste una capacità di spesa effettiva nei tempi stabiliti, cioè nei tempi necessari per essere efficace. E le considerazioni del relatore sono tanto più vere quanto più decrescente è la previsione di spesa: nel 1977, infatti, erano stati previsti per la pesca quasi 5 miliardi, mentre per il 1980 ne sono stati previsti 2.700 complessivi; i residui globali per il 1979 sono stati di 3.258 milioni. Ciò significa che il problema esiste in generale ma diventa ancora più drammatico e si scopre in tutte le sue parti e debolezze man mano che la previsione di spesa diminuisce. Magari sarebbe già un obiettivo positivo se il Ministero della marina mercantile riuscisse a non toccare i livelli allarmanti della capacità di spesa che hanno oggi le Ferrovie dello Stato: questo è effettivamente un elemento di considerazione che deve preoccupare tutti.

Oltre a ciò, sulla tabella non mi sembra vi sia da dire molto: le spese previste sono decrescenti anche perchè erano ad esaurimento i finanziamenti previsti dalle leggi degli anni precedenti. La questione si sposta quindi sul tema che verrà affrontato in ordine alla nuova problematica legislativa che verrà proposta dal Governo, ed anche dai gruppi parlamentari, circa una legge-quadro sulla pesca. D'altra parte, nella legge finanziaria abbiamo già avuto, alla tabella *C*), un'indicazione di 20 miliardi per l'anno 1980. In quella sede, quindi, potremo avanzare delle considerazioni che abbiano la possibilità di essere concre-

te; considerazioni e non solo enunciazioni di linee. Tuttavia, in rapporto anche alla questione di cui parlava il collega Gusso al termine della sua relazione, che non riguardava molto la pesca ma si limitava a rilevare come anche nel presente bilancio si dimostri che gli aiuti per la pesca debbono essere più consistenti, ricordo che a proposito di settori aventi problemi si indica sempre, come se fosse quella medicina giusta, la necessità di più consistenti interventi finanziari. Ma non è sempre vero, questo. Nel campo della pesca, in qualche caso, gli interventi finanziari hanno causato dei danni, piuttosto che produrre dei benefici.

Il rinnovo della flotta è stato in gran parte negativo, ma è un problema sul quale ritornerò in seguito, sia pure brevemente, perchè non voglio dilungarmi su una questione, come quella della pesca, che è marginale rispetto ai lavori della Commissione. Se ne fa sempre un gran parlare, ma nessun Governo ha mai provveduto concretamente in materia.

Dei proposti 120 miliardi non si è più parlato e gli interventi non ci sono stati. Più che di annunzi essenziali, signor Ministro, più che di aiuti consistenti per la pesca, c'è bisogno di una politica per la pesca, non dico neanche una nuova politca, perchè sarebbe come dire che sino ad ora ce ne è stata una: abbiamo avuto degli interventi che non hanno mai avuto una logica; quindi non è possibile nemmeno muovere una qualche accusa ai responsabili di questa politica, perchè non c'è mai stata una politica su cui concentrare qualche intervento. Mi auguro che la proposta di legge che il Governo farà, di cui conosco le linee direttive che considero giuste, non segua la strada che in passato è stata percorsa, perchè in passato abbiamo avuto interventi in conto interesse e in conto capitale, che hanno avuto il demerito — oltre al merito ricordato dal senatore Gusso di aver rinnovato naviglio fatiscente e vetusto — di aumentare in maniera indifferenziata lo sforzo di pesca, quando non era questo il problema che doveva essere affrontato nelle varie zone del Mediterraneo; piuttosto si trattava di fare una selezione, non per tutti i tipi di pesca, non per tutte le zone; invece lo sforzo è stato generalizzato. I soldi sono stati dati a tutti quelli che li hanno potuti ottenere per qualunque tipo di pesca. Ciò significa che sono mancati gli indirizzi, non c'è stata una politica.

E V A N G E L I S T I , *ministro della marina mercantile.* Si è trattato di oltre trentamila domande per pochi soldi. Non c'è dubbio, lei ha perfettamente ragione!

G U E R R I N I . Non è possibile, quindi, proseguire su questa strada ed è necessario avere una visione molto critica per questi interventi a pioggia o a macchia d'olio. Abbiamo quindi avuto un aumento impressionante del numero dei natanti, di tutti i tipi, per tutti i tipi di pesca, con conseguenze abbastanza preoccupanti per ciò che riguarda il supersfruttamento di alcune specie, quelle di fondo, e il sottosfruttamento delle specie pelagiche, con un indirizzo sbagliato nei consumi di sardine e obici, che sono state indirizzate verso il consumo animale piuttosto che umano. In collegamento col piano agricolo alimentare, noi abbiamo bisogno di una programmazione in questo campo, che riesca a contare anche sulla risorsa ittica, su tutte queste proteine alimentari alternative alla carne, fortemente nutritive, che possono dare un contributo non irrilevante alla alimentazione degli italiani, perchè basta pensare — ma non dobbiamo credere all'ISTAT, il quale dice che nel 1978 abbiamo pescato per 400.000 tonnellate — che il pescato italiani, secondo nostre proiezioni, si è aggirato fra le 700 e le 750.000 tonnellate. Ciò deve indurci a fare qualche considerazione sul tipo di alimentazione degli italiani, alimentazione che è indubbiamente superiore a quanto si dice normalmente, tenuto presente, altresì, che globalmente il prezzo del pesce è inferiore del 65 per cento a quello, pure globale, della carne.

S E G R E T O . Ma non è questo il prezzo che si trova sul mercato!

G U E R R I N I . Questi dati li potete trovare nella Conferenza nazionale che noi abbiamo fatto su questo problema.

S E G R E T O . Il pesce spada costa 9.000 lire, mentre la carne costa 7.000!

G U E R R I N I . Voglio soltanto dire che il prezzo del pesce (partendo dal crostaceo più pregiato e finendo alla sardina) è mediamente inferiore al prezzo della carne e questo è un dato incontrovertibile: il prezzo che il cittadino trova al mercato, è frutto di tutta una commercializzazione sulla quale c'è molto, ma molto da dire, nonchè del gusto — che va indirizzato e educato — degli italiani.

Se vogliamo fare una programmazione in proposito, dobbiamo partire dalla ricerca biologica e marina applicata alla pesca, cioè bisogna partire da quello che il mare può offrire, educando il consumatore all'offerta del mare, non viceversa. Dobbiamo studiare la dinamica della popolazione marina per consentire una quantificazione delle catture per zone e per specie, sì che il finanziamento ai natanti e la trasformazione e la lavorazione del pescato siano coerenti con questo progetto; finora è avvenuto il contrario e non credo che ci siano ragioni politiche; ci potranno essere, senz'altro, ma l'inerzia conta molto in questo settore.

E l'inerzia deve essere combattuta. Ma non come viene proposto nella tabella e come è stato proposto in tutti questi anni. Per promuovere la domanda si stanziavano alcuni miliardi per la propaganda del pesce azzurro. Però, poi, uno che vuole andare a comperare il pesce in una città non lo trova e non lo trova talvolta nelle città di mare perchè il mercato è congegniato in modo che perfino colui che lo vende vuole guadagnare cinquantamila lire con tre cassette, piuttosto che guadagnare sempre cinquantamila lire vendendone quindici. Quindi tutta la rete di vendita commerciale, di pesca, di stoccaggio, di trasformazione deve essere rivista alla luce di questa ricchezza della quale il nostro paese dispone e che non utilizza nell'indirizzo giusto. Quindi la promozione della domanda deve essere fatta in maniera multiforme rispetto al commercio, alla propaganda (soprattutto in televisione dove si potrebbe dare ricette, dove si potrebbe indicare il modo di cucinare il pesce, come potrebbero essere utilizzate queste proteine). Anche le regioni devono adottare iniziative concrete, anche le cooperative, gli enti locali. Abbiamo avuto delle dimostrazionia Parla, Bologna, Bergamo, in collegamento con il consorzio adriatico della pesca. Io avevo fatto anche un tentativo con l'amministrazione di Roma, ma purtroppo non ha avuto buon esito.

E V A N G E L I S T I , *ministro della Marina mercantile.* In che anno?

G U E R R I N I . Ai tempi dell'amministrazione Argan questo tentativo non è riuscito. La promozione della domanda quindi è essenziale perchè altrimenti saremo rassegnati a cercare in mare delle specie che non ci sono, sono già sovrasfruttate per soddisfare un tipo di domanda. Il mare non è una fabbrica che può cambiare produzione. Il mare produce quel che produce, quindi dobbiamo modificare la domanda.

Oltre a questi aspetti economici ce ne è uno di carattre culturale. Abbiamo una cultura alimentare che, nonostante l'Italia sia un paese circondato dal mare, si rifà alla pur gloriosa civiltà contadina. Chi abita a dieci chilometri di distanza dal mare ha il sospetto per tutto ciò che viene dal mare. Ricordiamo tutti la vicenda della coda di rospo, che poi non era una coda di rospo ma un pesce palla. A Bologna, a Reggio Emilia, a Parma ci sono ancora i magazzini pieni di code di rospo sequestrate. E ai pescatori fanno pagare lo stoccaggio perchè sono sempre in attesa di controlli e non glie le danno indietro nè per bruciarle nè per venderle. Cosa è accaduto? Muore un cittadino che ha mangiato il pesce congelato e si mette in movimento un processo oscurantista in cui viene criminalizzato il consumo del pesce congelato, una campagna alla quale non si è sottratto nessun ambiente politico. Il pretore di Venezia ha addirittura emesso una sentenza che è ridicola perchè non ha deciso di vietare la vendita, ha deciso di proibire ai pescatori la pesca della rana pescatrice, come se le reti potessero scegliere il tipo di pesce. Anche la legge sui molluschi, sui lamellibranchi, è una legge « sanitarista » fatta sul vibrione di Napoli e non su esigenze sanitarie e produttive, sotto una spinta emozionale e non invece come intervento produttivo e serio. Quindi esiste un problema culturale non solo rispetto alla promozione della domanda.

Infine c'è il problema di una predisposizione di strumenti per regolare la pesca, non solo attraverso incentivi economici, ma attraverso un sistema di licenze che impedisca a chi ha i soldi di fare un tipo di scafo, un tipo di pesca che può essere nocivo, per esempio all'equilibrio delle specie marine e per il consumo alimentare.

Su questi problemi avremo modo di tornare a discutere. Vorrei però limitarmi ad indicare alcune questioni urgenti che sono collegate con l'intero problema. Noi abbiamo problemi di politica interna e di politica estera per quanto riguarda la pesca. Vorrei indicare alcuni problemi urgenti.

Lei, onorevole Evangelisti forse non lo sa, o forse non ci ha fatto caso, perchè è un uomo modesto, non è che si va a prendere meriti degli altri, ma è dal 1882 che non si ha un atto di politica estera nel campo della pesca. Lei recentemente è stato il promotore di una iniziativa del Governo che riguarda le società miste. Questo problema, sollecitato anche dalla nostra parte più volte nel corso di questi anni, è cosa di grande interesse. Desidererei che nella replica ci desse qualche notizia su questa iniziativa perchè, tranne le cose che dicono i giornali, noi non ne sappiamo nulla. Invece potrebbe essere un elemento di valutazione interessante perchè la società mista che si va costituendo a Mazara del Vallo, per le notizie che ha raccolto, come idea sarebbe giusta, ma nell'attuazione concreta presenta aspetti preoccupanti.

Ma io non vorrei avventurarmi in un giudizio perchè vorrei sentire da lei come sono andate le cose e quali sono i propositi.

Un'altra questione sulla quale vorrei richiamare la sua attenzione, onorevole Ministro, e che si ricollega alle cose che ho detto precedentemente riguarda i problemi della rinegoziazione del Regolamento CEE per l'intervento sul prezzo di ritiro delle alici e delle sarde.

Nella precedente legislatura, la Camera dei deputati ha approvato un provvedimento per la rinegoziazione del Regolamento CEE che ha un meccanismo giudicato allora perverso perchè il prezzo di ritiro dell'AIMA diventa appetibile rispetto a quello di mercato. Quindi, si finisce per alimentare una pesca, diciamo così, di rapina, una pesca che non ha come finalità il consumo umano ma quello animale o, addirittura, serve per i concimi.

All'epoca, noi abbiamo portato anche delle dimostrazioni di ciò che cominciava ad avvenire a Porto Garibaldi a questo proposito. Da allora in poi il Governo, che si era impegnato a portare avanti questa rinegoziazione, io non so che cosa abbia fatto. Ho presentato anche interrogazioni, richieste, inviti a riferire, ma non è mai stato detto nulla. In una delegazione della Camera, che ci ha portato a Bruxelles, non si conosceva neppure la nostra proposta di rinegoziazione. E recentemente ho avuto conferma che in questo direzione non vi è stata alcuna azione da parte del Governo. Ora, a me pare che invece sia importante perchè, nel frattempo, le cose sono peggiorate: quell'attività che prima veniva svolta soltanto a Porto Garibaldi si è estesa per tutta l'Italia e, mancando perfino quelle nefaste fabbriche delle farine di pesce — perchè oltre una certa misura sono nefaste —, io so, per esempio, che in alcune zone dell'Italia meridionale il pesce viene pescato, viene consegnato all'AIMA e poi viene distrutto.

Assistere, pertanto, ad uno spettacolo come questo è veramente umiliante e fallimentare per chiunque si proponga una politica alimentare. Ecco che allora senatore Gusso, talvolta un intervento finanziario diventa perfino nocivo e qualche volta è meglio che non ci sia perchè anzichè far bene produce del male.

Vorrei quindi qualche chiarimento da parte dell'onorevole Ministro e un impegno in questo senso: a vedere intanto quanti sono stati finora i ritiri AIMA (c'è stato un richiamo della Comunità europea a questo proposito al Governo italiano) e, soprattutto, l'impegno del Governo per la rinegoziazione. Che cosa ha fatto? Che cosa intende fare per assolvere un impegno che il Parlamento gli ha dato e che il Governo aveva accettato?

Infine, vi è il problema del gasolio che è urgente. A questo proposito, dal momento che il mio intervento è stato molto lungo, potrei limitarmi a rinviare al testo di un disegno di legge che il nostro Gruppo ha già fatto da alcuni giorni.

Ora, signor Ministro, vorrei pregarla di tener conto di un fatto, perchè c'è una ragione di giustizia: vi sono marinerie che hanno contributi sul consumo del gasolio ed altre che non ce l'hanno. Vi è quindi un malcontento ed un movimento di protesta. Lei avrà ricevuto chissà quanti telegrammi e delegazioni!

E V A N G E L I S T I , *ministro della marina mercantile.* Non è facile contabilizzarlo perchè il pescatore esce la mattina e torna a notte.

G U E R R I N I . Anch'io, peraltro, ricevo queste sollecitazioni.

Ora, da un lato non possiamo assecondare fino in fondo questo tipo di incentivo generalizzato che finisce col produrre gli stessi effetti della politica di intervento sul naviglio tanto criticata, però il problema è intanto quello di avere un intervento riparatore che faccia giustizia, e nel nostro provvedimento viene proposto un meccanismo di controllo che credo possa rispondere alle preoccupazioni che non solo soltanto del Ministro. Ad ogni modo, un intervento in questo campo lo vedo finalizzato soprattutto a due obiettivi: alla diminuzione delle giornate di pesca e per ottimizzare la taglia di cattura degli animali, aumentare il reddito e far vivere i pe scatori in maniera migliore. Già queste cose le abbiamo sperimentate; in alcune zone, per esempio nelle Marche e nella Romagna, i pescatori hanno scoperto che andando meno a pesca, spendendo meno soldi per il gasolio, lavorando di meno pescano di più e guadagnano di più, perchè più si pesca, meno si pe- E, ad un certo punto, bisogna regolare sforzo di pesca, maglie delle reti, giornate di pesca, periodi di riposo biologico perchè ciò consente di aver un reddito più elevato per i pescatori.

Ecco, allora, che il problema del gasolio lo vedo come contributo a quei natanti che fanno non più di quindici giornate di pesca e che sia finalizzato al riposo biologico e al risparmio energetico, perchè in Italia. .

T O N U T T I . Quindici giornate di pesca all'anno o al mese?

G U E R R I N I . Quindici giornate al mese — attualmente sono ventidue, ventitrè giornate di pesca mensile —. Questo ci può dare anche un risparmio energetico, che è una questione di grande attualità per l'interesse nazionale, perchè la media è che in Italia si consuma un chilo di gasolio per l'equivalente di pescato; 750.000 tonnellate circa di gasolio con 750.000 tonnellate circa di pescato. Noi possiamo cambiore questo rapporto a risparmiare 150.000-200.000 tonnellate di gasolio ed avere la stessa pesca o forse anche di più, redditi migliori e condizioni di lavori più civili.

Se il Governo non ha presentato già un suo progetto, potrebbe considerare anche quello che noi abbiamo presentato e non credo che vi sia alcun scandalo se una volta si fa riferimento, per brevità di procedure e per intervenire con rapidità, anche ad un provvedimento che non sia del Governo ma che sia d'iniziativa parlamentare.

S E G R E T O . Signor Presidente, noi stiamo discutendo il bilancio di previsione per il 1980 in un atmosfera nuova. Mi riferisco alle parole del senatore Tonutti quando egli ha affermato che finalmente questo Ministero ha di nuovo un titolare, il quale può sicuramente dare un impulso all'attività marinara italiana. L'Italia è un paese circondato da tre lati dal mare e quindi, indubbiamente, il Ministero della marina mercantile ha un'importanza notevolissima.

Come lei sa, signor Ministro, nel trattare il bilancio di previsione per il 1980, oltre a leggere le cifre facciamo una valutazione politica. E nel farla diciamo già che per quanto ci concerne noi ci asterremo, perchè intendiamo dare a questo Governo una indicazione di fiducia per andare avanti e per portare un contributo alla vita del nostro Paese. Quindi nel mio intervento mi limiterò a suggerire dei miglioramenti, perchè il nostro voto è già scontato.

E in primo luogo voglio ricordarle, signor Ministro, che noi abbiamo una situazione di particolare tensione in relazione ai contributi per la pesca. Come lei sa vi sono contributi a fondo perduto e contributi del fondo di rotazione; ma purtroppo, se non si procede

alla erogazione di nuovi contributi, essendo i precedenti esauriti da tempo, la marineria è destinata a fermarsi.

Vero è che vi sono in cantiere alcuni disegni di legge intesi a portare avanti questa iniziativa, ma io ho voluto richiamare il problema perchè già in diverse occasioni sono intervenuto in proposito e purtroppo debbo constatare che la situazione è rimasta invariata.

Connesso a tale questione c'è anche il problema dei natanti che sostanzialmente vanno a pescare in acque confinanti con altri paesi, come la Tunisia, la Jugoslavia, Malta, per cui nell'arco di questi anni si sono verificati episodi di cui l'onorevole Ministro è a conoscenza. Del resto, nella sua venuta a Palermo questo problema è stato prospettato ultimamente dai pescatori di Mazzara; e in quell''occasione il Ministro si era impegnato a risolverlo. Mi rendo conto che un problema di questo tipo non si può risolvere dall'oggi al domani, perchè le responsabilità possono essere addebitate anche ai motopescherecci stessi siciliani o meridionali che spesso oltrepassano i limiti delle acque territoriali. Tuttavia c'è una realtà grave che il Ministro, a conoscenza del problema, deve cercare in un certo modo di verificare per evitare certi episodi che determinano anche una situazione incresciosa nelle marinerie del Meridione.

E le ricordo anche, signor Ministro, che in occasione dello sciopero dei cantieri navali di Palermo lei si era impegnato a provvedere momentaneamente in attesa di una disposizione di legge. Questo lo dico non per criticare, ma per richiamare l'impegno che lei aveva assunto con i sindacati e con gli operai, per superare la situazione che si è ulteriormente appesantita. Quindi la pregherei di volermi dare notizie in merito a tale questione.

In relazione ai trasporti marittimi, io mi rendo conto che le difficoltà non vengono soltanto dal Ministero della marina mercantile, ma anche da quello dei Trasporti per quanto concerne i collegamenti col Meridione e con le Isole. E mi rendo anche conto che questo non è solo un problema del Ministero della marina mercantile o di quello dei trasporti, è un problema generale. Per correttezza dobbiamo anche dire che gli italiani purtroppo vanno in ferie nello stesso periodo, per cui un'organizzazione dei trasporti non può sempre prevedere una situazione che è certamente esplosiva nei momenti di punta.

Comunque, noi dobbiamo cercare di trovare una soluzione. Io non parlo della questione relativa al trasporto delle merci, che è ancora più grave perchè determina una situazione che lei già conosce.

Per quanto concerne i porti, a mio avviso il Ministero dovrebbe procedere ad una nuova classificazione. Non è possibile attenersi alla classificazione passata. Noi abbiamo una situazione incresciosa nei vari porti italiani; non parlo dei grossi porti come Genova, Trieste, Palermo o Livorno che hanno problemi di carattere generale. Ma vi sono numerosi porti meridionali che oggi come oggi hanno un'importanza notevole perchè il Meridione è la porta del Mediterraneo. Ormai la prospettiva di sviluppo del nostro Paese è nel Mediterraneo, con i paesi africani e quindi dobbiamo cercare di dare un impulso ai porti meridionali e fare una nuova classificazione.

Anche le strutture dei porti sono importanti. Io mi rendo conto che tutto questo investe la competenza del Ministero dei lavori pubblici, del Ministero dei trasporti e del Ministero della difesa. Quando si è dovuto realizzare il porto nel mio paese abbiamo dovuto interessare ben quattro Ministeri, perchè la realizzazione di un porto comporta il nulla-osta di altre amministrazioni. Debbo dire però che dopo l'indagine condotta dalla nostra Commissione è emerso un nuovo impegno da parte del Ministero di portare a compimento alcune soluzioni, per rendere i porti italiani effettivamente concorrenziali con quelli stranieri. E debbo dare atto al Governo di questa indicazione che scaturisce da un nuovo finanziamento dell'ordine addirittura di 1.000 miliardi.

Nella regione Sicilia abbiamo fatto la legle sulla pesca. Quando si parla di pesce azzurro è giusto che vi sia un'azione promozionale. Perchè se non continuiamo questo tipo di pesca i pescatori non fanno altro che chiedere contributi di altro tipo. La regione Sicilia attualmente ha fatto una legge con la quale vengono stanziati contributi prevalente-

mente a favore della pesca del pesce azzurro. Se, ad esempio, un pescatore vuole costruire un motopeschereccio per la pesca del pesce azzurro, ottiene dalla regione un contributo maggiore rispetto alla domanda per la pesca di un altro tipo di pesce. Questa legge è stata votata da parte di tutti i raggruppamenti politici e sta dando un'impulso notevolissima alla pesca.

Anche per il gasolio è stata approvata una legge regionale. Abbiamo speso quindici miliardi per dare questo tipo di contributo. Da cinquanta lire lo abbiamo infatti portato a cento lire. Mi chiedo allora perchè le altre regioni non possono fare questa tipo di leggi come abbiamo fatto noi. Se le regioni non lo fanno vuol dire che il Governo si deve prendere l'onere di questa iniziativa.

L A P O R T A . La legge da lei citata è stata impugnata dal commissario dello Stato.

S E G R E T O . È una notizia che ignoravo.

Per concludere, nell'annunciare l'astensione del Gruppo socialista, sono convinto che la sua presenza, signor Ministro, potrà dare un impulso nuovo e potrà determinare nuove prospettive per dare alla marineria italiana migliori prospettive.

M O L A . Signor Presidente, sono d'accordo con le cose dette dai colleghi Benassi, Guerrini, Gusso e Tonutti. Desidero solo sollevare due o tre problemi.

Il primo punto riguarda la sicurezza della navigazione e delle operazioni portuali. È una mia opinione che questa tematica sia trascurata dal Ministro della marina mercantile. Tanto è vero che nella nota preliminare alla tabella 17 non si fa menzione di questi problemi. Ora noi non abbiamo dati, e non so se il Ministro ce li possa fornire, sugli infortuni nella navigazione e nelle operazioni portuali. Non sappiamo se sono in aumento o in diminuzione. Comunque credo che gli infortuni nella navigazione e in porto possono essere considerati abbastanza frequenti. Quindi occorrerebbe da parte del Ministero una attenzione particolare verso questa problematica e l'adozione di misure per garantire una maggiore sicurezza della navigazione e delle operazioni portuali.

Inoltre vorrei conoscere l'opinione del Ministro circa la vicenda dello Stabia I, affondato nel porto di Salerno circa un anno fa. La tragedia dello Stabia I è veramente emblematica e sconcertante perchè non si capisce come mai delle vecchie « carrette del mare » (del tipo dello Stabia I) possano ricevere l'autorizzazione a navigare.

Non si capisce come mai una nave all'uscita del porto possa affondare senza che i soccorsi della Capitaneria di porto riescano ad impedire l'affondamento. Poi è sconcertante soprattutto il fatto che, a distanza di un anno, non sia stato ancora recuperato il relitto della nave, cosa che sarebbe stata indispensabile per l'esecuzione dell'inchiesta sulle cause del nuafragio e che, fra l'altro, avrebbe anche un risvolto umano perchè è opinione diffusa che nel relitto siano rimaste imprigionate le salme di tre dei marittimi che vi erano imbarcati.

Una seconda questione è quella del controllo da parte del Ministero (magari d'intesa con il Ministero delle partecipazioni statali) sull'attività delle società che fanno capo alla Finmare. Cito due esempi. Il primo: in questi giorni sulla stampa è apparsa la notizia che una delle società Finmare starebbe per noleggiare per dieci anni due navi — o meglio due carrette del mare — della flotta Lauro, per trentasei miliardi di spesa. Ora, poichè Lauro è anche comproprietario di una testata giornalistica, e poichè in tale giornale è interessato anche un esponente del Governo, non vorrei che, per questi motivi, si giungesse alla stipula di questo contratto di noleggio.

E V A N G E L I S T I , *ministro della marina mercantile.* Vi posso assicurare che non firmo e non firmerò mai un contratto del genere.

M O L A . Questo volevo sapere. L'altro esempio è quello dei rapporti tra i marittimi e le società Finmare. Il contenzioso tra i marittimi dipendenti delle società Finmare è sempre stato molto voluminoso. Abbiamo

avuto l'esempio dell'esodo agevolato e le cause per il ricalcolo dello straordinario; adesso abbiamo circa quattromila vertenze giudiziarie che riguardano altrettanti marittimi dipendenti della Finmare per il ricalcolo dello straordinario e delle altre indennità loro forfettizzate. Non entro nel merito se le rivendicazioni dei marittimi siano giuste o meno: è un problema sindacale; dico soltanto se non sia il caso di cercare, anche con l'intervento del Ministero, una soluzione concordata di questa vertenza per impedire che le società Finmare siano portate continuamente in tribunale e siano costrette poi a pagare oltre i risarcimenti ai lavoratori (che spesso riescono a vincere le cause), anche le spese processuali.

Il Ministero della marina mercantile, magari d'intesa con quello delle partecipazioni statali, che sovrintende alla Finmare — che è una finanziaria Iri — potrebbe intervenire politicamente con un'opera di mediazione per evitare che con la conflittualità tra marittimi e società Finmare sia sempre più acuta, e per evitare che le società Finmare siano costrette ad aumentare i propri oneri — già gravosi — per rispettare le sentenze dei tribunali.

Un'ultima osservazione, per quanto riguarda la contieristica, concerne il comportamento del Ministero rispetto alla risoluzione sulla cantieristica, che fu approvata recentemente dalla Camera dei deputati.

E V A N G E L I S T I , *ministro della marina mercantile.* Per la precisione ad ottobre.

M O L A . Devo dare atto, per altro, al ministro Evangelisti che egli si sta muovendo in questa direzione. Sarebbe, oltre tutto, sciocco da parte mia non riconoscere un certo impegno. Esistono i tre disegni di legge presentati alla Camera che non rappresentano, secondo me, ancora un piano-stralcio per dare le commesse all'industria cantieristica, ma sono un'iniziativa apprezzabile salvo, poi, a discuterle nel merito quando ne avremo l'occasione.

So che il Ministro ha avviato con le organizzazioni sindacali dei rapporti costruttivi, e di questo gli do sinceramente ed onestamente atto; però la risoluzione prevedeva la presentazione entro il 31 ottobre di una relazione sullo stato della flotta nazionale e sull'attuazione della legge n. 684; entro il 30 novembre la presentazione di un nuovo piano della cantieristica; entro il 31 ottobre il piano-stralcio per le commesse alla cantieristica e poi prevedeva un intervento del Governo presso la Comunità economica europea per stabilire un nuovo ruolo della flotta e della cantieristica italiane. Ebbene, devo dire che, almeno in parte, l'impegno del Ministro sembra inadeguato, cosa, questa, particolarmente dannosa, considerata la situazione della cantieristica. Se prendiamo in esame la situazione di Palermo, o quella di Castellammare di Stabia, con i lavoratori in cassa integrazione, dobbiamo arrivare alla conclusione che tali inadeguatezza si ripercuotono sulle condizioni di vita dei lavoratori.

M I T R O T T I . Onerevole Ministro, sarebbe forse il caso, in occasione dell'esame di questa tabella, mutare parametro di individuazione degli argomenti da trattare. Ed un parametro che si offre spontaneamente a chi si accinge a valutare, anche se in ottica politica, le previsioni formulate può essere quello del « chilometro »: voglio con ciò rilevare che la realtà delle coste italiane, il loro notevole sviluppo, ben consentono di formulare un'equivalenza tra lo sviluppo in chilometri delle coste e lo sviluppo in chilometri dei problemi.

Ritengo, in effetti, che forse un'esasperazione, forse — ancor meglio — un attento interesse porterebbero ad adottare questo metro di individuazione della problematica.

Ma la necessità di essere in assonanza con i riferimenti formulati nello stato di previsione mi induce invece ad articolare il mio intervento tra i riferimenti nodali che da questa previsione possono trarsi. E riferimenti nodali mi sembra di aver colto nell'indicazione, tra gli indirizzi da perseguire, della « ristrutturazione dei servizi di navigazione », del « potenziamento dei porti e delle infrastrutture portuali », nonchè delle « prospettive », quest'ultime anche se solo brevemente accennate.

Ebbene, all'interno di questi tre capisaldi spetterà a me, per la parte politica che rap-

presento, intessere argomentazioni che riempino i vuoti — di un'analisi che dettagliata non poteva essere nella relazione di presentazione — che associno e sposino quest'analisi sia alle indicazioni formulate dalla mia parte politica in altre occasioni sia a sviluppi che queste indicazioni hanno dovuto subire per un adeguamento ad una realtà di problemi in costante evoluzione; e non voglio dire « evoluzione risolutiva » ma semplicemente « evoluzione » il più delle volte, purtroppo, anche peggiorativa.

Gli argomenti che si offrono per riempire i vuoti di questa maglia iniziale così delineata possono trarsi da una carenza macroscopica, che spetta a me sottolineare con carattere di primogenitura; carenza macroscopica che, come parte politica, individuiamo in un'assenza di una politica portuale chiara, univoca e che abbia, fino ad oggi, avuto il conforto quanto meno di una credibilità che possa dimostrarsi credenziale di un perseguimento di fini che, quanto meno, tendano ad esso.

Per motivare questa denuncia — mi si consentirà anche questo termine — sarà sufficiente leggere la realtà di oggi. In altra occasione mi sono peritato di leggere tale realtà attraverso le dichiarazioni che ho tratto dalla stessa relazione di bilancio.

Per la verità, la relazione in esame fustiga meno le carenze fin qui collezionate ma lascia comunque intravedere l'esistenza di queste carenze; esistenza di cui questa Commissione è stata indagatrice attenta in fatto di realtà portuale, ad esempio; carenze — aggiungerò — che fino ad oggi non hanno dato la tonalità meridionalistica al problema, tonalità che ad esso pure spetta e non per motivi campanilistici — mi si consentirà anche questo — ma perchè la questione meridionalistica in fatto di marina mercantile assume carattere ed importanza tale nella semplice prospettiva dello sbocco più immediato verso i Paesi ancora più a Sud dell'Italia; sbocco che dovrebbe essere un obiettivo tra i primi da perseguire se, in effetti, si ricerca quella espansione di mercato che può servire da bombola di ossigeno provvidenziale per certe situazioni economiche italiane.

Ecco perchè ho inteso dare un taglio meridionalistico all'impostazione iniziale del problema, in quanto — ripeto — la parte meridionale dell'Italia è la propaggine più prossima a quegli sbocchi di intervento dai quali ci si può e ci si deve attendere risoluzione per tanti problemi dell'economia italiana.

Di fronte a queste carenze così in linea di massima delineate se ne possono associare altre che, man mano, tendono a riempire quei vuoti iniziali che ho richiamato. E carenze che possono succedere alla prima che ho evidenziato sono la correlazione tra il problema dei porti e il problema della navigazione. Sono problemi, questi, pure individuati all'interno dello stato previsionale, pure individuati all'interno della relazione che questo stato previsionale precede, ma sono problemi che, almeno nell'analisi governativa, non hanno trovato correlazione, quale invece noi sottolineiamo. Ed ancora, vi è una funzione che, all'interno di questa politica così come accennata inizialmente, devono assolvere i porti meridionali; ed anche in fatto di porti la relazione e l'orientamento governativo non sono scesi in una analisi più dettagliata che consentisse di distinguere, nella problematica generale, i toni intermedi di una problematica diversificata (per collocazione geografica e — aggiungerò ancora — diversificata per dimensioni) di questa realtà stessa. Taglio corto dicendo che il mio riferimento è alla « portualità minore » che non ha trovato collocazione specifica nei riferimenti governativi.

Così delineate le direttrici di un'analisi dello stato previsionale, mi sarà consentito scendere nel dettaglio di ulteriori considerazioni.

Ho detto prima: problema dei porti collegato a quello della navigazione. Sarebbe sufficiente richiamare in questa Commissione e in questa occasione certe realtà di certi porti perchè da essa realtà possa trarsi migliore suffragio per una posizione critica. La realtà è quella che vede determinati traffici naturalmente indirizzati a sbocchi portuali geograficamente connessi a queste aree economiche. Ebbene si vedono traffici marittimi, che si dipartono da queste aree eco-

nomiche, subire il dirottamento verso altre realtà portuali per motivi di inefficienze infrastrutturali e strutturali dei porti annessi a dette aree. È una realtà quella del porto di Bari — vi accenno subito — che vede il dirottamento sui porti del Nord di traffici di materie che partono dal Sud, che raggiungono via terra, con mezzi rotabili, i porti del Nord e che solo da questi porti trovano l'avvio verso quei mercati dei paesi del Terzo mondo a cui mi sono riferito prima.

La quantificazione, in termini di costo, che ritengo sia la parte più convincente dell'analisi, la lascio alla competenza e alla capacità degli altri, non ascrivendo a me tanta capacità e tanta competenza, ma ascrivendo tuttavia a me la capacità di fare alcune sottolineature di richiamo a condizioni di logicità operativa che si commentano da sole e che non necessitano di ulteriori argomentazioni a loro suffragio.

Il problema delle infrastrutture se può dirsi a buon punto per la realtà « nordista » (uso un termine forse criticabile, ma che taglia corto nell'individuazione di certe collocazioni geografiche), in quanto buona parte del cammino da compiere è stato percorso, per quel che riguarda il Sud è ancora in una fase di stanca. La risoluzione di tale problema si attarda al Sud, signor Ministro, per motivi che potrebbero essere riportati, con ripetitività, anche in questa occasione: mi riferisco alla lentezza di certi interventi dello Stato, alla incapacità di prevedere gli eventi, alle colpe che — oltre che del Governo — sono della realtà meridionale, per cui esiste una innata carenza, nella gente del Sud, a tentare, a cercare, forme di intervento e di coinvolgimento.

Dico tutto questo perchè la realtà dei porti del meridione vede oggi questi porti disarticolati e sguarniti di quel minimo di organizzazione gestionale che dovrebbe costituire la premessa per ogni serio intervento.

Ci siamo peritati di presentare un disegno di legge per la realizzazione del consorzio del porto di Brindisi e mai come in questo momento il richiamo alla situazione di tale porto diventa attuale per tutti i problemi che, nell'area del brindisino, hanno finito con il gravitare. Ma, oltre che di Brindisi, dovremmo parlare dei gravi problemi del porto di Taranto e di Bari: una terna di localizzazioni portuali sulla quale grava un peso notevolissimo di problemi a tutt'oggi irrisolti.

Al problema delle strutture portuali maggiori, per le quali il richiamo alla necessità di un adeguamento è scontato nella misura in cui si attendono risultati positivi dalla impostazione di una politica dei porti, deve essere associato anche il problema della carenza di strutture della portualità minore che tanta parte ha nella realtà economica e sociale dell'Italia tutta e di quella meridionale in particolare. La portualità minore, infatti, assume collocazioni geografiche alle quali viene nauralmente assegnato un compito di polo aggregante rispetto al vasto *hinterland* economico e sociale che, lungo tutta la penisola, sbocca a mare.

Il sollievo che a questi territori viene dalla possibilità di collegamenti e di uso di una portunalità minore mi pare susciti considerazioni spontanee tali da non meritare ulteriori sottolineature.

Proprio in questa Commissione tale problema è stato toccato in altre occasioni dibattimentali, ma è anche in questa Commissione che io devo lamentare di non aver trovato nel documento in esame sufficienti accenni e riferimenti affinchè esso assumesse una dimensione quanto meno degna di attenzione, di analisi, degna di un'impostazione risolutiva dei problemi ad esso connessi.

Nello schema logico della impostazione dello stato di previsione in esame i riferimenti che sottendono le questioni da me sottolineate non offrono molti spunti di aggancio e di verifica delle varie posizioni, riducendosi tali riferimenti a sottolineare la necessità di una collaborazione tra intervento pubblico e privato in fatto di ristrutturazione di servizi di navigazione; il che è ben poca cosa e, pur se costituisce un'aspirazione lodevole, non consolida — in prospettiva — la risoluzione di problemi reali.

Allo stesso modo, il riferimento a provvedimenti finanziari, accostato e sovrapposto alla realtà della marineria e dei servizi di navigazione, lascia l'« amaro in bocca » se si considera la poca incisività degli interventi

migliorativi decisi dal Governo per questo settore.

All'interno dello stato di previsione si trova solido riferimento — « solido » perchè su di esso si costruisce la stessa impalcatura della Tabella n. 17 — al piano per i porti, ma tale riferimento — tradotto in stato di avanzamento degli interventi — ritengo denoti la inattualità delle previsioni che ad esso si agganciano ed il ritardo nella concreta attuazione di certi obiettivi.

Va detto anche, in questa occasione, che denominatore comune (rispetto alla impossibilità di una lettura organica delle pur ridotte impostazioni programmatiche dei vari settori che stiamo passando in rassegna) si dimostra un attardamento indebito, da parte dell'Esecutivo, nel reggere il passo con lo stato previsionale; di ciò non faccio oggetto di imputazione alle capacità di nessuno (apprezzo anzi le capacità che i singoli responsabili hanno saputo e sanno esprimere) ma ad una impostazione distorta dell'intervento del Governo ormai consolidata, diventata oramai « fossile » e tale da appesantire la realtà politica italiana che, a sua volta, dimostra di non avere sufficienti stimoli perchè ad essa si assegni una capacità risolutiva.

Non da oggi abbiamo dimostrato, come parlamentari, di mettere volentieri all'occhiello il « fiore » della programmazione; ma abbiamo anche dimostrato di essere tra coloro i quali, nel tempo, questo « fiore » lasciano appassire scaricando sugli ingranaggi della burocrazia il ritardo degli interventi che, per la nostra parte politica, deve invece ascriversi ad una carenza di capacità nella impostazione e nella risoluzione dei problemi inseriti in questa programmazione.

Gli esempi a suffragio di questa tesi potrebbero dilagare in tutti i settori: quello dei lavori pubblici e dei trasporti, ad esempio, accentuano in maniera macroscopica i rilievi mossi dalla mia parte politica.

Ho accennato alle strutture portuali con riferimento alla portualità minore e mi sembra d'obbligo, in questo ambito, non disattendere l'esistenza del problema della pesca, che ha trovato ampia illustrazione nell'intervento del senatore Guerrini, intervento che lascio poco spazio ad ulteriori aggiunte. Ma è un riferimento che quanto meno pone nelle condizioni di sottolinearle anche se esso, tradotto in termini di coinvolgimento sociale, assume una dimensione mai quantificata e non quantificata espressamente in questo stato previsionale verso cui sono indirizzati gli impegni di Governo.

Realtà della pesca alla quale fino ad oggi si è rivolta attenzione frammentaria e disarticolata; alla quale si è rivolta attenzione per lo più caratterizzata da provvidenze assistenziali e non da una impostazione logica ed organica dei problemi stessi del settore. Talchè noi abbiamo soluzioni in cui la volontà e la capacità dei singoli di esercitare interventi autonomi, fin anche attività lavorative nel settore della pesca, vengono frustrate da una serie di problemi che vanno dalla inadeguatezza degli scali portuali alla carenza di un minimo di strutture della portualità minore, all'inesistenza di un retroterra di assistenza sociale, di servizi di assistenza del popolo che si dedica alla pesca, fino a scadere in una disattenzione ancora più particolareggiata verso quelle forme di incentivazione cooperativistica che potrebbero essere risolutive di tanti problemi nella misura in cui possono consentire una osmosi di redditività che, per le famiglie che da questa attività vivono, perequa le fonti di reddito.

Come riferimento perequativo ne faccio un altro nella logica con cui ad esso ci siamo sempre riferiti in questa Commissione: è il riferimento perequativo delle gestioni portuali. Questa volta, però, mi riferisco alla portualità maggiore.

Sono stati rassegnati da questa Commissione provvedimenti di finanziamento di consorzi portuali che, se per la capacità di intervento in essi insita tendevano a portare a soluzione problemi specifici di determinati porti, al tempo stesso concretavano delle sperequazioni nei confronti di quegli altri porti che fino ad oggi, per l'incapacità organizzativa prima richiamata o per disattenzione governativa, languono in uno stato di abbandono che ha prodotto una contrazione della operatività e quindi della commercializzazione di siffatte strutture.

Sperequazione che noi ci attendiamo riconosciuta da un orientamento del Governo teso, al tempo stesso, ad eliminarla con provvedimenti che, ponendo in assonanza le condizioni gestionali, assegnino ad esse una impostazione univoca di articolazione; passi in tal senso sono stati fatti con il collezionamento dei dati emersi dall'indagine sullo stato dei porti che è stata con capacità svolta. Ma fino a quando il Governo non concreterà interventi di perequazione di questi squilibri, sussisteranno situazioni all'interno della realtà portuale che determineranno unicamente provvedimenti di emergenza ascrivibili a determinati organi dello Stato, più che provvedimenti di quegli organi ministeriali che hanno invece il compito di programmare e finalizzare per tempo gli sforzi e gli impegni dello Stato.

A queste considerazioni che hanno inteso sottolineare, nell'ottica delal mia parte politica, l'impostazione, il « taglio » che è stato dato alle previsioni di spesa in esame, voglio aggiungerne un paio di contorno ma che mi sembrano altrettanto interessanti.

Emerge dalla relazione quasi una giustificazione per alcuni interventi dello Stato in fatto di cantieristica; giustificazione che intende rapportare interventi ritenuti oggi macroscopici ad una realtà economica che tali interventi recepisce. Se la chiave di lettura, in termini di giustificazione, può essere attuale e accettabile oggi (quando siffatta contingente problematica economica nel settore della cantieristica dà altra luce al problema), le stesse argomentazioni di certo non erano accettabili nel momento in cui l'orientamento era ben diverso.

Da queste considerazioni deve trarsi (ed è questa la parte che voglio sottolineare) una rinuncia del Governo ad assegnare alla cantieristica un ruolo che vada oltre determinati confini.

Il ridimensionamento con cui si giustificano scelte « contenute » (ad esempio in fatto di bacini di carenaggio), è un riferimento troppo contingente per poter dare respiro d'impostazione più ampia ad un orientamento di Governo che pure mi sembra doveroso. Voglio in altri termini dire che l'asserire che il bacino di carenaggio « contenuto », oggi oggetto di scelta governativa, sia in assonanza con certa realtà, è una cosa; il non dire che l'Italia per collocazione geografica, direi per funzione logica nell'ottica di queste strutture e per sbocchi possibili, merita una impostazione diversa, a respiro più ampio, è un'altra cosa! Mi sembra che così si sia evidenziata solo la giustificazione di una rinuncia ad una dimensione di intervento più ampio nel settore; rinuncia che, se da un lato non eccede i limiti della remuneratività dell'intervento stesso, dall'altro, però, relega la portualità italiana su linee di un macro-settore che, sebbene a livello internazionale esista, e sia commercialmente valido, viene invece condannato inesorabilmente da quest'ottica alla perenzione.

È questo l'assillo che associamo anche al fatto che nel settore della macroportualità (e qui mi ci vorrebbe il supporto delle cifre) lo Stato ha riversato dei fondi che, nella loro globalità, ormai ruotano nell'ordine di miliardi e miliardi. Pensiamo che l'avere espletato già questi impegni non dovrebbe consentire *sic et simpliciter* un ridimensionamento in un ambito troppo angusto quale è quello di una soluzione che io definisco estemporanea, non giustificabile come orientamento definito e certo della politica portuale italiana.

Un ultimo riferimento mi deve essere consentito in fatto di prospettive. Due righe di un capoverso e tre righe di un altro capoverso sono quanto il Governo ha inteso assegnare alle prospettive.

Per ciò che riguarda le prospettive di lavoro e di sviluppo — è detto — si è già accennato alla favorevole incidenza sui cantieri italiani dei due programmi della FINMARE e della Marina mercantile; ciò consentirà di arrivare senza gravi problemi alla soglia degli anni '80, periodo per il quale è generalmente prevista una ripresa delle attività marittime internazionali come portato del superamento della crisi economica.

Cinque righe di nostre aspirazioni — le aspirazioni del Governo le facciamo nostre — ma cinque righe di assenza di prospettive certe. Ecco il commento con il quale io chiudo questo mio intervento.

Con questa immagine di un sipario calato su una scena vuota sul cui fondale solo è scritta l'aspirazione governativa (che può riservarci chissà quali sorprese) io affido alla sensibilità del Governo la nostra aspirazione di vedere lo scenario animato da fattività di opere e da serietà di intenti.

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

G U S S O , *relatore alla Commissione.* Replicherò molto brevemente, sia perchè l'ora è tarda ed anche perchè gli argomenti che sono stati sollevati nel corso della discussione sono tali e tanti che appare difficile fare una replica puntuale e precisa. Perciò dovrò per forza limitarmi a toccare soltanto alcuni punti, senza peraltro dimenticarmi di ringraziare i colleghi che sono intervenuti e che hanno avuto l'amabilità di riferirsi a quanto io ho avuto modo di dire nella mia relazione, talora anche con espressioni gentili per la verità non meritate.

Devo dire che avrei dovuto argomentare con più dovizia di elementi la mia relazione, anche se la stessa è stata abbastanza pesante dato il numero dei problemi che la materia presenta e che sono stati sollevati nel corso della discussione.

Non torno sull'argomento della mancanza di elementi conoscitivi, per cui ho dovuto per forza far ricorso alla mia memoria, che, in verità, si va sempre di più affievolendo, o alla personale documentazione — che, peraltro, non può che essere incompleta —, o a incontri, a colloqui e a discussioni avuti con i rappresentanti dei settori interessati (armatori, cantieri, sindacati), che, ovviamente, si deve cercare di valutare anche in modo critico.

Vi è, peraltro — ed ho avuto modo di dirlo — un lavoro conoscitivo che è stato prodotto nella precedente legislatura soprattutto da questa Commissione, per cui, volutamente, io ho dato per scontato ciò che in passato abbiamo valutato, esaminato e controllato. E perciò, da questo punto di vista, le lacune possono essere ritenute più formali che sostanziali.

Esistono, tuttavia, nella mia relazione altre lacune, che sono state evidenziate dai temi sollevati nel corso della discussione.

Non vorrei qui tornare sul fatto del materiale conoscitivo, ma certo, signor Ministro, sarebbe opportuno che il Ministero si dotasse — non so se può farlo — di una specie di banca dei dati, con pubblicazioni periodiche, che confluissero, poi, in una sostanziosa e precisa relazione che accompagni questo bilancio. La pubblicazione che attualmente il Ministero della marina mercantile produce oltre ad essere incompleta arriva anche — come ho detto — piuttosto in ritardo.

Dalla discussione perciò mi permetto di estrapolare solo alcuni punti come completamento della relazione e almeno come parziale replica agli interventi.

È stato sollevato come punto fondamentale quello della programmazione nel settore marittimo, cioè di una politica della marineria italiana. E i punti che sono stati toccati sono: gli investimenti nei porti, la flotta pubblica, l'armamento privato, i cantieri e, principalmente, l'ordinamento portuale.

Mi soffermo su questi punti nel modo più breve possibile.

Per quanto concerne gli investimenti nei porti, è stato giustamente detto che, in definitiva, i fondi ci sono, anche se non sono sufficienti in linea operativa, ma che si fa fatica a spenderli. Già in altra occasione ho avuto modo di dire che questo ritardo nella capacità di spesa della pubblica amministrazione nel settore specifico delle opere marittime è stato causato soprattutto dall'impoverimento quantitativo ma anche qualitativo del personale che era o è in servizio negli uffici delle opere marittime. Questo è un primo elemento. Ma tale ritardo nella capacità di spesa è anche dovuto alle procedure generali per gli appalti delle opere pubbliche. Ricordo che, recentemente, trattando sul provvedimento degli sfratti, il Gruppo socialista presentò un interessante proposta per pervenire a una rapida esecuzione dei lavori che non fu possibile accogliere data la sede nella quale ci si trovava, cioè di conversione di un disegno di legge che trattava, in definitiva, una questione abbastan-

za estranea come quella degli appalti. Purtuttavia, anche se non è di competenza del Ministero della marina mercantile, resta il problema di come spendere celermente le somme nel campo degli investimenti nei porti e il problema resta anche per gli settori, cioè — come ho già detto nella mia relazione — per quanto riguarda il credito navale e gli aiuti alla cantieristica.

Tuttavia i 1.000 miliardi — perchè tanti sono — stanziati con la variazione di bilancio del 1978 e con la legge finanziaria del 1979 per infrastrutture portuali e per opere marittimi, che si aggiungono ai fondi residui delle precedenti leggi — come è stato ricordato da altri —, se non si risolve il problema del personale degli uffici, non hanno assolutamente la capacità di potersi trasformare in opere.

Credo, pertanto, che non sarebbe male che il Ministro della marina mercantile, il quale è interessato alla soluzione del problema delle infrastrutture portuali, suggerisse al suo collega dei Lavori pubblici che, più che assumere nuovo personale — che, fra l'altro, non potrebbe avere l'esperienza necessaria e la capacità nel settore specifico —, sarebbe opportuno mobilitare tutte le professionalità di cui il Paese dispone, anche esterne al Ministero dei lavori (ricordo che la stessa proposta ho fatto in sede di discussione delle mozioni per la difesa del suolo), e quelle cioè degli istituti universitari, degli istituti di ricerca, degli studi professionali con provata serietà e delle grandi imprese. In secondo luogo, si dovrebbe affidare in concessione agli enti portuali, che sono soggetti alla vigilanza del Ministero della marina mercantile, laddove gli uffici delle opere marittime non riescono per obiettive loro situazioni a svolgere proficuamente questi compiti, l'esecuzione delle opere.

D'altro canto, se non vado errato, con la legge n. 366 questa possibilità era prevista e la stessa, sia pure in modo parziale, è stata richiamata dalla legge finanziaria del 1979. Ma l'applicazione delle procedure della legge n. 366 resta scoperta dal 1980 in poi se non viene approvata la legge finanziaria del 1980, che — come sappiamo — dovrà necessariamente slittare.

Ci troviamo, insomma, dinanzi ad un grosso iato per spendere più celermente possibile i miliardi disponibili per le infrastrutture portuali.

Il secondo argomento estrapolato dalla discussione riguarda la flotta pubblica. Mi sono ampiamente soffermato su tale argomento, sulla rigidità dei vincoli a cui essa è tenuta, sui costi d'acquisizione delle navi (condizionati, nei cantieri italiani, dai maggiori costi che vengono parzialmente compensati da contributi dello Stato), per altro richiamando anche il problema del credito navale che, anche per la flotta pubblica, non ha tutte quelle agevolazioni che, invece possiamo riscontrare in altri Paesi.

Altro aspetto dei maggiori costi interni della flotta pubblica rispetto a quella privata è rappresentato sia dalla maggiore quantità di personale che dalla stretta dei controlli burocratici ai quali l'armamento pubblico è maggiormente assoggettato rispetto ai privati.

Se non si rinnovono queste rigidità e questi vincoli, la programmazione nel settore della flotta pubblica rischia di trasformarsi in un'esercitazione accademica. È, perciò, probabile che sia necessaria una riconsiderazione dei programmi, a suo tempo formulati, di riconversione e ristrutturazione della flotta pubblica, perchè dobbiamo tener conto di quanto è andato cambiando nel mondo (problemi economici, crisi petrolifera, mutamenti politici, nuove tecnologie, eccetera) conservando, poi, un margine di flessibilità, data l'obiettiva difficoltà di programmare rigidamente in una situazione politica — italiana e mondiale — così difficile e mutevole, caratterizzata dall'inflazione galoppante e da uno stato di crisi generalizzato.

Concordo, quindi, su quanto è emerso dalla discussione, cioè sulla necessità ed opportunità di mettere a punto dei programmi, per quanto riguarda la flotta pubblica, con la sola preoccupazione che abbiano quel tanto di flessibilità e di adattabilità indispensabili per poter seguire i repentini cambiamenti che il mondo subisce in questo periodo.

Certo, una particolare considerazione va riservata anche all'armamento privato, dal momento che non tutto il trasporto merci avviene attraverso la flotta pubblica. Ed in verità, analizzando l'allegato n. 6 alla tabella, si ricava che il credito navale — per quel tanto che è lì elencato — ha avuto un occhio di riguardo per l'armamento privato. Convengo, ovviamente, ad ogni modo, sull'opportunità che si eserciti una vigilanza più precisa perchè il credito navale sia erogato con oculatezza e sia destinato ad iniziative veramente valide.

Riconfermo, poi, l'invito a valutare se non sia il caso di portare avanti l'iniziativa che il Governo prese nella passata legislatura, per quanto riguarda i provvedimenti di risanamento delle imprese di navigazione in difficoltà, dal momento che altri settori industriali nel nostro Paese godono — o dovrebbero godere — di tali provvidenze per impedire che molte iniziative, valide sul piano tecnico ed operativo, soccombano a causa del forte costo del denaro.

Un punto dolente, sollevato da quasi tutti i colleghi, è quello dei cantieri. Il problema è complesso e difficile. Anche in questo caso, come per la flotta pubblica, ci troviamo di fronte ad un apparato che non ha bisogno di grandi ristrutturazioni. Molti cantieri, infatti, soprattutto quelli delle società pubbliche a partecipazione statale, sono moderni, attrezzati con tecnologie all'avanguardia. È evidente, però, che i costi sono altissimi, ed in questo campo bisognerà intervenire.

La cantieristica italiana, nella sua parte più seria e moderna, è un bene strategico di cui il Paese — anche se sta attraversando questa grossa crisi — deve essere dotato; ma è necessario pensare anche, ed innanzitutto, ad eliminare quelle attività che non hanno alcuna speranza di poter immettersi proficuamente nel mercato; a sostenere la cantieristica per quel tanto di anni che saranno necessari per una ripresa; ed a valutare attentamente le possibilità di aumentare la produttività e quindi diminuire i costi, sollecitando l'approvazione rapida dei disegni di legge presentati alla Camera.

Un problema trattato poco in questa discussione riguarda l'ordinamento portuale; c'è da dire in proposito che nella passata legislatura abbiamo svolto un certo lavoro, conducendo un'indagine conoscitiva che offre spunti estremamente interessanti.

Questo, del resto, viene riconosciuto da molte parti; si tratta di una realtà dalla quale non possiamo prescindere e nella nostra indagine conoscitiva abbiamo detto che è necessario sperimentare forme di gestione tali da coinvolgere le varie forze presenti all'interno del porto: l'ente portuale (la mano pubblica), l'iniziativa privata ed i lavoratori.

Si era anche pensato, addirittura, che le compagnie portuali potessero trasformarsi in cooperative fornitrici di servizi e che la presenza dei privati si concretizzasse attraverso società o consorzi tra i tre soggetti di cui ho detto (ente pubblico, iniziativa privata e lavoratori) i quali, tutti insieme, gestissero il porto.

Tutto questo, però, andrebbe attuato in forma assolutamente sperimentale in quanto non tutte le realtà portuali sono uguali tra loro: Livorno è diversa da Venezia, Ravenna è diversa rispetto a Genova e così via. In definitiva, ripeto, un modello unico non esiste.

Comunque, poichè la risoluzione di questo nodo comporterà l'apertura o la strozzatura per lo sviluppo dei traffici marittimi interni ed internazionali — considerata la particolare posizione del nostro Paese — ritengo sia giunto il momento, signor Ministro, di cercare con fantasia, con flessibilità, con metodi sperimentali un sistema attraverso il quale eliminare gli attuali inconvenienti.

Sono dell'opinione che se non si scioglie il nodo della produttività dei nostri porti (il che non significa comprimere i salari, perchè se un porto si dimostrasse molto produttivo si potrebbero anche raddoppiare i salari come avviene in certi porti esteri dove si lavora anche di notte e le navi aspettano in rada che si liberino le banchine) il Ministero della marina mercantile fallirebbe uno dei suoi obiettivi più importanti.

Concludendo, ritengo che da tutti i dibattiti svoltisi in questi ultimi anni sul tema

della marineria sia emerso chiaramente — e mi auguro lo abbia percepito anche il Governo — che l'ampiezza dei problemi connessi a tale settore è tale per cui io stesso, che ero in un primo tempo favorevole all'unificazione di tutti i dicasteri che si interessano di trasporti, sto rivedendo questa mia tendenziale propensione.

Mi sono infatti andato convincendo che i temi legati al settore della marina mercantile, ripeto, siano tali e tanti per cui — attraverso opportune forme di coordinamento — alla vitalità di questo settore può essere strettamente connessa la ripresa della nostra economia nazionale.

P R E S I D E N T E . Premesso che la replica del Ministro della marina mercantile, onorevole Evangelisti, avverrà nel corso della seduta pomeridiana della Commissione, comunico che i senatori Guerrini, La Porta, Mola, Montalbano, Benassi, Ottaviani, Valenza e Libertini hanno presentato il seguente ordine del giorno:

L'8ª Commissione permanente del Senato,

impegna il Governo a riferire al Parlamento:

a) sullo stato di attuazione della risoluzione, approvata dalla 10ª Commissione della Camera dei deputati il 13 giugno del 1978, concernente la rinegoziazione del Regolamento CEE di sostegno dei prezzi di alici e sarde;

b) sui ritiri fin qui effettuati dall'AIMA in base al citato Regolamento CEE.

(0/293/1/8-Tab. 17)

G U S S O , *relatore alla Commissione.* Per quanto riguarda tale ordine del giorno dichiaro di rimettermi al Governo.

P R E S I D E N T E . Non facendosi osservazioni il seguito dell'esame dello stato di previsione del Ministero della marina mercantile è rinviato alla seduta pomeridiana.

I lavori terminano alle ore 14.

SEDUTA DI MARTEDI' 11 DICEMBRE 1979

(Pomeridiana)

Presidenza del Presidente TANGA, indi del Vicepresidente OTTAVIANI

I lavori hanno inizio alle ore 16,40.

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1980 e bilancio pluriennale per il triennio 1980-82 (293)

Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1980 (Tabella n. 17)

(*Seguito e conclusione dell'esame*)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca il seguito dell'esame del disegno di legge: « Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1980 e bilancio pluriennale per il triennio 1980-1982 — Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1980 ».

La presente seduta è dedicata per intero alla replica del Ministro. Prego quindi il ministro Evangelisti di prendere la parola.

E V A N G E L I S T I , *ministro della marina mercantile.* Difficilmente riuscirò a mettere insieme, su un binario di coerenza logica tutto quello che ho da dire; non volevo infliggervi una lunga lettura, ma dato l'andamento di questa discussione, che è stata veramente utile, perchè ho arricchito le mie conoscenze, credo che non potrò farne a meno. Ringrazio tutti gli oratori che sono intervenuti, a cominciare dal senatore Gusso che ha svolto una relazione puntuale, intelligente, precisa e che non ha dimenticato di riempire nella replica gli eventuali « buchi » della relazione; ringrazio i senatori Benassi, Tonutti, Guerrini, Segreto, Mola, Mitrotti. Non per ritualismo o per ipocrisia, in cerca di *captatio sympathiae*, ho detto di aver arricchito le mie conoscenze:

è stato un dibattito serio, cui devo rispondere con altrettanta serietà. Questa è un'assemblea in cui non è possibile dire menzogne o tacere il vero; io parlerò secondo il mio punto di vista, dicendo a ruota libera quello che penso. Il problema principale è quello della volontà politica di far decollare questo Ministero, che io ho trovato veramente frustrato, umiliato tra i funzionari proprio per l'interinato di tre anni e sembra proprio una nemesi storica che Andreotti, di cui io sono il principale collaboratore, abbia fatto l'interinato, poi sono venuto io a prendere il Ministero a tempo pieno. Non v'è dubbio che data l'importanza di questo Ministero rispetto a quello dei trasporti i Ministri che avevano l'interinato non è che non abbiano dato tutto quello pche potevano dare, ma senza dubbio le maggiori cure date agli altri Ministeri hanno fatto in modo che quando sono arrivato io ho trovato un Ministero se non a terra, tuttavia quasi in stato comatoso, soprattutto nei funzionari — che sono validissimi — terrorizzati dal fatto che la Marina mercantile non si sapeva che fine dovesse fare, il tutto aggravato da un'idea nè peregrina, nè malvagia portata avanti dai sindacati, cioè l'unificazione del trasporto aereo, marittimo e terrestre in un unico Ministero. Ripeto che l'idea non è nè peregrina, nè malvagia, ma indubbiamente metteva altro pericolo nelle traballanti fondamenta di questo Ministero. Appena arrivato ho cercato di imprimere un nuovo spirito: ho nominato i due direttori generali che mancavano e l'ho fatto con criteri che definirei arditi: infatti uno è stato nominato per ruolo e l'altro per merito (si badi bene: non conoscevo personalmente i due funzionari, ma li ho conosciuti soltanto quando sono arrivato al Ministero e, tanto per capirci meglio, il direttore generale promosso per merito non è nemmeno del mio partito). Questo io l'ho fatto anche per dare un po' la sveglia, cioè chi lavora meglio va avanti. Ho trovato subito l'impatto dei traghetti, lo sciopero, ho litigato coi sindacati, comunque siamo riusciti a fare qualcosa. Ma soprattutto ho trovato delle cose pazzesche: quando ho detto del porto di Ravenna, che cosa intendevo dire? Qui apro una parentesi per ricordare una cosa che già ho detto: non ho ancora cominciato a leggere la relazione che ho scritto ieri, quindi tutto quello che dico è improvvisato ed è una replica ai vostri apprezzati e precisi interventi, ma non ho corretto una riga di quanto ho buttato giù ieri, non ho fatto il furbo, per quella *captatio sympathiae* di cui parlavo poc'anzi, per venirvi incontro. Quindi quello che leggerò, sulla mia parola d'onore, non ha avuto la benchè minima correzione. Chiudo la parentesi.

Dicevo del porto di Ravenna. È una cosa veramente anomala, che giuridicamente addirittura non esiste e voi lo sapete meglio di me proprio per quella indagine conoscitiva che avete condotto. Per il porto di Ravenna c'è una famosa questione demaniale, quella dei venti metri, per cui siamo andati dal 1961, con Zaccagnini ministro dei lavori pubblici, al 1970, quando la legge è diventata operante, cioè nove anni, senza mai metterci d'accordo: Finanze, Lavori pubblici e Marina mercantile avevano il terrore di riconoscere una situazione di fatto, situazione che aveva portato la SAPIR, società di gestione del porto di Ravenna, a spendere decine e decine di miliardi per far diventare quel porto il primo d'Europa per il trasporto dei cereali; un porto stupendo, in irrefrenabile ascesa, che però non esiste per lo Stato! Sono andato a Ravenna, ho convocato le parti politiche e, per la prima volta, è avvenuto il miracolo: consiglio comunale, consiglio provinciale, consiglio regionale, camera di commercio, sindacati, tutte le forze sociali di qualsiasi tipo hanno detto all'unanimità che bisognava fare una unica cosa: lo Stato doveva rinunciare ad alcune fette demaniali a favore della SAPIR e tutto sarebbe andato a posto. I funzionari avevano paura del magistrato a seguire questa strada. Ora vi do la buona novella: soltanto ieri (essendomi personalmente assunto tutte le responsabilità, sia politiche che morali della vicenda, a costo di andare davanti all'Inquirente) si è firmato l'accordo tra i Ministeri e le parti interessate, e così finalmente ora anche il porto di Ravenna è stato messo a posto.

P R E S I D E N T E . In che termini è stato fatto l'accordo Che cosa ne verrà fuori?

E V A N G E L I S T I , *ministro della marina mercantile.* Ne vien fuori che abbiamo rinunciato a una fetta di demanio in favore della società privata. Il disegno di legge non poteva andare, perchè se avessimo fatto qualcosa del genere per Ravenna tutti gli altri porti si sarebbero ribellati e avrebbero avanzato le loro pretese. È stata un'iniziativa del Ministro: è andata bene (almeno lo spero per me) e tutto è stato risolto.

Problema della Libia; ho una buona notizia da dare. Ho saputo da Tripoli che fra qualche giorno verranno liberati anche gli altri pescatori, compreso il mozzo della nave sequestrata che, pur essendo tunisino, era coinvolto nelle stesse responsabilità dei cittadini italiani. Siamo riusciti a fare una società mista, col 51 per cento in favore della Libia. In questo momento i miei funzionari si trovano a Tripoli e stanno fissando i limiti e la portata di questa iniziativa; pertanto, entro due giorni, darò al senatore Guerrini lo schema degli accordi che si stanno firmando, in base ai quali, senza che il Ministero degli esteri potesse far niente, i pescatori vengono liberati. Qui bisogna aprire una parentesi, perchè con tutti i guai che stiamo passando per l'ENI, la situazione tunisina diventerà ancora più drammatica; nell'altro Consiglio dei ministri abbiamo presentato un disegno di legge punitivo nei confronti dei nostri amici pescatori se continueranno a commettere le stesse trasgressioni; in effetti le acque internazionali si restringono sempre più, perchè sia la Libia che la Tunicia avanzano i loro confini e lo spazio di pescaggio diventa sempre più incerto, drammatico e difficile. Sono stato alla CEE e ho parlato col mio collega della marina mercantile danese, il quale mi ha detto, allargando le braccia, una frase che è emblematica: da due anni mancavo perchè il mio partito aveva perduto le elezioni; poi abbiamo avuto un miglioramento e sono tornato alla marina mercantile. Dopo due anni ho trovato gli stessi problemi irrisolti, la stessa tematica.

Dal 1° di gennaio a giugno la presidenza sarà italiana; poichè il prossimo consiglio della pesca si terrà ai primi di febbraio, molti problemi dovranno essere guardati sotto un'altra ottica. Anche in questo settore c'è una situazione di stallo; siamo riusciti a metterci d'accordo con la Jugoslavia (come è noto questa nazione non vuole accordi con la CEE, ma accetta accordi bilaterali) con la quale abbiamo procrastinato i precedenti accordi sino al 31 dicembre 1979, ma ci sono ottime possibilità per guadagnare tempo sino al 31 dicembre 1980. Di più non si poteva fare. Siamo riusciti a metterci d'accordo con il Canada per il problema delle *baby foca* che vengono uccese in giovanissima età per cui possiamo pescare ancora nelle acque statunitensi, abbiamo fatto un accordo col Senegal e, per il resto, spero che con la mia presidenza in sede CEE, sempre con la famosa *captatio sympathiae*, di poter ottenere qualcosa di più. Certo, parliamoci chiaro: per la pesca siamo soggetti ai danesi, ai norvegesi, perchè loro contano nella Comunità europea, noi contiamo molto meno: è una triste realtà che però bisogna dire con chiarezza.

Ho voluto fare a braccio questa introduzione per poter dimostrare la mia ferrea volontà politica di portare avanti tutti i problemi. La mia relazione sarà un po' lunga, un po' noiosa e ne chiedo scusa alla Commissione, però cerco di affrontare tutti i problemi non con lo spirito del libro dei sogni, ma in previsione dei disegni di legge che intendiamo presentare al vostro esame.

Presidenza
del vice presidente OTTAVIANI

(*Segue* E V A N G E L I S T I) . Un'efficace politica marittima deve assumere un taglio moderno mediante l'attuazione di interventi che, anche se di carattere a prima vista settoriale, postulino il raggiungimento di risultati globalmente rilevanti anche sotto il profilo della produttività. Si rende indispensabile che tale politica si sviluppi e si orienti lungo nuove vie

che integrino e completino quelle nelle quali sono sinora confluiti gli interessi nel settore marittimo. Basti considerare tutta la serie di nuovissimi, complessi problemi venuti alla luce e discussi in sede di Nazioni Unite nel corso delle varie sessioni della Conferenza sul diritto del mare, molti dei quali connessi con gli orientamenti in campo marittimo recentemente assunti da Paesi in via di sviluppo finora condizionati alla politica dei tradizionali Paesi marinari. Sia però ben chiaro che il problema da sottoporre con priorità assoluta allo studio, senza la cui soluzione tutti gli altri cui ho accennato rischiano di rimanere privi di impulso, è quello concernente la struttura centrale e periferica del Ministero della marina mercantile, sia in uomini che in mezzi.

L'esodo degli ex combattenti — che per tale Amministrazione ha raggiunto punte altissime, senza la possibilità di ricorrere a un *turn over* — la mancanza assoluta di personale tecnico al centro e in periferia, l'inesistenza delle attrezzature che in altri Paesi sono più che normali nell'ambito di un settore pubblico amministrativo tanto delicato, rendono difficile impiantare una politica marittima più che efficiente. E per dimostrare che tale esigenza sia veramente sentita, basti considerare, tralasciando l'analisi dell'evoluzione delle attività marittime negli ultimi decenni, alcuni aspetti della problematica connessa con l'economia marittima, quali l'esigenza di continuo controllo dei flussi e delle deviazioni dei traffici internazionali per i riflessi che da essi derivano per il nostro armamento e per i nostri porti, la crescente richiesta di velocità nelle operazioni portuali, a seguito dell'incremento del movimento delle merci, per consentire sempre più brevi soste delle navi nei porti; l'organizzazione del lavoro portuale; la competitività dei nostri cantieri e della nostra flotta; lo sviluppo della pesca marittima e la ricerca di mezzi per la tutela dell'attività stessa, anche in campo internazionale e per la protezione della fauna ittica; la tutela dell'ambiente, la prevenzione dell'inquinamento e la disciplina degli scarichi in mare, la difesa e gestione delle coste, l'utilizzazione ottimale del demanio marittimo a destinazione industriale e commerciale; l'applicazione delle nuove norme in materia di sicurezza della navigazione e di salvaguardia della vita umana in mare, in attuazione delle convenzioni internazionali e così via.

Svolte queste brevi considerazioni, desidero, a questo punto, passare alla trattazione più specifica di alcuni temi connessi alla competenza del Ministero della marina mercantile, accennando alle linee d'intervento che si rendono, a mio giudizio, necessarie.

Comincio con i cantieri navali. La situazione generale dell'industria cantieristica a livello mondiale continua ad essere critica, data l'insufficienza della domanda di nuove costruzioni per consentire un utilizzo economico degli impianti esistenti. Di fronte a questa situazione, alcuni paesi hanno messo in opera una politica di drastica riduzione delle capacità di costruzione, come il Giappone, la Svezia e l'Olanda; altri paesi cercano di ridimensionare in qualche modo la capacità produttiva (fra questi la Francia), altri, ancora, non vengono toccati eccessivamente dal problema (paesi dell'Est, paesi emergenti tra cui la Corea, il Brasile, Singapore) o lo rinviano a decisioni delle imprese a livello privato (come la Germania federale), altri, infine, come il nostro e l'Inghilterra, versando in una situazione generale di crisi economica, trovano difficoltà a mettere in atto una politica di ristrutturazione che comporti la chiusura di cantieri.

Va da sè che, in ogni caso, quale che sia la politica seguìta, quasi tutti i paesi cercano di assistere finanziariamente la loro cantieristica, al punto che anche la Comunità economica europea che, per anni, ha tentato di giungere ad un totale smantellamento degli aiuti statali ai cantieri, si è dovuta arrendere di fronte all'evidenza ed accettare, almeno entro certi limiti, la corresponsione di aiuti in forma diretta o indiretta, agendo direttamente sui prezzi praticati dai cantieri, o dando contributi all'armamento nazionale o, a volte, ricorrendo ad entrambe le misure.

Le prospettive per una ripresa della domanda si possono suddividere in due fasi; al momento attuale si può ritenere che il fondo della crisi sia stato toccato e che per

qualche anno si potrà avere una tendenza altalenante della domanda, senza, tuttavia, grossi sbalzi; in un secondo momento, situato, a seconda della maggiore o minore tendenza all'ottimismo, tra il 1983 ed il 1985, si dovrebbe avere una generale ripresa della domanda, non però su limiti e misure corrispondenti a queli della prima metà degli anni « settanta ». Le ristrutturazioni compiute su scala mondiale dovrebbero, comunque, permettere in tale momento di trovare un punto di equilibrio. Un ulteriore elemento di squilibrio, una volta ridimensionata la capacità di produzione giapponese e quella degli altri paesi menzionati, potrebbe, in realtà, venire da una politica dei paesi emergenti di sviluppare una propria produzione navale, ma questo è un discorso che andrà approfondito in un secondo momento.

Per quanto riguarda il nostro Paese, il problema della ristrutturazione è stato posto dalla legge 25 maggio 1978, n. 231, quando all'ultimo comma dell'articolo 1 ha previsto che il Governo dovesse presentare entro il mese di agosto dello stesso anno un piano di settore. Tale piano, di cui il CIPE ebbe ad autorizzare la presentazione al Parlamento, riservandosi di discuterlo successivamente, prevedeva alcune operazioni di ristrutturazione, nel complesso modeste, in termin idi impianti da chiudere e di riduzione di posti di lavoro, ma è stato respinto dal nuovo Parlamento che, con risoluzione approvata quasi all'unanimità dalla Camera dei deputati il 3 ottobre scorso, ha impegnato il Governo a presentare al Parlamento entro il 30 novembre una nuova edizione riveduta del piano di settore, nella quale fosse comunque assicurato il mantenimento delle capacità produttive esistenti.

Il piano è stato entro la fine di novembre presentato dal Ministero della Marina mercantile al CIPI, ai fini della presentazione al Parlamento.

Rispetto alla precedente edizione, il nuovo piano prevede un impegno tutto particolare per i cantieri del Mezzogiorno ed una implicita rinuncia alla chiusura di cantieri ed alla riduzione di posti di lavoro. Si prevede che il *turn over* delle maestranze abbia regolarmente corso nel Mezzogiorno e che la sua eventuale sospensione sia oggetto di consultazione per il Centro-nord con le forze sociali e politiche.

L'innovazione è stata questa: i sindacati mi dissero con chiarezza che non avevano preso parte alla elaborazione del piano precedente. Li ho ascoltati e insieme a tutte le forze politiche e sociali ho recepito le loro osservazioni.

Dopo l'approvazione del piano di settore sarà messa in moto l'elaborazione di una legge organica di sostegno, per la quale occorre, per un triennio, un fabbisogno di almeno 240 miliardi di lire l'anno. Nell'attesa, non essendo possibile lasciare il settore privo di qualsiasi sostegno, quando nella generalità degli altri paesi il sostegno esiste (anche in Corea, dove rispetto a loro noi non siamo competitivi per quasi il 50 per cento, lo Stato ha dato un aiuto) sono stati approvati dal Consiglio dei ministri tre provvedimenti stralcio (presentati alla Camera dei deputati con i numeri 929, 930 e 931) che prevedono un intervento statale a favore della produzione cantieristica per il breve periodo, cioè sino al 31 dicembre 1980, con misure a favore della costruzione navale (il primo dei provvedimenti), della riparazione navale (il secondo) e del credito navale agevolato (il terzo). Data la situazione di urgenza, in relazione alla quale si era anche pensato allo strumento del decreto-legge, è sommamente auspicabile che il Parlamento si pronunci al più presto sui tre provvedimenti, in modo da dare sicurezza agli armatori per iniziare il flusso delle commesse ai cantieri.

In proposito desidero fare una piccola annotazione. Il Ministero della marina mercantile è un Ministero veramente atipico. Come Ministro debbo superare notevoli difficoltà per trovare coperture alla cantieristica italiana, ed è, poi, un certo dottor Basilico della Fincantieri, che giudica se Palermo deve o no avere le commesse. In seguito a ciò, ho riferito al ministro Lombardini, in sede di Consiglio dei ministri, che non intendo rimanere in questa situazione. Che sia lui a fare il cassiere, perchè se debbo predisporre un piano, è veramente

un nonsenso che sia poi il dottor Basilico a decidere se, per esempio, Monfalcone ha più diritto alle commesse di Palermo. Questa è una discussione che si sta protraendo, dato il temperamento di chi vi parla, se non a livello di rissa, certamente in modo molto vivace.

Il dottor Basilico, in un certo senso fa un discorso molto giusto perchè vuole che tutto sia alla pari. Benissimo. Abbiamo 33 mila dipendenti di cui 15 mila sono in sovrappiù. Licenziamo 15 mila metalmeccanici? Per quel che mi riguarda non ci penso affatto. Nel momento in cui la situazione della mano pubblica non è incoraggiante, colpire questo settore che ha una tradizione, che lavora bene e che è molto apprezzato all'estero, credo sia sommamente ingiusto.

Certamente tutta la situazione andrà riveduta tra un paio di anni, quando si avrà più chiara la visione della situazione e sarà possibile vedere se l'obiettivo del mantenimento totale della capacità produttiva sia economicamente valido o non si debba, piuttosto, pensare ad un adeguamento della capacità produttiva alle effettive esigenze del mercato.

Al riguardo vorrei fare una osservazione. Quando parliamo di ristrutturazione non dobbiamo seguitare a burlarci. La ristrutturazione è forse possibile al Nord, ma è certo che al Sud chi perde il posto di lavoro, non lo ritrova. Su questo non ho dubbi. Quindi se vogliamo parlare di ristrutturazione, dobbiamo tenere presente che questo spesso significa l'anticamera dei licenziamenti.

È chiaro che, in ogni caso, esistono dei limiti al di sotto dei quali non si può scendere in relazione sia all'importanza economica, politica, strategica dell'esistenza di una flotta italiana per il rifornimento del Paese, sia alle sue esigenze di rinnovamento, sia alla necessità di evitare in futuro la dipendenza dall'estero e quindi di mantenere e di migliorare i livelli tecnologici, sia — e forse soprattutto — di evitare eccessive tensioni sociali.

Non basta, però, una difesa puramente esterna della capacità produttiva, che non potrebbe del resto esercitarsi in modo indefinito, senza riferimento alle grandi compatibilità economiche. Esiste un aspetto che rappresenta attualmente un vincolo per la nostra cantieristica e precisamente quello di livelli di produttività, che le forze sociali si debbono sforzare di aumentare, nella misura resa necessaria dall'accanita concorrenz ainternazionale, e ciò per quanto concerne sia le costruzioni sia le riparazioni navali. Del resto, quanto più sarà possibile recuperare sui livelli di produttività, tanto minore sarà l'esborso necessario per la concessione di sostegni.

Altro problema è quello che riguarda la legislazione sulla nautica da diporto (che in questa sede non ho sentito menzionare e che è importante non soltanto agli effetti produttivi, ma anche come assorbimento di mano d'opera) per la quale è stato elaborato uno schema di provvedimento che sarà al più presto presentato al Parlamento.

Vi era necessità di questo terzo provvedimento nel giro di un decennio? Ritengo di poter rispondere affermativamente, perchè, in realtà, la normativa attuale ha bisogno di qualche revisione, anche se non si tratta, in tutti i casi, di grandi innovazioni, ma di completamenti, di precisazioni, di parziali variazioni. Da altre parti si chiede, anzi, una revisione molto più profonda, ma su questo problema, quello, in concreto, di variare ancora una volta le fasce di navigazione, ci andrei molto cauto, perchè si rischia realmente di creare una condizione di confusione, mentre a noi deve interessare una certezza del diritto, che non porti continuamente a sostituire od a modificare i documenti dei diportisti. Siamo aperti alla più ampia discussione, ma preferiremmo addirittura non fare una terza legge sul diporto che creare delle situazioni in cui ci si potrebbe smarrire. La legge n. 50 del 1951 fissava i limiti delle patenti entro ed oltre 20 miglia dalla costa, la legge n. 51 del 1956 ha ridotto tali limiti entro ed oltre sei miglia dalla costa, ora il portare a tre anni di distanza il limite a entro ed oltre 10 o 12 miglia dalla costa non è certamente un modo per semplificare il problema.

È giusto, direi, andare sempre alla ricerca del meglio, del perfetto, ma non a costo

di non avere più una politica, bensì una serie di provvedimenti (ad esempio per la cantieristica sono state varate otto leggi, tutte inoperanti). E nel settore della nautica spesso si sono chieste a viva voce cose che si reputavano necessarie e che poi l'esperienza ha dimostrato formalmente inutili perchè nella sostanza già c'erano, come il regolamento di attuazione della legge n. 50: meglio, ora, come prevede il nuovo schema, fare un testo unico delle disposizioni legislative esistenti, lasciando che la normativa di tipo regolamentare possa essere di volta in volta adeguata alle mutevoli esigenze non dei princìpi, ma delle cose concrete che evolgono o che richiedono adeguamenti che non attengono alla sfera legislativa.

Per quanto riguarda i servizi marittimi convenzionati, le società del gruppo FINMARE hanno risentito di una situazione che è presente in tutti i comparti in cui opera il capitale a partecipazione statale. È una crisi di carattere generale che investe direttamente il sistema e sulla quale è particolarmente presente l'attenzione del Governo.

In proposito, desidero fare una precisazione. Se le società « Adriatica », « Italia » e « Lloyd triestino » fossero nella stessa condizione di precoma, capirei l'impossibilità di gestirle, ma quando la società « Lloyd triestino » procede bene a differenza delle altre due, comincio a nutrire seri dubbi, se non sulla dirigenza, su qualcosa che non va.

Per quel che concerne la società « Adriatica », che come lei sa, senatore Gusso, ha già 18 miliardi di *deficit* — tre anni fa ne aveva soltanto 4 — ho predisposto un piano ed è stato previsto di destinare ad essa due navi della società « Tirrenia ». Ieri sera, è giunto un telegramma nel quale è scritto che se mi azzardo a mettere in atto questa decisione, si farà uno sciopero che finirà nel duemila.

Dal momento che non è possibile ristrutturare tutto in un organismo per tante ragioni — non inseguo i mulini a vento — è necessario intendersi con le forze politiche e fare qualche sacrificio da ambo le parti. Chiedo quindi aiuto oltre alle forze sindacali, anche a quelle politiche.

Domani avrò un incontro con i dirigenti e i sindacati della società « Adriatica », e prima di compiere qualunque passo sono disposto ad esaminare insieme la situazione.

Devesi aggiungere che in effetti le finalità che si era prefissa la legge n. 684 del 1974 non sono state conseguite nella misura che si sperava.

Cosa voleva quella legge? Innanzitutto sollevare l'erario da un onere, e cioè dal sostegno alle linee passeggeri le cui motivazioni non venivano più riconosciute valide dalla pubblica opinione.

Il legislatore allora ritenne che l'intervento del'erario fosse apprezzabile se finalizzato all'esigenza di sostenere, per il tempo necessario al raggiungimento dell'equilibrio economico, i servizi marittimi per il trasporto merci.

Non vi è dubbio che i risultati gestionali dei servizi delle società del gruppo FINMARE sovvenzionati dallo Stato non sono incoraggianti.

I costi di questi servizi hanno raggiunto cifre considerevoli e tendono a lievitare in maniera ragguardevole e non per motivi totalmente connessi con fatti inflazionistici. Ho dato disposizioni agli uffici che presiedono a questa attività perchè mi forniscano ogni dato ed ogni suggerimento che alleggerisca il carico dell'erario producendo un servizio sempre più adeguato alle esigenze ed economicamente valido.

Le società lamentano di aver dovuto sopportare oneri impropri per sovraccosti di personale e sovraccosti di navi. Questo può essere riconosciuto, al di là di una valutazione critica, ma è anche vero che l'intervento dello Stato rischia talvolta di addormentare lo spirito d'iniziativa.

Debbo qui rispondere al senatore Mola che con molto garbo mi ha ricordato quanto ha scritto « L'Espresso » circa l'acquisto di due navi battenti bandiera tedesca da parte della società « Italia ». Ho messo il veto a tale acquisto perchè, a mio parere, se noi vogliamo aiutare la nostra cantieristica è necessario che l'armamento pubblico faccia costruire le navi dai nostri cantieri. È vero che la cantieristica in questi ultimi

anni ha avuto un'ordinazione di ben 66 navi, tuttavia se si esamina il costo delle navi realizzate dalla mano pubblica, dobbiamo rilevare quanto inferiore sia il costo di quelle costruite dalla mano privata. Quest'ultima non ha avuto un solo giorno di proroga sul tempo fissato, nè un soldo di più. Con la mano pubblica, invece, tutto è slittato sia in tempo, sia in denaro. Questo non si è verificato con la società « Lloyd triestino »; pertanto anche la mano pubblica poteva agire diversamente. Mi assumo ogni responsabilità di quello che sto dicendo, in quanto tutto ciò è documentabile.

Rispondendo infine al senatore Mola dirò che, per quanto riguarda le due navi che egli ha citato, il fatto non sussiste in quanto io non ho mai firmato nè firmerò (qualora venissero avanzate proposte in questa direzione, cosa non ancora verificatasi) tutto quanto viene invece affermato da « L'Espresso ».

Come sarebbe possibile, per un Ministro, non far spendere 11 miliardi ed autorizzare invece la spesa di 36 miliardi all'anno per 10 anni? Dico questo a prescindere dal fatto che il malizioso autore dell'articolo apparso su « L'Espresso » ha fatto confusione tra scafo armato e scafo nudo: i marinai, infatti, comportano un certo costo sia si tratti di navi comprate che di navi noleggiate. Nella cifra di 11 miliardi non era compreso il prezzo di quello che sarebbe costata, in dieci anni, il personale!

Comunque, senatore Mola, io non ho firfirmato niente in questo senso nè lo firmerò e, pertanto, il problema — ripeto — non esiste. Ritengo che questa sia una risposta drastica, precisa, impegnata e responsabile.

Riprendendo quanto stavo dicendo desidero precisare che, in realtà l'elemento che grava pesantemente sull'armamento pubblico è l'ingente quota di spese generali che le società a partecipazione statale chiamano costi impropri e che, forse, avrebbero potuto essere ridotte se si fossero seguìti diversi criteri gestionali.

Scusatemi, onorevoli colleghi, se mi dilungo su questo punto ma voglio far presente che, in maniera assai pignola, ho fatto fare l'inventario dei beni mobili della « Michelangelo » e della « Raffaello » in quanto, essendo un profondo conoscitore della pittura dell'800 e del '900 (si tratta di un mio *hobby* e, in definitiva, della mia professione) mi interessava sapere che fine avessero fatto certi quadri. Ebbene, mi sono reso conto che i quadri c'erano tutti e, facendo i conti, ho potuto constatare che, vendendoli, si potrebbero realizzare miliardi. Perchè, dunque, non vendiamo queste opere d'arte ora abbandonate nei magazzini e destinate a deteriorarsi?

È una questione che io sottopongo al vostro giudizio, onorevoli senatori, perchè si tratta di opere di De Pisis e di Fazzini, ad esempio che sono state valutate sui 4 miliardi e mezzo! Che cosa aspettiamo a venderle. Forse che, prima di noi, arrivi qualche mano ignota e se ne appropri? Ripeto, si tratta di una questione da affrontare insieme perchè, da solo non mi sento di prendere una decisione.

M I T R O T T I . Una vendita, onorevole Ministro, non mi parrebbe certamente la soluzione ottimale!

E V A N G E L I S T I , *ministro della marina mercantile.* Trasferiamo allora queste opere al Ministero per i beni culturali, facciamo qualunque cosa ma non lasciamole marcire nei depositi!

M I T R O T T I . Non mi sembra comunque, signor Ministro, che questa sia una decisione che debba prendere il Parlamento; piuttosto, direi che si tratta di una decisione da prendere con buon senso!

E V A N G E L I S T I , *ministro della marina mercantile.* Che io, tuttavia, non prenderò da solo, senatore Mitrotti, perchè la « spada di Damocle » dell'Inquirente incombe su tutti noi!

Comunque, io ritengo che vada richiamata l'attenzione su questo dato: a che servirebbe continuare a dare contributi, nella prospettiva di non riuscire a portare in equilibrio economico la gestione delle linee? Occorre dunque l'emanazione di un nuovo

provvedimento che miri a sollevare le società a partecipazione statale dai suddetti oneri, per metterle in condizione di competere alla pari con l'armamento privato. La predisposizione dello schema di provvedimento è già in fase avanzata e sullo stesso dovranno al più presto pronunciarsi le Amministrazioni concertanti.

Entro febbraio, pertanto, io prevedo di presentare al Parlamento questo nuovo provvedimento per quanto concerne la FINMARE.

La nostra stessa partecipazione alla Comunità europea determina esigenze impellenti, che impongono una visione globale degli interessi marittimi nazionali facendo perno sulle attività produttive gestite utilmente.

Attivissima è così divenuta in questi ultimissimi tempi la presenza del Ministero della marina mercantile nei rapporti internazionali, nei quali si rileva pesantemente la presenza di flotte statali, decisamente concorrenziali, quali quelle dei paesi dell'Est europeo nonchè dei paesi in via di sviluppo, che aumentano la loro pressione tendente a fornire con propria flotta i beni che essi stessi producono e con essi paesi in via di sviluppo intendiamo operare nel rispetto e nel riconoscimento dei reciproci diritti.

Non poche sono così le difficoltà che il nostro armamento incontra in quei paesi, che effettuano vere e proprie riserve di traffico alla flotta nazionale, provvedimento cui non si contrappone una pari misura da parte nostra, poichè da noi i traffici commerciali sono esercitati liberamente.

Di fronte ad eventi che modificano le situazioni che si ritenevano cristallizzate e ne determinano la frattura, occorre incidere con coraggio sui rami secchi, inventando ed incoraggiando ogni iniziativa utile a rendere la presenza della bandiera italiana nei traffici mondiali alle condizioni più favorevoli a resistere alla concorrenza delle altre bandiere.

Siamo riusciti, tramite rinunioni che hanno avuto buon esito, ad aprire le porte alla politica della « mano tesa » tra imprenditori privati e pubblici (vedi il caso dell'armatore Costa che sta andando a buon fine) e stiamo guardando con molta attenzione alla politica consorziale.

E giungo ora al problema della politica dei porti, toccato un po' da tutti gli oratori intervenuti nel dibattito.

Nel settore portuale lo sforzo del Governo è attualmente incentrato su tre programmi di opere di sistemazione, completamento e potenziamento, indotti da tre distinte leggi di finanziamento; il primo, dell'ammontare di 210 miliardi, traente origine dalla legge n. 366 del 1974, integrata con legge n. 492 del 1975, è stato avviato nel 1975 e, nonostante la lunghezza dei tempi tecnici di esecuzione derivanti da un ciclo estremamente complesso di operazioni, la sua attuazione procede a ritmo soddisfacente, per cui si confida di realizzarlo interamente entro il 1980.

Grazie alle strutture con esse realizzate è stato possibile registrare, nel triennio 1976-1978, un incremento complessivo di 53,5 milioni di tonnellate tra merci imbarcate e sbarcate, pari al 16,7 per cento (1975: tonnellate 320 milioni; 1978: tonnellate 373,5 milioni).

Nello stesso periodo il numero dei *containers* manipolati dai nostri porti si è addirittura triplicato e si ritiene che l'attuale livello possa essere raddoppiato con l'attuazione degli altri due programmi cui si accennerà di seguito.

Il secondo programma, dell'ammontare di 139 miliardi, indotto dalla legge 23 dicembre 1978, n. 844, di variazione al bilancio 1978 (terzo provvedimento) ha avuto concreto inizio a partire dal marzo del corrente anno e la sua attuazione procedere a ritmo intenso, talchè se ne prevede il totale impegno della spesa entro la prima metà del prossimo anno.

Anche tale stanziamento, in analogia al precedente, è stato destinato, seguendo il criterio programmatico sancito dall'articolo 4 dell alegge 6 agosto 1974, n. 366 — per il 90 per cento ai porti di prima classe della seconda categoria (commerciale) e per la restante parte ad alcuni porti-rifugio (prima categoria), che per l'atavica carenza di fondi presentavano un grado di dissesto tale che un ulteriore rinvio dei lavori di

riparazione e sistemazione ne avrebbe compromesso non solo la funzionalità, ma addirittura, in alcuni casi, l'esistenza stessa.

La spesa afferente i porti commerciali consentirà sia il completamento e il proseguimento di opere sospese per carenza di fondi, e quindi inutilizzabili, sia l'avvio di nuove opere indispensabili per il rilascio di alcun porti caratterizzati da notevoli indici di produttività.

In merito al terzo programma è da ricordare che in relazione ai nuovi indirizzi di politica economica elaborati dal Governo nell'estate 1978, è stato accantonato il noto piano organico pluriennale di investimenti portuali, redatto nel gennaio 1976 in ottemperanza all'articolo 1 della citata legge numero 366 del 1974, ed in sua vece è stato redatto *ex novo* il piano triennale per il potenziamento dei principali porti marittimi.

L'elaborato in esame muove dalla considerazione che gli indirizzi di politica portuale indicati al capitolo XI (paragrafo 133) del primo piano economico quinquennale (approvato con legge 27 luglio 1967, n. 685), dove si afferma che si deve promuovere « lo sviluppo dei porti italiani nei confronti di quelli degli altri paesi europei, particolarmente comunitari, il coordinamento con l'intero sistema nazionale dei trasporti », e, successivamente, al paragrafo 134, nel quale, passando a criteri meno generali, si afferma che è necessario fronteggiare in modo deciso « le gravi deficienze strutturali e funzionali del nostro sistema portuale (eccessivo numero di porti, antiquata legislazione che li riguarda, scarsa organizzazione dei servizi e del lavoro portuale, insufficiente manutenzione) « devono considerarsi tuttora validi, essendo state tali deficienze solo in parte eliminate, per ciò che si attiene alle strutture e ai servizi portuali.

Tale programma, senza affastellare l'elenco di tutte le possibili aspettative, ma indicando le opzioni fondamentali, è ispirato: sia al criterio generale d'impiego dei fondi sancito dall'articolo 4 della legge 6 agosto 1974, n. 355, in base al quale « gli stanziamenti devono essere destinati, per non meno del 90 per cento, alle necessità dei porti di seconda categoria, prima classe, il cui traffico commerciale, con esclusione degli oli mnierali, abbia superato un milione di tonellate », con destinazione della restante parte « alla necessità degli altri porti di competenza dello Stato; sia al principio stabilito dall'articolo 107 del testo unico delle leggi sugli interventi del Mezzogiorno, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 6 marzo 1978, n. 218, secondo il quale una quota non inferiore al 40 per cento della somma globalmente stanziata nel bilancio delle Amministrazioni dello Stato per spesa di investimento deve essere riservata ai territori del Mezzogiorno, sia alle direttive emanate dal CIPE il 13 dicembre 1974, aggiornate alle più concrete previsioni circa l'andamento e l'evoluzione, nel medio termine, dei traffici marittimi.

Tali direttive prescrivono che gli interventi nel settore portuale, dovranno prioritariamente essere indirizzati verso:

a) gli scali che hanno una preminente funzione internazionale anche in relazione ai traffici di transito — e che potranno risentire in misura accentuata della concorrenza degli altri porti europei per l'apertura di nuovi collegamenti attraverso le Alpi;

b) gli scali al servizio di ambiti territoriali determinati, mediante la realizzazione di adeguate infrastrutture, soprattutto dove allo sviluppo dei porti si connettono processi di riequilibrio territoriale e di attivazione economica, come in alcune zone del Mezzogiorno continentale e delle isole;

c) i grandi scali commerciali caratterizzati da particolari prospettive di sviluppo derivanti dalla riapertura del canale di Suez;

d) i porti dove lo sviluppo dei traffici nel momento della massima espansione economica determinò gravi situazioni di congestione ed i porti caratterizzati da maggiore densità di traffico di merci secche nonchè dalle più elevate prospettive di crescita.

Ciascuna opera, compresa nel piano, sia essa prevista nella sua integralità o per lotti funzionali (in relazione all'entità dell'onere finanziario e ai tempi tecnici di esecuzione)

risponde al criterio dell'immediata funzionalità e produttività.

Salvo rare eccezioni afferenti al porto di Genova, per il quale sono previste anche opere di sistemazione della zona delle riparazioni navali e di completamento di impianti e strutture del porto petroli (Multedo e piattaforma monormeggio) peraltro di vitale importanza per l'emporio ligure, per l'economia cittadina e per l'intero settore delle riparazioni, tutti gli altri interventi contemplati nel programma mirano a rilanciare i nostri porti sia nel settore dei traffici specializzati che in quelli dei carichi secchi tradizionali.

D'altra parte, data la marcata interrelazione fra traffico marittimo ed evoluzione del reddito appare evidente come una politica di sviluppo debba necessariamente integrarsi con una politica dei porti.

Gli interventi previsti dal programma possono raggrupparsi, sotto il profilo tipologico, in tre gruppi.

Al primo gruppo appartengono tutti quei lavori non più dilazionabili di ristrutturazione, di consolidamento o di completamento delle opere, soprattutto foranee, gravemente danneggiate dall'azione del mare o da altri eventi naturali. I danni accennati, non tempestivamente riparati per mancanza di fondi, si sono andati in questi ultimi anni, appunto per tale motivo, fortemente aggravando, soprattutto nell'Italia meridionale, dove, a parte il disastro del porto di Palermo, rimasto quasi completamente distrutto a causa dell'eccezionale mareggiata del 25 ottobre 1973, altri porti di grande importanza commerciale e sociale (Cagliari, Bari, Napoli, Civitavecchia) sono rimasti inagibili fino al 50 per cento.

Il secondo gruppo riguarda il completamento di opere, generalmente interne, già finanziate e che non è stato possibile ultimare sia per l'insufficienza delle somme finora stanziate per i porti: legge 25 ottobre 1965, n. 1200: lire 90 miliardi; legge 6 agosto 1974, n. 366: lire 160 miliardi; decreto-legge 13 agosto 1975, n. 376: lire 50 miliardi; legge 22 dicembre 1978, n. 844: lire 139 miliardi), sia per il diminuito valore reale di tali somme a causa del fenomeno inflattivo, tuttora in atto.

Superfluo sottolineare la produttività anche di tale gruppo di opere essendo evidente che un'opera iniziata per fronteggiare un determinato tipo di traffico ma non ultimata e rimasta incompleta per esaurimento di fondi — non solo non produce quei benefici economici che si calcolava di ritrarne, ma, abbandonata a se stessa, rischia addirittura di vanificare lo sforzo inizialmente compiuto essendo particolarmente soggetta all'azione dei fattori meteomarini.

Poichè un porto moderno è sempre più paragonabile a un grande stabilimento industriale, che deve essere continuamente aggiornato agli incessanti progressi delle tecniche del trasporto marittimi, sono stati compresi in tale gruppo di opere anche quelle moderne attrezzature meccaniche, quei magazzini, quegli impianti senza dei quali anche una moderna banchina ad alto fondale rischia di trasformarsi in un semplice piazzale ad alto costo.

Nel terzo gruppo, infine, sono state comprese nuove opere di adeguamento previsto da piani regolatori di recente aggiornati o in corso di aggiornamento destinate, sia pure gradualmente, a garantire ai nostri principali porti di fare fronte alle esigenze connesse all'evoluzione del naviglio e dei trasporti specializzati, nonchè ad assicurare la loro competitività nei confronti degli scali esteri europei e particolarmente comunitari per alcuni dei quali (Rotterdam, Brema, Marsiglia, Anversa, Amburgo, ecc.) sono state investite somme di gran lunga superiori a quanto è stato complessivamente speso nel dopoguerra per tutti i porti italiani.

Seguendo i criteri programmatici sopra citati, dai quali scaturisce, tra l'altro, l'esigenza di concentrare un'elevata percentuale degli interventi in un numero ristretto di porti, al fine di assicurarne la massima produttività, nel programma erano stati presi in considerazione in via principale 19 porti (su un totale di 106 tra porti e approdi di competenza statale) nei quali era convogliato nel 1977 il 79 per cento del traffico

marittimo nazionale (tonnellaggio 284 milioni 338.698).

I predetti scali rappresentano quindi le strutture portanti dell'economia marittima del paese.

Gli altri porti, sempre di competenza statale, presi in considerazione erano 8 e avevano movimentato complessivamente il 3,2 per cento del traffico marittimo nazionale (tonnellaggio 11.341.390).

Gli interventi previsti dal programma, che prevede un fabbisogno complessivo di lire 650 miliardi, erano stati così articolati:

a) lire 585.172.000.000 pari al 90,03 per cento destinati ai 19 porti con oltre un milione di tonnellate di merci secche (Savona, Genova, La Spezia, Marina di Carrara, Livorno, Civitavecchia, Trieste, Venezia, Ravenna, Ancona, Napoli, Taranto, Brindisi, Crotone, Palermo, Augusta, Cagliari, Olbia e Porto Torres);

b) lire 64.828.000.000 pari al 9,97 per cento, destinati ad 8 porti con meno di un milione di tonnellate di merci secche (Monfalcone, Pesaro, Fiumicino, Salerno, Bari, Barletta, Catania e Porto Empedocle).

G U S S O , *relatore alla Commissione.* Tra i porti che superano un milione di tonnellate c'è anche Chioggia, che invece non risulta dall'elenco dei porti da lei citati. Ricordo che è stato presentato anche un ordine del giorno in proposito.

E V A N G E L I S T I , *ministro della marina mercantile.* Chiedo venia per questa omissione, quasi imperdonabile.

In attuazione del disposto dell'articolo 107 del testo unico delle leggi sugli interventi nel Mezzogiorno, approvato con decreto del Presidente della Repubblica del 6 marzo 1978, n. 218, gli investimenti destinati al Centro-Nord raggiungevano la quota del 54 per cento circa (lire 351.372.000.000), mentre quelli destinati ai porti ubicati nei territori del Mezzogiorno totalizzavano la percentuale del 46 per cento circa (lire 298.628.000.000).

Senonchè le competenti Commissioni parlamentari permanenti — alle quali, ai sensi dell'articolo 46 della legge n. 843 del 1978, detto schema di programma è stato sottoposto per il prescritto parere — pur riconoscendo, in linea di massima, la validità dei criteri seguìti dalle due Amministrazioni cointeressate, hanno formulato taluni rilievi sia di fondo che formali riguardanti essenzialmente: una certa dispersività degli interventi previsti; la mancata consultazione preventiva delle Regioni interessate, e infine la mancata considerazione delle nuove norme in materia di programmazione portuale, recate dal disegno di legge già approvato dalla Camera ma successivamente decaduto per lo scioglimento anticipato del Parlamento e ora nuovamente ripresentato.

Dette Commissioni esprimevano, tuttavia, parere favorevole all'attuazione del programma limitatamente alla *tranche* relativa al 1979 e prescrivevano che il programma stesso, per la parte relativa agli anni 1980 e 1981, fosse riformulato sulla base delle predette osservazioni critiche e ripresentato alle nuove Commissioni parlamentari per il riesame. In conformità a tale parere, espresso nell'aprile del corrente anno, sono state attivate le procedure previste dall'articolo 34 della legge n. 34 del 1978 per l'avvio della prima *tranche* del programma, procedure che prevedono l'acquisizione delle direttive del CIPE per la formulazione del programma esecutivo, il parere delle Regioni interessate sul programma così elaborato e infine il decreto interministeriale di approvazione, che è stato emanato il 2 agosto 1979.

Successivamente è stato avviato, sempre in stretta collaborazione con gli uffici del Ministero dei lavori pubblici, il lavoro di reimpostazione del programma per gli anni 1980-81 e quello per la formulazione del programma per il 1982. Mentre il primo di detti lavori può considerarsi esaurito, per cui ritengo che unitamente al collega dei lavori pubblici potremmo risottoporlo alle Commissioni parlamentari nel giro di alcuni giorni, il programma relativo al 1982 è tuttora in corso di elaborazione, per cui se ne prevede l'ultimazione verso la fine del corrente mese.

Per quanto riguarda lo schema di programma per gli anni 1980-81 è da osservare che in mancanza di moderni strumenti tec-

nici per il tempestivo rilevamento, studio ed elaborazione dei dati e, quindi, in mancanza di risultati scientifici che solo le moderne tecniche sono in grado di fornire, è stato compiuto ogni sforzo per tener conto, nei limiti obiettivamente possibili, della problematica relativa alla flessibilità delle infrastrutture portuali, al rapporto tra costo e redditività delle opere, e in definitiva alla adozione di criteri di scelta ragguagliati alla funzione economica delle nuove opere.

Si è compiuta, anzitutto, una verifica del ruolo che i maggiori porti svolgono nella economia nazionale, nell'area mediterranea e in quella dell'intera Comunità europea, anche in relazione ai tipi di traffico alimentati da ciascuno di essi, con particolare riferimento a quelli speciali: *containers e roll on-roll off.*

Si può quindi affermare che con questo programma triennale, in corso di rielaborazione, per la prima volta dal dopoguerra vengono impostate opere imponenti e di grande respiro (darsena Toscana di Livorno; raddoppio del molo VII di Trieste; completamento dei due terminali *containers* esistenti e costruzione di un terzo *ex novo,* sanità, a Genova; completamento di nuove darsene ad alto fondale a Napoli, La Spezia, Ancona e Brindisi; costruzione di una nuova darsena a Savona, Civitavecchia e Ravenna; costruzione primo lotto funzionale di Vado Ligure, eccetera) in grado di incidere in misura determinante sulla capacità ricettiva e sulla funzionalità dei principali porti marittimi nazionali.

L A P O R T A . Signor Ministro, mi vuole citare un porto siciliano previsto dal programma, per i lavori da fare?

E V A N G E L I S T I , *ministro della marina mercantile.* Le risponderò domani direttamente.

Nel programma sarà tenuto nel massimo conto il rapporto tra territorio e porto, in modo che questo sia sempre dimensionato su quello del quale costituisce un servizio. Esso, inoltre, si prefigge lo scopo di dare al sistema portuale nazionale l'impronta di una ordinata serie di porti in equilibrio tra loro, cioè ognuno con un suo *hinterland,* più o meno vasto, a seconda del potenziale economico espresso.

In tale quadro programmatico verrà altresì favorita l'integrazione fra gli scali di uno stesso sistema portuale, in modo da evitare che alla congestione di un porto si contrapponga la scarsa utilizzazione di quello vicino, e di perseguire, invece, una razionale distribuzione dei flussi di traffico all'interno di ciascun sistema portuale.

Gli stanziamenti proposti appaiono in conclusione altamente produttivi sia perchè un sistema di porti attrezzati secondo le più avanzate tecnologie costituisce uno dei presupposti della ripresa economica del Paese, sia perchè solo attraverso la realizzazione di opere ed attrezzature portuali moderne, concepite con criteri futuribili di lungimiranza rispondenti alle attuali nonchè alle prevedibili evoluzioni dei traffici e del naviglio, il sistema dei porti marittimi nazionali potrà essere messo in grado di reggere alla concorrenza di quelli dell'Europa comunitaria.

È da aggiungere infine che in relazione all'attuale crisi petrolifera, che postula, tra l'altro, la conversione a carbone di alcune centrali termoelettriche Enel, nonchè la costruzione di altri nuovi impianti del genere, si pone il problema dell'approvvigionamento di dette centrali, quantificabile in circa 6 milioni di tonnellate annue di carbone fino al 1982 e fino ad oltre 25 milioni di tonnellate progressivamente negli anni successivi.

Di questo si è discusso nel recentissimo convegno a Tokio, quattro mesi fa, cui hanno partecipato i Ministri del tesoro e del bilancio.

B E N A S S I . Signor Ministro, è vero che abbiamo già perso un milione di tonnellate di trasporto di carbone che sarà dirottato a Marsiglia?

E V A N G E L I S T I , *ministro della marina mercantile.* Sì, purtroppo è vero.

In tale prospettiva occorrerà anche considerare il problema dell'utilizzazione delle strutture realizzate dalla Cassa per il Mez-

zogiorno (vedi Gioia Tauro) che non sembrano per il momento suscettibili di diverso impiego. Io mi sto adoperando per Gioia Tauro; faremo costruire le due grandi navi da 300 mila tonnellate, poichè questo ha un senso per la stessa Gioia Tauro.

Quanto sopra a prescindere dai problemi di ristrutturazione di alcuni porti non più adeguati a tale tipo di traffico, nonchè della disponibilità di adeguato naviglio per le importazioni del carbone e la successiva distribuzione ai punti di consumo.

Per quanto concerne il lavoro portuale non si può far a meno di rilevare l'opportunità, anzi la necessità, che, senza rinnegare il passato, le strutture operative del lavoro nei porti nazionali vengano riviste in correlazione alle più moderne tecnologie sviluppatesi negli ultimi anni. È una realtà che deve necessariamente portare a considerare il lavoratore del porto come l'operatore specializzato nell'ambito di un sistema organico puntualmente regolato e predeterminato che consenta rapidità, regolarità e, conseguentemente, economicità delle operazioni.

Occorre, quindi, anzitutto verificare se la normativa vigente che regola il lavoro nei porti sia in grado di soddisfare tali esigenze.

Al lavoratore dovrà, comunque, essere assicurato il trattamento economico corrispondente all'alta specializzazione che lo contraddistingue, ma è, altresì, indispensabile che a tale trattamento faccia riscontro una autodisciplina dei singoli e dei gruppi che, favorendo una maggiore produttività, consenta l'isolamento dei rami secchi in un settore quanto mai vitale ma altrettanto delicato dell'economia nazionale.

Alle gravi e documentate carenze del settore si intende rispondere, per quanto riguarda la pesca marittima, senatore Guerrini, con uno schema di disegno di legge concernente la « razionalizzazione e sviluppo della pesca marittima », attualmente in fase di avanzata elaborazione, con il quale per la prima volta nella storia della pesca italiana si tende ad ottenere una normativa organica che abbracci tutta l'attività del settore, dalla produzione al consumo dei prodotti ittici attraverso la commercializzazione, sulla base di una preventiva ed indispensabile ricerca scientifica e tecnologica. Gli interventi finanziari (credito agevolato, contributi a fondo perduto, premi per la trasformazione o demolizione del naviglio in eccesso od obsoleto) diventano strumenti di una politica che si propone obiettivi commisurati alle necessità di tutto il settore.

Una piano programmatico, elaborato con il concorso delle Regioni e di tutte le categorie interessate, deve promuovere lo sfruttamento razionale delle risorse biologiche del mare e quindi uno sviluppo equilibrato della pesca e delle attività connesse.

L'istituzione di zone di ripopolamento e la previsione di periodi di riposo biologico debbono costituire oggetto di altre misure idonee per una efficace tutela del patrimonio ittico. Si dovranno favorire l'ammodernamento, l'incremento e la razionalizzazione delle strutture a terra e della rete di distribuzione e conservazione dei prodotti ittici, al fine di eliminare le notevoli strozzature che oggi impediscono la valorizzazione dei prodotti più abbondanti dei mari italiani.

Mi riferisco al pesce azzurro, alle alici, alle sarde. Qualcuno di voi ha detto che non bastano le gare, che non bastano le attività promozionali. Proprio in questi giorni al Ministero mi sono trovato a combattere per la gara; abbiamo avuto partita vinta e finalmente la gara può essere indotta. Erano stanziati nei bilanci precedenti circa due miliardi e mezzo. La gara ora si sta attuando e cercheremo di operare nel migliore dei modi. Dobbiamo anche pensare ai cibi precotti con il pesce. Il discorso è vario e lungo; nascono nuovi problemi che debbono essere affrontati, e perciò questo Ministero deve esistere, deve andare avanti e fare un salto di qualità.

Altro risultato importante del progetto di legge dovrà essere lo sviluppo e il coordinamento della ricerca scientifica e tecnologica applicata alla pesca, dato che il presupposto di una razionale gestione delle risorse marine disponibili è proprio una ricerca finalizzata a precisi obiettivi. L'intervento in tale settore diventa quindi un cardine dell'azione programmatica. Sarà necessario creare strutture di ricerche adeguate e promuovere programmi di ricerca coordinati tra le istitu-

zioni scientifiche pubbliche e private esistenti, che oggi non sono obiettivamente in grado di rispondere alle necessità della pesca marittima italiana.

L'incentivazione della cooperazione, la promozione dei concorsi di cooperative e delle associazioni dei produttori, il miglioramento delle condizioni di vita degli addetti alla pesca, sono, secondo lo schema di disegno di legge in avanzata fase di elaborazione, altri importanti risultati che il piano programmatico potrà conseguire con la collaborazione degli organismi scientifici, delle categorie interessate e delle Regioni.

Poichè la pesca italiana attualmente non arriva a colmare la domanda interna di prodotti ittici, uno degli obiettivi principali del piano è quello di raggiungere il pareggio della bilancia commerciale del settore, attraverso l'incremento di talune produzioni, la valorizzazione di specie largamente disponibili nei mari italiani (come il pesce azzurro) e lo sviluppo della maricoltura. L'ampliamento del mercato e l'aumento del consumo *pro capite* sono perciò connessi ad un diverso indirizzo ed orientamento della domanda. In altri termini, bisognerà, mediamente una informazione ed una distribuzione adeguata, convincere il consumatore ad utilizzare quello che il mare può dare e non quello che le abitudini, il tenore di vita e le disponibilità finanziarie possono far desiderare.

Altro importante obiettivo è la tutela delle risorse biologiche e quindi lo sfruttamento razionale delle risorse esistenti nei mari italiani, attraverso una attività di prelievo commisurata alle effettive disponibilità di lungo periodo, senza pericolo di causare la estinzione o riduzione delle risorse stesse al di sotto del livello necessario per una attività di pesca economicamente valida.

Questo potrà essere ottenuto soltanto mediante una valutazione scientifica dello stato delle risorse biologiche, della loro dinamica e delle possibilità di sfruttamento, che porti all'adozione di misure idonee ad assicurare l'equilibrio tra la quantità di prodotto pescato in un determinato periodo e le disponibilità di risorse esistenti.

L'impegno finanziario previsto (lire 20 miliardi in sei anni a partire dal 1980) sarà certamente compensato dai risultati che attraverso gli interventi descritti ci si propone di ottenere.

Per quanto riguarda i rapporti con i Paesi esteri, la Comunità economica europea, che si sostituisce agli Stati membri nella stipulazione di convenzioni con Paesi terzi, ha recentemente concluso con il Senegal un accordo di pesca di tipo tradizionale, basato cioè sulla concessione di licenze di pesca verso il pagamento di canoni. L'Italia è entrata nella ripartizione delle quote di pesca.

La Comunità economica europea sta portanto avanti trattative con la Guinea Bissau, e con la Mauritania. Poc'anzi ho illustrato l'accordo di pesca con la Jugoslavia e per quel che concerne la Tunisia è scaduto il 18 giugno di quest'anno l'accordo bilaterale di pesca che prevedeva la concessione di 118 permessi di pesca alla nostra marineria verso la corresponsione di un canone ed ora la Comunità economica europea ha in corso trattative nell'interesse dell'Italia, ma al momento attuale non è possibile formulare previsioni circa l'epoca e il contenuto delle conclusioni. È certo, però, che l'atteggiamento tenuto dalla Tunisia lascia sempre più chiaramente trasparire il suo intendimento di passare la precedente sistema, del rilascio di permessi contro pagamento di canone, alla costituzione di società miste. Ciò all'evidente scopo di utilizzare la nostra tecnologia e la nostra esperienza in materia di pesca per meglio sfruttare a proprio vantaggio le proprie acque territoriali.

Anche le relazioni con Malta creano oggi per noi problemi che richiedono una soluzione, dopo che quello Stato ha esteso a 25 miglia la propria esclusiva di pesca, estromettendo i nostri pescatori da acque abbastanza pescose. Ci si augura che attraverso l'intervento della Comunità economica europea, si possano creare le premesse per una intesa con Malta di reciproca soddisfazione.

In linea generale occorre rilevare che la costituzione, da parte di molti Stati, si zone economiche marittime antistanti le proprie acque territoriali, per una estensione di 200 miglia, ha ristretto notevolmente le zone di

mare straniere nelle quali la nostra flotta peschereccia operava tradizionalmente.

L'alternativa a tale precaria situazione va ricercata in una maggiore potenzialità produttiva delle nostre acque, alla quale si può giungere attraverso: 1) un più intenso disinquinamento dei mari riservati alla nostra attività di pesca; 2) la creazione di impianti di allevamenti ittici nelle acque salmastre; 3) potenziamento degli allevamenti di ostricoltura a mare; 4) riposi biologici nelle diverse zone di mare; 5) razionalizzazione a tutti i livelli della pesca marittima.

E va detto subito che i provvedimenti miranti agli scopi predetti devono essere adottati con urgenza in modo da avvicinare i tempi in cui essi potranno produrre i loro benefici effetti.

L'ultima parte della mia relazione concerne la difesa dell'ambiente marino, la prevenzione dell'inquinamento e la gestione delle coste, settori nei quali mi sto impegnando con una passione della quale non mi credevo capace.

Coinvolgono direttamente l'azione e la responsabilità del Ministero della marina mercantile alcuni recenti svolgimenti dell'ordinamento giuridico e la maturazione, a livello tecnico e politico, di importanti temi la cui interconnessione deriva dal comune riferimento alla gestione del demanio marittimo e alla difesa dell'ambiente marino.

Si intende in particolare fare riferimento all'articolo 59 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616 che delega alle Regioni compiti di amministrazione del demanio marittimo, quando esso sia utilizzato per scopi turistico-ricreativi; alle elaborazioni e perfezionamenti normativi ed esecutivi per dare piena ed efficace applicazione alla legge Merli con particolare riferimento alla tutela delle acque marine e costiere dagli inquinamenti di terra; all'attuazione di accordi internazionali riguardanti gli inquinamenti da navi; alla crescente domanda, registrata di recente in un importante dibattito al Senato, di un intervento finalmente razionale e programmato dello Stato per la difesa del suolo e per la tutela dell'ambiente.

Si tratta di temi tra loro strettamente correlati, il cui nucleo centrale, per quanto qui interessa osservare, si può cogliere nel fatto che, come è stato messo in rilievo da recenti ed importanti ricerche, il demanio marittito costituisce una quota del territorio estremamente fragile perchè esposto all'abusivismo ed insieme fortemente privilegiato perchè si presta a molti usi turistico, nautico, industriale, il cui equilibrio interno, di destinazione e di gestione, può avviare a soluzione molti dei problemi ambientali e di assetto territoriale.

Si va facendo strada il convincimento che proprio al massiccio incremento degli usi turistico-ricreativi del demanio marittimo, che l'Amministrazione della Marina mercantile ha dovuto gestire in questi anni senza adeguate strutture e senza il sostegno e l'indirizzo di una nuova legislazione, che pure era stata promossa dal Governo ma insabbiata proprio dall'8ª Commissione del Senato, debbano ricollegarsi alcuni dei più importanti fenomeni di degrado degli ambienti costieri, sia nel versante marino che in quello territoriale.

G U S S O , *relatore alla Commissione.* Vorrei fare una precisazione. Se lei, signor Ministro, fa riferimento al disegno di legge n. 197 riguardante l'abusivismo sul demanio marittimo, le ricordo che abbiamo chiesto si facesse carico di sentire il Ministero dei lavori pubblici in ordine alla regolamentazione dell'abusivismo sul tipo di quello esistente a Roma — mezzo milione di romani abitano in fabbricati costruiti abusivamente —. Abbiamo domandato come sarà regolato tale abusivismo, ma non abbiamo mai avuto risposta.

E V A N G E L I S T I . *ministro della marina mercantile.* Orbene, nel momento in cui alle Regioni viene affidata la gestione puntuale del demanio marittimo per il settore indicato, l'Amministrazione marittima deve assumersi per intero la responsabilità di una valutazione complessiva dei problemi di destinazione e funzionalizzazione di quell'enorme patrimonio nazionale rappresentato dalla linea demaniale costiera.

In proposito informo la Commissione che ho firmato la lettera in base alla quale, secondo l'articolo 59 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, la regione Toscana si assume ogni responsabilità in materia di spiagge. Alla Toscana faranno seguito tutte le altre Regioni che avranno ottemperato a ciò che è prescritto. Come Ministro ho, pertanto, adempiuto questo vincolante e tassativo dettato della legge. Sia chiaro, tuttavia, che la mia interpretazione dell'articolo 59 per quanto riguarda i porti turistici è inequivocabile: in materia di porti e di attracchi turistici è competente lo Stato, in materia di spiagge sono competenti le Regioni.

Lo stesso problema dell'inquinamento delle acque costiere è connesso ad un'esatta conoscenza e ad un tempestivo controllo dei modi e dei motivi per cui, partendo dal territorio e passando comunque attraverso il demanio marittimo, occasioni e produzioni più o meno consapevoli di eventi inquinanti finiscono per incidere sull'ambiente marino.

L'Amministrazione marittima, nel licenziare gli elenchi che renderanno operativa la delega alle Regioni, si accinge anche a dare alle Regioni stesse direttive per un corretto esercizio dai poteri delegati dal decreto del Presidente della Repubblica n. 616, in modo che sia anche tenuto conto il generale interesse della collettività nazionale per un uso equilibrato di tutto il territorio, di cui il demanio marittimo è parte.

E a questo riguardo vorrei ricordare che, mentre ho dato un deciso impulso alla redazione degli elenchi, che segnavano il passo in sede locale per le non coincidenti valutazioni della autorità marittima e degli organi regionali, ho tenuto a mantenere fermo il principio, ribadito dai massimi organi consultivi dello Stato (come il Consiglio di Stato e Avvocatura dello Stato), che riserva ai poteri diretti della Amministrazione centrale tutto quanto attiene agli interessi della navigazione, e quindi anche i porti e gli approdi turistici, in ordine ai quali era sorta contestazione. L'esercizio della delega dovrà avvenire nei limiti delle norme sostanziali vigenti (codice della navigazione e regolamento per la navigazione marittima) e in aderenza alle direttive che doverosamente mi accingo a formulare.

L'Amministrazione, inoltre, va prendendo specifiche iniziative legislative e di studio per quanto riguarda lo specifico problema della tutela delle acque costiere dagli inquinamenti e l'altro, di ampia consistenza, della integrazione nel complessivo quadro della difesa del suolo degli interventi a difesa delle coste e degli ambienti costieri.

Per la tutela dell'ambiente marino, il Ministero della marina mercantile ha in corso una serie di iniziative legislative, amministrative ed operative.

Nell'ampio quadro di tali iniziative va visto l'insediamento (avvenuto pochi giorni or sono) della Consulta nazionale per la difesa del mare, proprio mentre si discutono gli adempimenti connessi alla legge Merli e ci si avvicina alle scadenze comunitarie entro cui dovremo predisporre un programma per la riduzione dell'inquinamento provocato dalle industrie che lavorano il biossido di titanio (cosiddetti fanghi rossi).

Primo atto della Consulta, di cui fanno parte studiosi ed esperti di vari organismi pubblici, sarà quello di esprimere il proprio parere sulla bozza di disegno di legge sulla prevenzione degli inquinamenti e sulla vigilanza nelle zone di sfruttamento economico già approntato dal mio Ministero. Ho già dato alla Consulta lo schema approntato dal Ministero: il 18 gennaio ci sarà la riunione e questo schema sarà annunciato pubblicamente.

Apro una breve parentesi: a suo tempo ho convocato tutti i rappresentanti delle capitanerie di porto per parlare di una ventilata possibilità di smilitarizzazione. Tutti hanno ribadito il preciso concetto di voler rimanere con le stellette; quindi quando le Regioni avranno le spiagge, andrà a loro il personale civile e faremo dei concorsi regionali per il personale civile in aiuto delle capitanerie. È una precisa notizia, questa, ribadita una settimana fa davanti al Capo di Stato maggiore ammiraglio Torrisi. Anche questa — parentesi nella parentesi — è una anomalia: io dispongo del personale delle capitanerie (che è militare), ma questo dipende, per l'avanzamento, dal Ministero della difesa.

Il provvedimento prevede, attraverso il potenziamento delle capitanerie di porto, la istituzione di una serie di servizi operativi per la vigilanza in mare e per gli interventi di emergenza nei casi di incidenti da cui possano derivare effetti inquinanti. A questo fine è previsto un congruo impegno finanziario per il prossimo triennio, tale da permettere l'acquisto dei mezzi necessari, ma al riguardo va messo in tutta evidenza che il problema pregiudiziale da affrontare e risolvere è quello di superare la frammentarietà delle normative, delle competenze e delle responsabilità amministrative, per poter offrire uno strumento di azione snello, efficiente e di pronto intervento; cioè la normativa è caotica, si affastellano leggi con leggi, le attribuzioni regionali, comunali, statuali sono di difficilissima interpretazione. Pertanto lo sforzo che dovrà fare questa Commissione sarà quello di approntare una normativa chiara, senza problemi applicativi.

Il nuovo metodo consisterà nello scendere il più possibile sul terreno pratico, per adempiere al nostro impegno di privilegiare l'aspetto operativo e per dotare, in questo delicato settore della sua competenza istituzionale, l'Amministrazione marittima dei mezzi reali e personali a copertura dei compiti tradizionali e di quelli di più recente configurazione. Il Ministero, in questo settore, ha circa 60 persone — civili — e quasi tutti nella sede centrale; se voi pensate che per sorvegliare i porti italiani ci sono appena tre funzionari quando il porto di Genova ha più di tremila dipendenti è facile vedere la sperequazione esistente nei mezzi di vigilanza.

Anche per questo settore di attività va ribadito il discorso, cui ho accennato in termini generali, relativo alla assoluta necessità di adeguare nel prossimo futuro l'organizzazione della Marina mercantile alla pienezza dei compiti ad essa affidati, mediante congrui stanziamenti, di cui purtroppo non è traccia nell'atuale bilancio, ma di cui esistono gli spunti nel disegno di legge per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria).

Le sollecitazioni, le indicazioni e i primi importanti risultati che provengono dalla ricerca scientifica, sembrano incoraggiare questi tentativi, certo non facili, di integrazione razionale. Su queste premesse e con grandi speranze si è data vita alla Consulta del mare, alla quale non viene infatti affidato il compito di costituire stanza di compensazione di interessi e motivi inconciliabili o da compromettere, ma quello di avviare, gradualmente e con l'ausilio fondamentale della tecnica e della scienza, quel processo di integrazione tra mare e territorio, che appare ormai indispensabile, che l'esperienza di altri Paesi descrive come ineluttabile e che l'Amministrazione marittima, per sua vocazione e capacità, assai più che per le sue formali competenze appare in grado di promuovere e condurre.

Chiedo ancora pochi minuti alla vostra attenzione per poter rispondere ad alcune osservazioni sollevate questa mattina.

Il relatore mi ha rimproverato — e giustamente — per la mancanza di una pubblicazione seria.

G U S S O , *relatore alla Commissione.* Il mio rimprovero non era rivolto a lei!

E V A N G E L I S T I , *ministro della marina mercantile.* D'accordo, il rimprovero era per l'Amministrazione, ma io oggi ne sono il rappresentante. Il relatore ha ragione, però gli uffici mi dicono che i ritardi lamentati dal relatore sono dovuti prevalentemente all'impossibilità di stampare direttamente la pubblicazione della marina mercantile; tuttavia esistono pubblicazioni che escono annualmente, come la « Consistenza della flotta italiana » e « Nautica di diporto ». Lo scorso anno il Poligrafico aveva comunicato di non poter più pubblicare il volume « La marina mercantile »; nel corrente anno, a seguito della nostra grande esistenza, è stato edito il volume relativo agli anni 1976-77.

G U S S O , *relatore alla Commissione.* È una pubblicazione che reca alcuni dati interessanti, ma è incompleta; ad esempio sui porti non dice niente.

E V A N G E L I S T I , *ministro della marina mercantile.* Un altro rilievo del relatore si riferisce al fatto che uno degli appesanti-

menti dell'esercizio FINMARE deriva dalla vigilanza tecnica del Ministero, che impone, fra l'altro, modifiche di rotta e lunghe soste per le ispezioni.

Gli uffici mi dicono che non risulta, nell'esercizio della vigilanza tecnica, che il Ministero abbia imposto soste o modifiche di rotta alle navi della FINMARE; soste potrebbero essere state imposte dal Registro navale, nell'esercizio delle sue competenze, ai fini della riclassifica e della sicurezza. La Commissione ministeriale che procede all'accertamento delle condizioni di esercizio al momento dell'immissione in linea delle navi, fa coincidere generalmente il proprio accertamento con le prove del cantiere per ovvi motivi di economicità. C'è poi anche il problema della sicurezza da non dimenticare.

G U S S O , *relatore alla Commissione.* La notizia che mi è stata fornita, evidentemente è infondata.

E V A N G E L I S T I , *ministro della marina mercantile.* Il senatore Benassi, il cui intervento ho molto apprezzato per lucidità e precisione, ha affermato che il Ministero si era impegnato a presentare una relazione sulo stato della flotta. Tale relazione, indirizzata al Presidente della Camera dei deputati, è pronta per la firma, quindi io la firmerò in questi giorni. Indipendendetemente dalle notizie apparse sulla stampa per una intervista da me concessa in proposito, l'importante è che io apponga la firma entro due giorni.

Sempre il relatore ha detto che a 5 anni di distanza dall'entrata in vigore della legge n. 684 il regloamento non è stato ancora attuato.

Debbo far presente che vi è stata una lunghissima contestazione con gli altri Ministeri, anche per le modifiche intervenute nella legge n. 684, dovendosi risolvere molte questioni. In primo luogo quella delle spettanze degli oneri finanziari conseguenti alla ritardata erogazione dei contributi. Il testo è stato rifatto due volte ed è stato rinviato due volte al parere del Consiglio di Stato che ne aveva richiesto il riesame. Ottenuto finalmente il definitivo parere del Consiglio di Stato il regolamento è stato approvato dal Consiglio dei Ministri, promulgato con decreto presidenziale il 1° giugno 1979 e pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* n. 285 del 18 ottobre 1979.

C'è poi il problema del gasolio e del contributo a fondo perduto oppure a carico del fondo di rotazione. Per quanto riguarda il gasolio abbiamo diramato per il concerto uno schema di disegno di legge. Come abbiamo già detto nella relazione, per quello che concerne i contributi del fondo di rotazione e quelli a fondo perduto vi sono pareri discordi in merito a quest'ultimo; il servizio competente desidererebbe limitarlo alla ricerca scientifica e agli impianti a terra, destinando il credito derivante dal fondo di rotazione a tutte le altre attività.

Per quanto riguarda il gasolio e la legge della regione sicilia di proroga fino al 1980 dei benefici già concessi tra cui il contributo per l'acquisto di gasolio, non risulta (ho fatto personalmente la ricerca presso la Presidenza del Consiglio e il Ministero del bilancio) che detta legge sia stata impugnata dal Governo.

L A P O R T A . In Sicilia risulta impugnata!

E V A N G E L I S T I , *ministro della marina mercantile.* Sono stato proprio io a fare la ricerca e non credo di sbagliarmi.

Per finire passo al problema del mercantile « Stabia I » e delle 4.000 vertenze giudiziarie. La cosa è molto delicata perchè la commissione d'inchiesta ha ultimato i suoi lavori, la relazione è coperta dal segreto istruttorio e si trova al vaglio della magistratura di Salerno. Quindi, io non posso far nulla se prima non si pronuncia la magistratura. Per le 4.000 vertenze giudiziarie, la FINMARE mi ha sottoposto la questione relativa al ricalcolo; io ho chiesto il parere dell'Avvocatura generale dello Stato che ancora non mi ha risposto. Adesso potrò impegnarmi dinanzi all'ottava Commissione a richiedere con più urgenza questo parere esercitanto le dovute pressioni.

Credo di avere risposto a tutti. Ho cercato di mettere in questa relazione passione e ardimento se non competenza; ho cercato di darvi una risposta che ritengo essenziale,

cioè sulla volontà politica di fare agire il Ministero della marina mercantile non attraverso il libro dei sogni di bilanci irraggiungibili e sempre inadeguati alle esigenze, ma attraverso un impegno preciso, puntuale in collegamento con tutte le forze politiche e sociali.

P R E S I D E N T E . Passiamo ora all'esame degli ordini del giorno.

È stato presentato dai senatori Guerrini, La Porta, Mola, Montalbano, Benassi, Ottaviani, Valenza, Libertini il seguente ordine del giorno di cui ho già dato lettura nella seduta antimeridiana.

L'8° Commissione permanente del Senato, impegna il Governo a riferire al Parlamento:

a) sullo stato di attuazione della risoluzione, approvata dalla 10ª Commissione della Camera dei deputati il 13 giugno del 1978, concernente la rinegoziazione del Regolamento CEE di sostegno dei prezzi di alici e sarde;

b) sui ritiri fin qui effettuati dall'AIMA in base al citato Regolamento CEE.

(0/293/1/8-Tab. 17)

E V A N G E L I S T I , *ministro della marina mercantile.* Accolgo l'ordine del giorno impegnandomi a riferire quanto prima alla presidenza della CEE la vostra richiesta e a comunicare poi a voi la risposta.

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

Non facendosi obiezioni, resta inteso che la Commissione conferisce al senatore Gusso il mandato di trasmettere alla 5ª Commissione un rapporto favorevole sullo stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile.

I lavori terminano alle ore 17,50.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Il consigliere parlamentare delegato per i resoconti stenografici
DOTT. RENATO BELLABARBA