

(1584-A)

Resoconti XVII

**BILANCIO DI PREVISIONE DELLO STATO
PER L'ANNO FINANZIARIO 1982
E BILANCIO PLURIENNALE PER IL TRIENNIO 1982-1984**

**STATO DI PREVISIONE
DEL MINISTERO DELLA MARINA MERCANTILE
PER L'ANNO FINANZIARIO 1982**

(Tabella n. 17)

(IN SEDE CONSULTIVA)

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

INDICE**VENERDI' 16 OTTOBRE 1981**

PRESIDENTE Pag. 709, 713, 714 e passim
BENASSI (PCI) 713
GUERRINI (PCI) 714, 717
GUSSO (DC), relatore alla Commissione . 710,
712, 713 e passim
PATRIARCA, sottosegretario di Stato per la
marina mercantile 710, 712, 713

GIOVEDI' 22 OTTOBRE 1981

PRESIDENTE Pag. 719, 728, 733 e passim
BENASSI (PCI) 719, 724, 727 e passim
FERMARELLO (PCI) 728, 729, 731 e passim
GUSSO (DC), relatore alla Commissione . 729,
732, 737 e passim
MANNINO, ministro della marina mercantile 736,
739, 742 e passim
PATRIARCA, sottosegretario di Stato per la
marina mercantile 742, 727
TONUTTI (DC) 731, 733, 734 e passim

SEDUTA DI VENERDI' 16 OTTOBRE 1981

**Presidenza del Presidente
VINCELLI**

I lavori hanno inizio alle ore 9,55.

« **Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1982 e bilancio pluriennale per il triennio 1982-1984** » (1584)

— **Stato di previsione del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1982 (Tab. 17)**
(Rapporto alla 5^a Commissione)
(Esame e rinvio)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca l'esame della tabella 17 del bilancio dello Stato: « Stato di previsione del

Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1982 ».

Prego il senatore Gusso di riferire alla Commissione su tale stato di previsione.

G U S S O, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli colleghi, non è facile riferire su qualsiasi tabella in termini molto ristretti, ma in particolare non lo è per quella relativa al Ministero della marina mercantile, in quanto non è tanto il documento contabile che rappresenta la situazione della marina mercantile in Italia, quanto tutta una serie di elementi conoscitivi che non sono contenuti nel documento contabile, ma sono reperibili, sia pure con fatica, in altre sedi. Pertanto, la prima osservazione che mi permetto di fare è quella che abbiamo avuto modo di fare in moltissime altre occasioni, tant'è che la nostra voce si sta affievolendo per l'inutilità delle lagnanze; è quella cioè della stringatezza delle note che accompagnano la tabella in esame, per cui la mancanza di elementi conoscitivi crea difficoltà al fine di formulare giudizi seri sulle previsioni del bilancio e costringe il relatore a fare un lavoro di ricerca piuttosto artigianale, che però non risponde al nobile mestiere dell'artigianato, risultando, a mio avviso, non troppo ben fatto. Ci troviamo, dunque, a fare sempre la stessa osservazione, anche se io ormai non ho fiducia che i compilatori delle diverse tabelle — che non sono certamente né i ministri né i sottosegretari — avranno l'occasione o la ragionevolezza di leggere quanto andiamo dicendo in Parlamento così da predisporre per l'anno prossimo qualcosa di più completo. Forse, la nostra è una « voce nel deserto » che non verrà udita da nessuno...

P A T R I A R C A, *sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Mi permetto di interrompere per dire che indubbiamente il nostro Ministero è carente di approfondimento, non solo relativamente alla preparazione dei documenti, ma anche relativamente alla preparazione delle risposte fornite dal Ministro e dai Sottosegretari. Insieme allo stesso Ministro abbiamo rilevato ta-

le carenze e vi posso assicurare che proprio in rapporto alla tabella 17, pochi giorni fa, le direzioni generali competenti sono state non solo sollecitate, ma rigorosamente sollecitate ad effettuare una serie di approfondimenti sulle notizie schematiche che erano abituate a fornire al Gabinetto del Ministro o ai responsabili politici e amministrativi. Quindi, fin da ora mi sembra che si stia venendo incontro all'esigenza espressa dal relatore e che io condivido.

G U S S O, *relatore alla Commissione*. Spero che non sia solo ottimismo, quanto espresso dal Sottosegretario, e che si trasformi in concreta realtà almeno a partire dall'anno prossimo.

Il documento relativo alla tabella 17 consente tuttavia, pur nella sua concisione, di svolgere alcuni ragionamenti. Risparmio alla Commissione tutta una serie di conteggi che ho fatto in materia; mi limiterò ad alcune considerazioni su alcuni punti che, a mio modo di vedere, sono importanti per indicare secondo quale strategia si muova questo comparto della Pubblica amministrazione.

In molte altre occasioni abbiamo avuto modo di rilevare che circa il 91-92 per cento dello stato di previsione in esame, a seconda che si tratta di residui, di competenza, di massa complessivamente spendibile o di autorizzazioni di cassa, è caratterizzato da trasferimenti. Otto sono le voci significative dei trasferimenti, ma nella sostanza sono soprattutto due: la prima è quella per la erogazione di sovvenzioni alla flotta pubblica e la seconda è quella per il credito navale e per la cantieristica. Nella sostanza, la manovra che il Ministero potrebbe mettere in moto per orientare in un verso o nell'altro la politica della Marina mercantile, se i miei conti non sono errati, dovrebbe basarsi su 5 miliardi, cioè risulta praticamente nulla.

Questo primo elemento di valutazione, che non so come potrebbe essere modificato, attenuato o rimosso, fa sì che stando così le cose diventa necessaria un'ulteriore riflessione: quest'anno ci troviamo di fronte ad una grave preoccupazione in quanto

esiste una notevole discrasia rilevabile tra la somma complessiva delle disponibilità spendibili e l'effettiva autorizzazione di cassa per il 1982, che è di circa un terzo rispetto all'ammontare complessivo dei residui e degli stanziamenti di competenza. I residui e gli stanziamenti di competenza raggiungono circa i 1.400 miliardi, mentre l'autorizzazione di cassa raggiunge circa i 450 miliardi, vale a dire appunto un terzo della precedente cifra.

Al riguardo occorrerebbe chiedersi se tale discrasia dipenda dalla incapacità di spendere da parte della Pubblica amministrazione oppure dalle procedure, da ritardi, da remore, da cause connesse con le decisioni della Corte dei conti o altro. I motivi possono essere molti: resta comunque il fatto che soltanto un terzo della disponibilità complessiva è spendibile. Si tratta allora, ripeto, soltanto di incapacità a spendere da parte della Pubblica amministrazione, oppure dietro tutto ciò vi è la impossibilità da parte della cassa di mettere a disposizione più di tanto? A questo quesito io non sono in grado di dare una risposta, ma spero che lo sia il Ministro della marina mercantile o comunque che lo siano i Ministri del tesoro, delle finanze e del bilancio. Comunque, qualunque sia la ragione, non è priva di conseguenze. La nota che accompagna la tabella 17 spiega che « la concessione dei mutui per l'esercizio del credito navale è strettamente legata a tempi tecnici particolarmente lunghi ». Se questo vale per il credito navale, immagino che valga anche per gli aiuti alla cantieristica. Il problema è, invece, diverso per le erogazioni alla flotta pubblica, per le quali per l'anno 1982 è previsto un ammontare di 207 miliardi di residui e 500 miliardi di competenza: si tratta complessivamente di 707 miliardi disponibili, sui quali, però, l'autorizzazione di cassa è soltanto di 220 miliardi, cioè di poco più dell'ammontare dei residui. Di fronte a tale situazione, se i denari non vanno dove vorrebbe il Ministro ma dove costringono le leggi, c'è da chiedersi come la flotta pubblica, cioè la Finmare, possa far fronte agli obblighi per la ristrutturazione che ormai è quasi giunta a compimento. Mancano a

questo riguardo informazioni più approfondite e per ovviare anche a questa carenza dovremo rivolgerci alla Finmare stessa o ai sindacati o all'armamento libero, alla Confitarma: quindi, a fonti estranee, magari diverse l'una dall'altra, e non alla fonte ufficiale che dovrebbe essere il Ministero. Ripeto, questo danaro va per la ristrutturazione della flotta e per mutui che la Finmare ha contratto — il cui rimborso è in gran parte totalmente a carico dello Stato, il quale se non è in grado di rimborsarli, deve fare altri debiti — o per il pagamento delle linee sovvenzionate di collegamento con le Isole. Se lo Stato non finanzia la Finmare, questa è costretta a ricorrere al credito, con le conseguenze che sappiamo sui tassi di interesse e sull'aggravamento complessivo che si registra in quasi tutte le aziende pubbliche ed anche private. È un problema che va risolto e non posso che auspicare che il Ministero ponga allo studio provvedimenti per rimediare alla situazione, che investe la massa dei trasferimenti e soprattutto delle autorizzazioni di cassa e per la quale, obiettivamente, non so come possa funzionare la marina mercantile. Sono, queste, alcune osservazioni sulla parte, a mio avviso, più rilevante che emerge dalla tabella e sulla quale, forse, mi sono soffermato più a lungo di quanto avrei dovuto.

Praticamente, in questo modo vengono trascurati o messi in grave difficoltà tutti gli altri servizi del Ministero della marina mercantile riguardanti, ad esempio, le capitanerie di porto. Mi permetto di richiamare l'attenzione sul fatto che abbiamo approvato in questa Commissione ed in Aula, addirittura il 29 gennaio 1981, il disegno di legge sulla difesa del mare, che fra le altre cose prevede dei modesti rimpinguamenti degli organici dello stesso Ministero e delle capitanerie. È molto preoccupante che, a dieci mesi di distanza, l'altro ramo del Parlamento non lo prenda ancora in esame, sia pure modificandolo, perchè nel complesso, e se ben ricordo, vengono messi in moto 250 miliardi per l'acquisto di naviglio sia per le Capitanerie di porto che per la Marina mercantile, da destinare ad operazioni di salvataggio e alla lot-

ta all'inquinamento che il nostro Paese deve condurre.

P A T R I A R C A, *sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Le Commissioni incaricate di esprimere il parere si sono già espresse. Rimane solo l'esame della Commissione di merito.

G U S S O, *relatore alla Commissione*. Ho accennato alle capitanerie di porto per esemplificare, ma vi è anche il problema dei beni demaniali, per cui il demanio marittimo, in base al decreto del Presidente della Repubblica n. 616 del 1977, per la parte ad uso turistico-ricreativo, doveva passare alle Regioni. Non so esattamente a che punto siano le pratiche di trasferimento di competenza dallo Stato alle Regioni del demanio marittimo ad uso turistico-ricreativo, con i relativi problemi di attrezzature, di mezzi, di manutenzione e di inquinamento. Il senatore Guerrini parlava, tempo fa, delle fattorie marine: non mi intendo dell'argomento, ma ritengo che il Ministero della marina mercantile debba porsi il problema, nell'ambito del processo di disinquinamento e dell'accrescimento della disponibilità di pesce nel nostro mare, con il conseguente uso di proteine non derivanti soltanto da carni bovine, come avviene oggi, ma anche da carni alternative.

Vi è anche il grosso argomento (non so se di competenza del Ministero della marina mercantile o dell'agricoltura), dibattuto negli ultimi giorni al Congresso mondiale di Venezia sull'acquacoltura: una serie di questioni per le quali la mancanza di fondi adeguati impedisce al Ministero di svolgere una politica vera e propria. Vedremo alla Conferenza del mare, che si terrà a Napoli nel mese di novembre, cosa verrà fuori. Non vorrei però che si facessero dotte relazioni ed interessanti interventi senza un supporto finanziario tale da consentire di operare correttamente.

Inoltre abbiamo il grande problema dei porti ed il Consiglio nazionale portuale è un primo tentativo per risolverlo. La vera questione consiste però nel fatto che stanno venendo fuori richieste di riconoscimen-

to di enti portuali — tra l'altro, se ben ricordo, a Brindisi, Bari e Salerno — in un momento in cui gli enti portuali, in quanto tali, sono messi in discussione. Probabilmente il senatore Benassi sarà di opinione diversa, ma io ripeto che sono per l'abolizione delle compagnie portuali, anche se è un'utopia. Da questo punto di vista, sono « amburghese ». Mi hanno detto che ad Amburgo i dipendenti degli enti portuali sono un centinaio, adoperano i *computers* ed il resto è lasciato all'iniziativa privata. Sono idee personali, queste, per cui varrebbe la pena fare una battaglia.

Quindi, il problema è di gestione e non solo di infrastrutture. Lo Stato sta facendo grossi sforzi per ammodernare i nostri porti. Il Ministero dei lavori pubblici, attraverso il Piano di emergenza ed il Piano triennale, se ben ricordo, ha a disposizione circa 1.000 miliardi, che sta spendendo (e spero che lo faccia con tutta cautela ed opportunità). È uno sforzo, ripeto, del quale va dato atto allo Stato perchè, in qualche modo, si sta lavorando per mandare avanti l'attività portuale.

Non altrettanto avviene (non ve ne è traccia nella tabella, anche se se ne parla nel Piano energetico e nel Piano triennale), per il problema dei porti che devono accogliere il carbone nel periodo transitorio del passaggio dal petrolio, parzialmente, al carbone e poi al nucleare; problema che non è stato ancora affrontato e risolto, come non lo è stato quello del trasferimento del carbone dal porto all'entroterra.

Ripeto per l'ennesima volta che, quanto meno per la Valle Padana, l'unico sistema economico a disposizione del Paese è la risorsa idroviaria attraverso la navigazione fluviale, soprattutto lungo il Po. È un tema, questo del carbone, sul quale mi auguro che il Ministro ci possa ragguagliare la prossima volta. Non è una questione di competenza solo del Ministero dell'industria o del Ministero del bilancio e della programmazione economica, bensì, dal punto di vista operativo, anche di specifica competenza del Ministero della marina mercantile.

Un altro tema sollevato ieri da più parti, e soprattutto l'estensore del parere sul disegno

di legge finanziaria, senatore Tonutti, concerne la cantieristica. Mi pare che le divergenze fra l'Italia e la CEE siano state composte. Il settore cantieristico è, a detta di tutti, un settore strategico per i problemi dell'occupazione e dell'indotto ad esso collegati. Non possiamo certamente accogliere un piano della cantieristica, comunque esso sia formulato, se non è accompagnato da alcuni disegni di legge che lo traducano in un intervento legislativo. Così strutturato, come pare nell'intenzione del Governo, anche questo settore potrà essere da noi vagliato attentamente.

Ho già accennato al problema della Finmare. Credo che l'ampiezza dell'incidenza dei trasferimenti a quest'ultima sia tale da rendere necessario un apposito allegato al bilancio, come se fosse una specie di azienda. Probabilmente, dal punto di vista formale, non è la sede propria, ma è opportuno che il Ministero della marina mercantile ci fornisca una relazione abbastanza approfondita sulla Finmare, in modo da farci sapere (non sul bilancio perchè, in fondo ci interessa relativamente) come progredisce la flotta pubblica, se costituisce ancora un elemento valido per l'economia del Paese e se la scelta fatta dal Parlamento nel 1974 è stata giusta, come mi pare si sia rilevato finora. Anche su questo argomento, trattandosi di circa 500 miliardi di competenza, ritengo che dobbiamo avere una risposta.

P R E S I D E N T E . Chiediamo al Sottosegretario di prenderne particolarmente nota. Essendo un argomento di notevole importanza, è molto opportuno che il Ministro dia una risposta.

P A T R I A R C A , sottosegretario di Stato per la marina mercantile. Vi è una polemica in atto tra le Partecipazioni statali ed il Ministro per il collegamento con le Isole, che si vorrebbe sottrarre alla Tirrenia per affidarlo all'Azienda delle ferrovie dello Stato, unificando il sistema di trasporto. È una polemica che oggi ritorna e sulla quale il Ministro potrà fornire il proprio orientamento.

B E N A S S I . A prescindere dal collegamento con le Isole, rimanendo alla struttura portante della Finmare, oltre a quanto chiedeva il relatore sarebbe opportuno conoscere anche alcuni elementi sulla struttura finanziaria della società.

Io ho ricavato, dal *memorandum* presentato dal ministro De Michelis alla Commissione bilancio del Senato, che per la Finmare il rapporto tra mezzi propri e indebitamento è dall'1 al 99 per cento. Quindi, per il 99 per cento dei mezzi finanziari la Finmare ricorre al mercato. La Finsider ha un rapporto dal 7 al 93 per cento; la Fincantieri ha un rapporto, tra indebitamento e mezzi propri, dal 10 al 90 per cento. Sono dati generali, che non consentono di formarsi un'idea precisa, perchè se si va a vedere il disavanzo di gestione si trova che la situazione è sì, preoccupante, ma certamente meno di quanto non lo sia nella siderurgia o in altri settori. In sostanza, si tratta di alcune decine di miliardi di disavanzo della Finmare e della Fincantieri.

Quindi, se si potessero avere questi elementi sul bilancio della Marina mercantile, sarebbe possibile formarsi un'idea più approfondita.

G U S S O , relatore alla Commissione.

A questo proposito, poiché ieri l'altro abbiamo approvato in prima lettura, qui al Senato, il disegno di legge sul conferimento del fondo di dotazione all'IRI, penso non si possa escludere che vi sia un risanamento anche della Finmare da questo punto di vista. Ma vorremo saperlo.

Torno un momento alla cantieristica, perchè la questione è diversa: anche se si arrivasse al risanamento finanziario resterebbe il problema del mercato; bisognerebbe cioè trovare chi ordini le navi, far sì che lo Stato dia il credito navale in modo tale che sia comparabile con quello di altri paesi nostri concorrenti. Se c'è un problema di risanamento industriale, oltre che finanziario, non lo so: sono temi, questi, molto importanti sui quali credo che il Ministro debba dire qualche parola.

Ho accennato al problema dei costi, cioè al problema delle gestioni. Credo che per

le infrastrutture, in qualche modo, fatta eccezione per il settore carbonifero, si stia provvedendo. Vorrei ricordare l'indagine conoscitiva che questa Commissione ebbe modo di condurre anni fa. La relazione venne stampata ed ebbe qualche eco sulla stampa, ma poi è rimasta lettera morta. Probabilmente non tutto è sposabile, di quello che emerge dalle nostre conclusioni; però si è trattato di un tentativo fatto per indagare su questo settore. E siccome credo che nessun Ministro abbia avuto la compiacenza di raggiungerci, di dirci se ha letto o meno quella relazione, vorrei che vi si tornasse sopra e si arrivasse magari a qualche forma di sperimentazione.

In questi anni mi sono formato la convinzione che la realtà portuale italiana è estremamente diversificata; sono avvenute delle incrostazioni tali nei modi di pensare e di agire, così diversi l'uno dall'altro, per cui presumo che una normativa unitaria e uguale per tutti nel nostro Paese sia impossibile. Una cosa è regolamentare il porto di Livorno, altra cosa è regolamentare il porto di Ravenna: sono due realtà diverse, senza contare che addirittura tra Ravenna e Livorno esistono delle diversità, sia pure con una certa omogeneità di condizione, e anche di ordine politico. Allora bisogna rendersi conto che uno degli sforzi ai quali è chiamato il Ministero della marina mercantile, anche se non si arriva all'abolizione delle compagnie portuali come auspichiamo, è quello di realizzare una via di sperimentazione. Per queste ragioni io stesso, che sono relatore su uno dei disegni di legge per la trasformazione di un consorzio in ente portuale, volutamente non riferirò sulla materia, convinto come sono della necessità di una discussione generale sul tema specifico. E in proposito non sarebbe forse male che il signor Ministro la prossima volta ci desse qualche ragguaglio.

Altro elemento è quello relativo al demanio marittimo, al quale accenno non tanto per i ritardi, giusti o non giusti, verificatisi nel trasferimento del demanio turistico ricreativo alle Regioni, quanto per il problema dell'abusivismo e dei porti turistici, che non si sa esattamente se siano di compe-

tenza delle Regioni, del Ministero dei lavori pubblici o di quello della Marina mercantile. Ho visto concessioni della Marina mercantile da una parte e concessioni del Ministero dei lavori pubblici dall'altra. Per le foci dei fiumi, in particolare, sia regionali che interregionali, la competenza non si sa esattamente di chi sia.

Concludo raccomandando di esercitare ogni possibile azione perchè si inquadri il problema della Marina mercantile tenendo conto di tutti gli altri problemi che sono connessi: problema dei raccordi ferroviari con i porti, problema delle dogane; cioè altri temi connessi con il lavoro del Ministero della marina mercantile e sui quali è giusto che si abbia un'idea.

A questo punto, siccome le parti più importanti del bilancio sono quelle sulle quali ho richiamato l'attenzione, penso che la via obbligata sia quella di trasmettere alla 5ª Commissione un rapporto favorevole, con tutte le osservazioni e raccomandazioni che mi sono permesso di fare.

P R E S I D E N T E . Grazie, senatore Gusso, per la chiara esposizione, così stimolante e ricca di spunti per il dibattito.

Dichiaro aperta la discussione generale.

G U E R R I N I . Approfitto dell'occasione che mi viene data per dire qualcosa relativamente al capitolo della pesca, anche perchè mi rendo conto, fatte le debite proporzioni, che tale argomento non è certamente secondario rispetto ad argomenti che potranno essere trattati nel prosieguo della discussione.

Credo che la discussione del disegno di legge finanziaria, e specificatamente della tabella 17, ci offra l'occasione per fare delle rapidissime considerazioni. Vi è un dibattito per quanto riguarda, ad esempio, il rapporto, nella politica dei trasporti, tra l'economia marittima le Ferrovie, le strade, che porta ad una valutazione circa le funzioni del Ministero della marina mercantile. Ora, in tutto il dibattito politico che si va conducendo sull'accorpamento o meno del Ministero della marina mercantile con quello dei trasporti, viene ignorato in pratica il ruolo che il

Ministero della marina mercantile ha rispetto al problema della pesca. Qualche volta, quando si parla di economia del mare, si pensa che questa sia fatta solo di trasporti. Vorrei far presente che in sede di valutazione dovrebbe essere in qualche modo considerato l'aspetto che riguarda l'alimentazione del Paese, con riferimento anche allo sforzo che stiamo conducendo per diminuire i fatti inflattivi e per aumentare quelli produttivi, affrontando inoltre i problemi di un'occupazione che non sia solo quantitativamente adeguata ma anche qualitativamente aperta a giovani qualificati.

Credo che per quanto concerne la questione delle funzioni del Ministero della marina mercantile e della problematica che, prevalentemente, è quella dei trasporti e dei lavori pubblici, debba essere tenuto presente il futuro: nell'ottica, diciamo, dello sforzo che si fa per ridisegnare lo Stato dal punto di vista della riorganizzazione dei Ministeri, deve essere tenuto presente anche questo aspetto.

Ora, è giusto che la pesca vada al Ministero dell'agricoltura oppure è giusto che si faccia un Ministero dell'alimentazione, nel quale i collegamenti col mercato e con i cittadini siano immediati? È giusto, come è avvenuto in altri periodi pre-repubblicani, che vi sia addirittura un'organizzazione specifica alla Presidenza del Consiglio per la pesca?

Ritengo, pertanto, che in questa vasta problematica ci debba essere lo spazio per affrontare anche tale questione. Se la discussione in sé rischia di demotivare una parte del personale che opera presso il Ministero della marina mercantile — che può pensare in qualche momento di essere in lista d'attesa — per quanto concerne, ad esempio, la Divisione della pesca del Ministero, anche se lavora in condizioni di difficoltà, non mi è sembrato di trovarla demotivata; anzi ho trovato sempre, o quasi sempre, competenza e, qualche volta, anche passione, impegno, ricerca di dare un contributo, di sentirsi impegnati e di trovare, innanzitutto, un rapporto con la ricerca scientifica.

Qualche volta si parla in maniera sbagliata dei funzionari, dei burocrati, eccetera;

ma, per nostra fortuna ve ne sono anche alcuni qualificati, che, forse, dovrebbero essere maggiormente ascoltati nella formazione delle idee e delle politiche.

Tuttavia, sia l'organizzazione dei Ministeri sia lo stato del nostro apparato, pur avendo detto quello che ho detto, presentano una situazione difficile, precaria, perchè si lavora in condizioni difficili. C'è una difficoltà nella politica dei quadri, diciamo così, che operano nel campo della pesca.

Il senatore Gusso nella sua relazione ricordava che, per altri versi, vi sono difficoltà nelle capitanerie di porto. Ma non dobbiamo dimenticare le competenze che le capitanerie di porto hanno nel campo della pesca, che non sono solo quella della vigilanza un po' aguzzina, ma anche quelle di una vigilanza qualificata sulle reti e sulle misure delle maglie, della elaborazione di statistiche, eccetera. Svolgono, cioè tutta quell'attività che è meno da apparato militare e più da apparato civile, tecnica, che contribuisce non poco sia alla ricerca, sia alla determinazione dei quantitativi di pesca, sia al necessario rapporto col mercato. In sostanza, noi abbiamo dei quadri, pochissimi, che si sono formati con la loro buona volontà, ma senza una politica dello Stato; mentre abbiamo bisogno di quadri qualificati sia a livello centrale, sia, soprattutto, nelle capitanerie di porto e negli istituti di ricerca. Non è possibile alcuna politica della pesca se lo Stato è assente, soprattutto in questo campo nel quale i fattori privati sono minimi: esistono soltanto dal punto di vista, diciamo, dell'iniziativa della pesca propriamente detta. Il rapporto con il mercato, la questione della commercializzazione, i problemi dell'avviamento al lavoro e quindi dell'istruzione professionale sono collegati a un'azione generale dello Stato. Quindi non si tratta di indebolire ma di rafforzare lo Stato in queste essenziali articolazioni.

Si fanno sempre leggi di intervento, di incentivazione o di disincentivazione di carattere economico. Nel campo della pesca, invece, l'unica incentivazione che possiamo dare è quella della scuola, della ricerca e dell'organizzazione dei quadri dello Stato,

perchè altrimenti, onorevoli senatori, non ne verremo mai a capo. Non so se tale questione sia generalizzabile anche per altri settori. Credo di sì, ma per quanto concerne questo problema specifico è essenziale e vitale che vi sia una particolare attenzione al settore. Qualche volta si fanno delle demagogie, come quella sull'università della pesca, tenendo presente che in Giappone ci sono università del genere. Io, però, sono dell'opinione che non dobbiamo seguire strade che sono tipiche di altri paesi, ma che occorra tener conto del dibattito in corso sull'università italiana, evitando proliferazioni, stando attenti a non compiere fughe in avanti. È certo, tuttavia, che occorre giungere a una facoltà o almeno a un istituto superiore che prepari i « quadri » che vengono fuori dall'università o dagli istituti tecnici. Infatti un ricercatore, laureato, sia pure in biologia, prima che diventi un ricercatore che possa applicarsi alla pesca e possa dare un contributo deve sottoporsi ad un tirocinio almeno decennale, e non c'è niente, tranne la sua personale esperienza, che possa aiutarlo.

Questo è un tema che ci riconduce alla discussione in atto alla Camera e che è stato presente a Venezia, al convegno che ricordava il senatore Gusso; ed un dibattito in merito è previsto anche alla Conferenza del mare, che il precedente Ministro della marina mercantile ha indetto a Napoli per il mese prossimo.

Ritengo, quindi, che da questo punto di vista si debba fare presto, altrimenti non si raggiunge l'obiettivo di combattere l'inflazione, di aumentare i fattori produttivi, di uscire fuori da un circolo vizioso di assistenzialismo inevitabile; se manca l'intervento prioritario di cui si parla da anni, probabilmente non si riuscirà mai a risolvere il problema. Pertanto, il dibattito in corso alla Camera sul disegno di legge-quadro per la pesca deve procedere celermente ed il provvedimento trovare una rapidissima attuazione. L'unica difficoltà che da parte del Movimento Sociale viene frapposta alla sede legislativa non è una difficoltà di merito, per quel che mi risulta, ma di metodo; il Gruppo del Movimento Sociale si oppone

sistematicamente alla sede legislativa per il fatto che leggi importanti avrebbero poca pubblicità. Forse è un pretesto, ma, se questa obiezione viene presa alla lettera, può essere superata, come l'abbiamo superata in altri momenti, dando la possibilità ad una discussione in sede legislativa in Commissione di avere carattere pubblico, con la ripresa televisiva diretta, con la possibilità per i giornalisti di seguire il dibattito, eccetera.

Mi permetto, quindi, di suggerire questa strada al Governo perchè si potrebbe superare l'obiezione che viene fatta per la sede legislativa e dare luogo ad una rapidissima approvazione del provvedimento, già definito nell'ambito della Sottocommissione. Noi del Gruppo comunista, ad esempio, per facilitarne successivamente l'iter al Senato abbiamo già discusso, congiuntamente con i colleghi della Camera, gli emendamenti da apportare in quella sede. Ora, se gli altri Gruppi potessero fare altrettanto e se il Governo raccogliesse questo suggerimento, al riparo da ogni rischio che la situazione politica può presentare, potremmo giungere a quella rapidissima approvazione del provvedimento che, qualunque sia la posizione di ciascuno di noi, costituisce comunque un passo in avanti importantissimo nella formulazione di una politica della pesca nel nostro Paese.

Se seguiremo questa strada, quando il provvedimento approvato dalla Camera giungerà in Senato, saremo in grado di approvarlo nel testo in cui ci perverrà dall'altro ramo del Parlamento con estrema rapidità.

Con questo non intendo sottovalutare il nostro compito: la mia proposta tende a stabilire rapporti di collaborazione tra i due rami del Parlamento che possano consentire di dare l'immagine giusta di un'operatività necessaria, da parte del Parlamento e soprattutto da parte del Governo, agli occhi di un'opinione pubblica che si trova spesso in difficoltà e frastornata da tanti fatti.

Vorrei concludere ricordando che, perchè la pesca dia un contributo alla risoluzione dei problemi economici del Paese — l'abbiamo ricordato in tante occasioni —, l'elemento essenziale della nostra opera dovrebbe essere

quello di agire sulla domanda. C'è un dibattito in corso da anni nel nostro Paese, che ha avuto tante evoluzioni; c'è stato un interessante convegno del CNEL; c'è stato un dibattito che è proseguito a Venezia. Ora molti nel nostro Paese sostengono che sarebbe necessario, data anche la quantità di zone umide e salmastre che abbiamo orientarsi decisamente verso l'acquacoltura perchè i nostri mari sono di scarsa produttività, soprattutto di specie pregiate.

G U S S O, *relatore alla Commissione.*
Di scarsa produttività, ma di buona qualità.

G U E R R I N I. Non guardi solo a Venezia perchè c'è anche il canale di Sicilia, c'è il Tirreno. La laguna è un'altra cosa. Io faccio una semplice valutazione: il Mediterraneo ha una produzione di uno a dieci rispetto agli altri mari — questo è un dato inconfutabile — e poi c'è stata una sovrappesca che ha, diciamo, depauperato in gran parte i nostri mari, colpendo in maniera incisiva le possibilità riproduttive, soprattutto delle specie pregiate. Il mercato italiano non si è formato per colpa del Governo Spadolini o del precedente Governo; storicamente si è fermato sulle specie pregiate. Agire sulla domanda e far variare il gusto degli italiani è una cosa a lunga scadenza; intanto dobbiamo agire su quello che abbiamo. E, in base a ciò che abbiamo, quella di adeguare tutta la produzione italiana, attraverso l'acquacoltura, al palato degli italiani è una strada percorribile ma costosissima e con un consumo di *élite*, poichè — come giustamente è stato notato a Venezia — a differenza di ciò che avviene nel campo della zootecnia — dove la mucca, ad esempio, mangia l'erba — il pesce mangia il pesce, per cui l'acquacoltura si fa con un'alimentazione, diciamo, di pesce trasformato in farina: con dieci chili di pesce trasformato in farina si fanno due chili di pesce pregiato. Ora, questa politica può essere sostenuta in determinate circostanze ma non si può pensare che possa essere generalizzata, perchè la generalizzazione più economica ed immediatamente

produttiva che possiamo fare è quella delle famose barriere artificiali, di barriere che diano un contributo fortissimo alla molluschicoltura e al pesce azzurro nel mare Adriatico, ma anche di barriere nel mare Tirreno, nel canale di Sicilia e in tutti i posti dove è possibile metterle in base ad una valutazione dei fondali. Si ha così la possibilità di ricreare un *habitat* protetto, come nei parchi marini, in cui i pesci possano crescere.

Abbiamo fatto questo esperimento in Italia, per la prima volta si è fatto ad Ancona, e ha aumentato la possibilità di pesca in tutte le zone circostanti a questo parco; ha dato la possibilità anche ai pescatori sportivi di cimentarsi di più nella pesca subacquea e anche nella pesca con l'amo, con buoni risultati. Alla piccola pesca dà la possibilità di agire sulla costa senza grandi spese di carburante e di catturare pesce che va scomparendo. Intendo in sostanza far presente che si è trattato di un esperimento produttivo: con pochi soldi si è realizzato qualche cosa di importante; si tratta di avere un obiettivo realistico e non di discutere o di niente o di tutta l'acquacoltura organizzata in termini avveniristici, ma di buttare cose in mare con criteri seri, dando un contributo importantissimo a tutta la piccola pesca, la pesca costiera, che è una delle alternative della pesca di altura. Questa, infatti, in certi periodi rende, mentre in altri sono necessari contributi. Se invece diamo la possibilità di variare di iniziativa durante l'anno, potremmo creare alternative concrete.

In quel provvedimento è in parte presente tale questione, ma dovrebbero essere concessi contributi più marcati, non soltanto parzialmente finanziati, per le barriere, favorendo tale politica come primo passo per interventi in mare.

Sulla questione degli scali pescherecci e dello sfruttamento integrato del litorale non mi soffermo molto perchè a tutti i colleghi, e anche al Ministro, ho mandato una comunicazione su questo tema, che avevo svolto alla Conferenza del mare organizzata a Genova dal partito comunista. Si tratta di un campo che dovrebbe essere tenuto

presente dai colleghi in quanto ci sono anche porti pescherecci. Mi pare che vi dovrebbe essere più attenzione sulla questione non solo dei porti, diciamo, regionali ma anche di alcune strutture che debbono avere valore nazionale: basti pensare alla pesca di altura e, soprattutto, alla pesca oceanica.

Un altro aspetto che ho trattato altre volte è quello della promozione di una domanda del pesce azzurro, che i colleghi ben conoscono; pertanto, non mi soffermo sul problema.

Vorrei che fosse prestata particolare attenzione da parte del Governo, sul terreno della politica estera, sia a quanto riguarda la CEE che a quanto concerne i famosi trattati di pesca. Circa la CEE, non solo vi è stata una disattenzione degli organi comunitari nei confronti della pesca mediterranea (anche se in alcuni momenti vi è stato un miglioramento nell'atteggiamento degli organismi comunitari) ma vi è stata una disattenzione particolare anche del Governo italiano. Il nostro è l'unico paese che è riuscito a non avere contributi per non avere espletato le pratiche. A tale riguardo, però, non mi dilungo: ho presentato una interrogazione al Ministro competente, che allora era l'onorevole Scotti, per avere una risposta precisa sulla questione, perchè vi sono esempi veramente sconcertanti della disattenzione con la quale si opera nella CEE relativamente ai trattati di pesca e alle famose società miste, che sono il mezzo attraverso il quale si possono creare presupposti di integrazione di mercati tra Italia e altri paesi, presupposti di sfruttamento comune delle risorse.

Si parla tanto di un rapporto Nord-Sud: ieri c'è stata la visita del presidente del Mozambico, con il ricevimento che il presidente Pertini e il presidente del Consiglio Spadolini hanno offerto in suo onore, e vi sarà presto in Messico una conferenza sul suddetto rapporto. Su tale questione siamo in grado di dare un contributo importante spostando però tutto l'asse di quei ragionamenti sulle possibilità nostre di pescare in Libia, in Tunisia, agendo su un terreno di convenienza e di cooperazione, non su quello delle canno-

niere, come qualcuno vuole affermare, nè nella difesa di un diritto ineguale tra noi e gli altri stabilito storicamente. Infatti, non con la prepotenza si risolvono i problemi con i paesi rivieraschi ma con una proposta costruttiva di cooperazione economica e di convenienza reciproca, perchè altrimenti non si otterrà alcun risultato ed anche il Mediterraneo verrà invaso da flotte più forti, da potenze che potranno fare di più se non li precederemo sul terreno della cooperazione.

Vorrei, infine, concludere dicendo che è essenziale da questo punto di vista la ricerca: credo che sarà opportuno riuscire a muoversi su questo terreno che necessita di interventi politici da parte del Ministero e del Governo; bisogna soprattutto vedere come i soldi che vengono stanziati sono utilizzati. Purtroppo finora, in un modo o nell'altro, ci siamo mossi più sul terreno dell'assistenzialismo, inevitabile a certe condizioni, che non su quello di un intervento strutturale.

Vorrei fare, signor Presidente, un'ultima considerazione circa la depenalizzazione dei reati minori. Vorrei far presente che, se è giusto fare una certa politica verso i terroristi pentiti, è altrettanto giusto che si tenga conto dei piccoli reati comuni per non affollare le carceri. Non intendo affrontare ampiamente la questione; però non c'è un pescatore che non abbia una fedina penale simile a quella di un criminale di Sing-Sing. Credo che il Governo dovrebbe farsi carico di questo problema e che il Ministero della marina mercantile dovrebbe far sentire la sua voce al riguardo. Non è possibile che un pescatore vada in galera perchè fa un calcolo sbagliato sulle tre miglia, mentre tutti gli altri di cui si parla vengono in sostanza trattati con maggiore comprensione. Mi permetto di raccomandare al Governo un'attenzione particolare su questo punto.

P R E S I D E N T E . Se non si fanno osservazioni, rinvio il seguito dell'esame della tabella 17 è rinviato ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 11,05.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 22 OTTOBRE 1981

**Presidenza del Presidente
VINCELLI**

I lavori hanno inizio alle ore 9,55.

« Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1982 e bilancio pluriennale per il triennio 1982-1984 » (1584)

— Stato di previsione del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1982 (Tab. 17)

(Rapporto alla 5ª Commissione)

(Seguito e conclusione dell'esame)

P R E S I D E N T E. L'ordine del giorno reca il seguito dell'esame della tabella 17 del bilancio dello Stato: « Stato di previsione del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1982 ».

Riprendiamo l'esame sospeso nella seduta del 16 ottobre scorso.

B E N A S S I. Signor Ministro, signor Presidente, onorevoli colleghi. Ho ben presenti i contenuti del disegno di legge finanziaria e la discussione che si è sviluppata, sia per i suoi riflessi sul Paese che per due motivi che investono direttamente l'economia marittima. Il primo di questi è rappresentato dal fatto che le scelte del disegno di legge finanziaria condizionano fortemente il bilancio della Marina mercantile; in secondo luogo, quelle norme rendono sempre più incerta e lontana nel tempo l'esigenza di far assumere a questo comparto quel ruolo di modernità di cui il sistema economico italiano ha bisogno per la sua ripresa.

A nostro avviso, comunque, i giochi non sono ancora fatti e vale la pena di tentare il possibile per dare più luce a questo settore.

Prima di iniziare l'esame del bilancio, desidero ringraziare il relatore, senatore Gusso, per le sollecitazioni rivolte al Ministero in ordine alla Finmare ed alla Fincantieri; in ordine alla legge di riconversione della

flotta, e alle capitanerie di porto, al demanio marittimo. Non sono d'accordo con lui quando prospetta forme di sperimentazione nelle gestioni portuali. A me sembra, infatti, che una simile ipotesi di lavoro quanto meno andrebbe contro quelle tendenze che scaturiscono in relazione agli impegni di lavoro del Parlamento e alle spinte reali del Paese. Lo ringrazio, infine, per aver manifestato quello che mi è sembrato un certo disagio in quanto, a causa del tempo relativamente breve che a avuto a disposizione per preparare la relazione, si è trovato nella impossibilità di procurarsi la documentazione necessaria.

Tutto ciò è indubbiamente vero. Però vorrei porre una domanda: questo stato di disagio non deriva forse anche dal fatto che anno dopo anno si ripetono sempre le stesse cose? Come se si trattasse di affrontare l'esame sul bilancio della Marina mercantile cambiando soltanto delle cifre e lasciando tutto il resto inalterato. Vi può essere, senza dubbio, anche chi interpreta un certo stato di disagio maliziosamente, nel senso che potrebbe nascondere implicazioni di ordine politico. Se così sarà, lo vedremo ed anche abbastanza presto. Personalmente ho invece grande rispetto per chi manifesta certi stati d'animo, che possono essere comuni, fra l'altro, ad ognuno di noi allorchè ci si trova di fronte a situazioni che effettivamente sono preoccupanti.

Per quanto attiene allo stato di previsioni della spesa del Ministero della marina mercantile per il 1982, dirò che esso è di 764.531,9 milioni, di cui 547.238,4 per la parte corrente e 217.293,5 in conto capitale. Rispetto al 1981, la previsione di spesa complessiva cresce di 106.713,9 milioni, di cui 98.914,5 per la parte corrente e 7.799,4 per quella in conto capitale.

Si pone quindi subito la domanda di come riuscire a dare un giudizio obiettivo su queste previsioni di spesa, nonchè la necessità di verificare se queste cifre corrispondano o meno alle esigenze economiche e politiche del Ministero. In altre parole, si pone il problema di come riuscire a far as-

sumere ad ogni spesa prevista il suo reale significato politico.

In questa ottica balza subito evidente quanto sia squilibrato l'incremento di spesa previsto per la parte corrente rispetto a quella in conto capitale. Tuttavia, da una più attenta lettura del bilancio si comprende come questo squilibrio sia più apparente che reale. E ciò perchè, anche nelle iscrizioni delle spese a bilancio, il Ministero della marina mercantile è un Ministero atipico. Infatti, nelle spese correnti, come in quelle in conto capitale, si trovano volumi di spesa che altro non sono se non forme dirette di finanziamento dello Stato a sostegno della domanda e dell'offerta, finalizzate a sostenere un mercato che in sè e per sè non è in grado di reggere. Non dico nulla di nuovo in questa direzione, se si pensa alle esperienze del nostro Paese che, sin dal suo sorgere, ha avuto sempre bisogno di contributi protezionistici e commesse a sostegno della sua debole economia.

È rilevante, invece, il fatto che il Ministero della marina mercantile si sia trasformato in un centro prevalentemente erogatore di contributi e, nel contempo, incapace di incidere (così almeno sembra a noi) sulle scelte di fondo dell'economia marittima.

A dimostrazione di quanto affermiamo, basta prendere in esame i volumi di spesa previsti alla voce « Trasferimenti ». Ritorno su questo aspetto — come ebbi già occasione di fare nel 1980 — perchè la voce « Trasferimenti » è, a nostro avviso, una chiave di lettura del bilancio del Ministero della marina mercantile estremamente indicativa, in quanto assorbe il 94 per cento della previsione globale di spesa. Ma, anche riducendo i trasferimenti sia di parte corrente che in conto capitale alle sole spese previste a sostegno delle società di premiente interesse nazionale e ai servizi di carattere regionale, per il credito navale e per i contributi ai cantieri si giunge ad assorbire il 90 per cento delle spese globali del Ministero, il quale è un dicastero che per le restanti attività dispone di previsioni di spesa molto, molto limitate. Ma sulla questione del Ministero e la sua sorte

tornerò alla fine. Ora mi interessa sottolineare che il suo principale impegno di spesa è in quella direzione, facendo registrare una incapacità di spesa notevolissima: basti pensare che al 1° gennaio 1982 sono previsti residui passivi per milioni 638.439,5, di cui 228.980,8 di parte corrente e 409.459 in conto capitale. Su questo aspetto (e non solo su questo) si è soffermata la stessa Corte dei conti nella sua relazione che prende in considerazione lo stato di smaltimento degli stanziamenti di bilancio relativi al periodo 1975-1979. I dati successivi confermano e consolidano la suddetta notevole incapacità di spesa.

Dal 1975 al 1979 il totale dei pagamenti passa per la parte corrente dal 90 all'81 per cento e per quella in conto capitale dal 96 al 16 per cento.

Per le previsioni di spesa per il 1982, il coefficiente di realizzazione è del 33 per cento per i trasferimenti di parte corrente e del 28 per cento per quelli in conto capitale. Il 33 e il 28 per cento calcolati sulle somme spendibili corrispondono alle autorizzazioni di cassa, ragione per cui le previsioni di competenza che stiamo discutendo come bilancio 1982 sono un dato puramente indicativo. Ciò significa che delle voci che interessano il sostegno della flotta, dei cantieri e del credito navale, che rappresentano il 90 per cento del bilancio, solo un 30 per cento è reale previsione di spesa.

Se si pensa, infine, agli effetti che possono produrre gli articoli 41 e 42 del disegno di legge finanziaria per il 1982, sia in ordine ai residui provenienti dagli esercizi 1978 e precedenti e sia in relazione alla sospensione della facoltà di cui al terzo comma dell'articolo 18 della legge n. 468 del 1978, si ha un quadro veramente preoccupante. Ecco forse le ragioni che hanno indotto il relatore a dire che non sa come possa funzionare il Ministero della marina mercantile in queste condizioni. Concordiamo con lui proprio perchè abbiamo l'impressione di trovarci di fronte ad un Ministero bloccato.

C'è da chiedersi come dirigenti, tecnici, funzionari di valore ed il personale in ge-

nerale possano continuare a lavorare in una situazione di questo tipo. A creare queste condizioni può aver contribuito una certa normativa che agevola l'esodo del personale, ma credo che le vere cause stiano più a monte. Bisogna che sia chiaro cosa tutto ciò può significare sul piano economico e sociale per il Paese e non solo per le categorie più direttamente interessate.

Nella relazione di bilancio si afferma che continuano a persistere problemi grossi, che rappresentano dei veri nodi politici; ed in quella breve introduzione al bilancio questi nodi politici vengono individuati nella cantieristica, nelle società di preminente interesse nazionale e nelle società di collegamento con le Isole, nonché nel potenziamento della flotta e dei porti. Concordiamo che questi sono punti chiave per una politica nel settore dell'economia marittima, però dobbiamo rilevare come dalla relazione di bilancio non venga alcuna indicazione in proposito se non quella di una « Conferenza del mare » che si dovrebbe tenere a novembre, a Napoli; conferenza che, indubbiamente, avrà una risonanza di portata nazionale. Dirò subito che saremo presenti a questa Conferenza, anzi siamo anche interessati a portare eventualmente un nostro diretto contributo. Ci sia consentita però la considerazione che questa Conferenza si caratterizza proprio in quanto conferenza del mare, in un'ottica un po' riduttiva rispetto ad una visione unitaria dei diversi segmenti dell'attività dell'economia marittima, con il rischio di una settorializzazione che non va certamente a beneficio di un avanzamento di concezioni nuove, di obiettivi nuovi che occorre affermare nel settore del trasporto.

E ci sia consentito, infine, di dire al Governo, nelle persone del Ministro e del Sottosegretario qui presenti, che sarebbe opportuno non rifugiarsi nel costo dei lavori per trovare la quadratura del cerchio in ordine alle obiettive difficoltà che si hanno nei diversi punti che ho citato e che vengono considerati dei veri nodi politici ancor prima di essere nodi economici.

Con questo non intendo minimamente sottovalutare la portata reale dei problemi

che investono il mondo del lavoro, la sua iniziativa, l'organizzazione del lavoro, in rapporto con la soluzione dei problemi che noi abbiamo appena accennato come nodi, come questioni centrali.

Di fronte, però, a questo, noi ci permettiamo — anche portandovi via un po' di tempo — di fare alcune considerazioni di ordine generale per poi scendere in particolari di carattere immediato. Vogliamo subito dire che, di fronte alla crisi che attraversiamo, il vero nodo politico per questa problematica sta più a monte ed investe la politica economica che portiamo avanti in ordine ai problemi che interessano i rapporti Nord-Sud ed in ordine alla riconversione industriale. Infatti, quando si va ad esaminare la questione dei traffici si vede come la scelta di certi modelli abbia influenzato le correnti di traffico e come da una certa politica di riconversione industriale possa scaturire una diversa redistribuzione dei traffici ed una diversa nostra presenza nell'area mediterranea e in altre aree decisive del nostro Continente, nonché sulla scena internazionale.

Su questa linea deve avvenire un chiarimento circa il nostro apporto, il nostro impegno, la nostra iniziativa nell'affrontare una nuova divisione internazionale del lavoro, una redistribuzione dei traffici. E, guardate bene, non sono questioni di pura politica generale, non sono fattori di ordine astratto. Apro una piccola parentesi per dirvi come l'armamento sia vivamente interessato, attivo ed impegnato in ordine, ad esempio, a come si concluderà, a livello europeo, la questione del codice di condotta per la ripartizione dei traffici. Ciò sta a significare come questi problemi abbiano ormai cessato di essere problemi che per il passato potevano apparire astratti rispetto, al limite, alla occupazione o alla condizione del lavoro. C'è un rapporto così stretto, diretto, attuale che, se arriva a preoccuparsene l'armamento, non vedo perchè non ce ne dobbiamo preoccupare noi e il mondo del lavoro in primo luogo.

Se non riusciamo, quindi, a contrastare le attuali tendenze, la linea del degrado dei

settori dell'economia marittima sarà senza ritorno. Consentitemi, al riguardo, alcune considerazioni, particolarmente circa la nostra potenzialità e dipendenza marittima. Non si tratta solo di un rapporto tonnello-stazza lorda per abitante (sperequato rispetto ad una considerevole parte dei paesi europei) che, d'altro canto, in questi ultimi anni si è accentuato al punto da evidenziare una nostra perdita di quota. Si tratta anche della struttura stessa del nostro naviglio: il sessanta per cento delle nostre navi, infatti, fanno parte della flotta cisterniera e lo stesso grado di specializzazione è ancora basso.

Indubbiamente ciò è da porsi in relazione all'invecchiamento delle nostre navi; ma è anche da collegarsi al fatto che noi siamo stati abbastanza emarginati nella ripartizione dei traffici, prendendo le merci povere, mentre gli altri si approvvigionavano di merci ricche. La specializzazione, perciò, è anche da porsi in relazione al tipo di presenza nei traffici.

A questo punto era mia intenzione esporre una serie di cifre in ordine anche allo stato della nostra flotta, trovando addirittura delle discordanze tra alcuni rilievi statistici operati dal Ministero della marina mercantile ed altri. Ma tralascio questo aspetto, interessandomi in modo particolare affermare il concetto e l'esigenza di affrontare questi problemi.

Sul piano della dipendenza marittima, la situazione si aggrava soprattutto per il peso negativo — come dicevo prima — di certi fattori in ordine alla struttura dei traffici. Noi, infatti, siamo presenti nei traffici sul mercato nazionale per l'87 per cento circa, mentre, a livello internazionale, lo siamo per il 13-14 per cento; il che vuol dire non soltanto che la struttura dei traffici è debole — e il discorso di poco fa circa le merci ricche e le merci povere ritorna con tutta la sua validità — ma anche che siamo deboli in quanto non siamo presenti nei traffici a livello europeo ed a livello mondiale.

Se non ricordo male, già al sorgere dell'unità del nostro Paese Cavour criticava proprio il carattere provinciale dei nostri

porti. Ebbene, nel 1981 dobbiamo constatare che l'Italia non è presente nei traffici internazionali e che l'87 per cento circa dei suoi traffici è assorbito dal mercato nazionale. Questi sono i fatti, altro che parlare di interventi a livello europeo e cose del genere!

In altre parole, possiamo affermare che abbiamo una potenzialità e una dipendenza marittima che mostrano i segni di una crisi quantitativa e qualitativa. Stante l'attuale situazione dei traffici — veniva affermato in uno studio che fu oggetto di dibattito e di attenzione particolare nel nostro Paese — prende sempre più consistenza l'ipotesi della relativa indifferenza per l'approvvigionamento e lo sbocco dei prodotti, nonostante che la posizione geografica sia a favore dei porti tirrenici ed adriatici.

Ora, la maggiore conseguenza, a mio avviso, di queste ipotesi, deriva da tre fattori, in mancanza di una linea di programmazione economica: primo, le aree forti a livello europeo attirano aree forti; secondo, l'arretratezza delle nostre strutture portuali non si è attenuata nonostante il fatto, che in questi ultimi anni si è cercato di assumere alcuni impegni che potevano costituire una occasione per il recupero di produttività e di competitività (anzi, la situazione si è aggravata); terzo, è mutato il rapporto tra nave e merce. Bisogna cioè, a nostro avviso, fare attenzione al fatto che nella politica della ripartizione dei traffici, della determinazione dei noli, le *conferences*, le case di spedizione, assumono un ruolo sempre più aggiornato anche relativamente ai costi ed alle questioni dei traffici. Ora, se si potesse affrontare in modo approfondito questo aspetto, potremmo constatare come questi mutamenti meritino la nostra attenzione, in quanto da essi deriva un'ulteriore emarginazione delle nostre strutture. Voglio fare un esempio per tutti: le merci nazionali che, in importazione ed esportazione, si avvalgono dei porti esteri, sono giunte a tre milioni di tonnellate annue: un milione e 700 per quanto riguarda le importazioni; un milione e 300 per quanto attiene alle esportazioni. Corrispondono al 10 per cento del traffico nazionale di merci varie; corrispondono al 40 per cento del traffico di

merci varie per il porto di Genova, e prendono altre vie.

È una cosa nota, a conoscenza di tutti. Ma la voglio sottolineare perchè o simili questioni si affrontano seriamente, oppure, effettivamente, nel discutere un bilancio come quello della Marina mercantile si può essere presi da uno stato di disagio.

Il Ministro della marina mercantile, in un recente incontro svoltosi nell'« Auletta » della Camera, disse che anche per il carbone una semplice operazione portuale operata a Marsiglia — e doveva essere operata in quel porto — produceva un aumento di costo di sette dollari a tonnellata. Per i cantieri, infine, abbiamo toccato il punto più basso. A dimostrazione di ciò basta citare pochi elementi.

Per i cantieri, fatto cento gli ordinativi di nuove navi a livello mondiale per il primo trimestre del 1979, si passa a 149 nel secondo trimestre del 1981, mentre gli ordinativi nazionali passano da 100 a 104. A pari data, la nostra quota di partecipazione al mercato internazionale passa dal 2,7 all'1,6 per cento.

I mutamenti intervenuti nella composizione del mercato sono notevoli: siamo scesi al quattordicesimo posto, con quantitativi pari a quelli dell'India. Questi sono gli effetti di una errata politica a livello nazionale e comunitario.

Citerò le parole dell'onorevole Lombardini, allora Ministro delle partecipazioni statali, quando affermava che la Comunità economica europea non si preoccupa del modo di formazione della domanda: ciò che la preoccupa è il meccanismo dell'offerta.

Ora, in una situazione di crisi strutturale, si riconosce da un lato la necessità di un sostegno da parte dei governi, ma dall'altro si tende ad evitare che detti sostegni modifichino il quadro competitivo.

Risultati: la Comunità Economica Europea perde peso rispetto al quadro internazionale, l'Italia perde peso all'interno della Comunità Economica Europea. Quindi la validità di scelte e di politiche si verifica dai risultati. A livello europeo occorre essere portatori di un'iniziativa politica e non giocare

di rimessa per tutto questo comparto. E le possibilità non mancano perchè oggi la CEE è bloccata. Vi risparmio tutta una serie di cose che sono poi cronaca di tutti i giorni: i fatti della siderurgia, dell'agricoltura, i problemi dei cantieri ed altro. La CEE ormai, rispetto agli anni Ottanta, ha bisogno di ridisegnare un suo ruolo ed in questo si aprono degli spazi per la nostra iniziativa; spazi però che debbono essere coperti anche con un'iniziativa di carattere nazionale.

Su alcune questioni di carattere più immediato per ogni settore, sulla flotta, vorrei iniziare dalla Finmare. In un recente *memorandum*, presentato dal Ministero delle partecipazioni statali, risulta che il rapporto tra mezzi propri ed indebitamento della Finmare è in proporzione di 10 a 20. Consuntivo 1981 e preventivo 1982 marcano rosso. Ora noi chiediamo di conoscere la situazione finanziaria ed economica della Finmare; chiediamo di conoscere i programmi della Finmare, ma in modo disaggregato per le società di preminente interesse nazionale, non soltanto perchè hanno compiti, impegni, carichi di lavoro diversi, ma anche per la gestione. Così, per le società regionali, noi chiediamo di conoscere la situazione com'è in relazione alla stessa legge n. 169, che impegna il Governo alla presentazione del secondo Piano quinquennale.

In relazione alle sovvenzioni di linea, noi desideriamo essere messi in condizione di conoscere l'applicazione della legge n. 684, e del suo regolamento attuativo, anche per utilizzare quelle forme di controllo del Parlamento che sono previste nel regolamento stesso. Lo desideriamo, inoltre, in relazione al fatto che quando si affronteranno le questioni di un rinnovo delle sovvenzioni di linea, noi non potremo limitarci soltanto a delle considerazioni inerenti a quella linea, ma dovremo inquadrare il problema delle sovvenzioni nell'impegno politico generale della flotta; in questo caso, della flotta di preminente interesse nazionale.

Dicevo, quindi, che intendiamo conoscere i programmi disaggregati per impegni di attività della Finmare, conoscere lo stato della legge n. 684, i suoi risultati, perchè ci fu

una grossa battaglia attorno a tale legge in relazione all'esigenza di una riconversione della flotta, di una maggiore presenza nostra nei trasporti merci marittimi. Quali sono i risultati? Sul mercato ci sono alcune migliaia di marittimi in meno! I marittimi hanno pagato questa riconversione, ma i risultati per il Paese, per l'economia marittima, per la nostra economia quali sono? Anche perchè da ciò deriva il tipo di impegno per il futuro in ordine a questi programmi; nel senso che non pensiamo che il Parlamento possa continuare ad erogare miliardi senza un quadro preciso di conoscenza. Non siamo qui per autorizzare il ripiano dei debiti; vogliamo che la spesa sia finalizzata ad un preciso programma.

Così, per l'armamento, noi riteniamo che il Governo debba offrire un quadro di riferimento per l'intero comparto. Il Governo ponga i suoi obiettivi in ordine ai traffici, perlomeno su tre punti: primo, come consolidare gli attuali collegamenti; secondo, come aumentare il peso della nostra marina nei traffici (perchè, se questo non avviene, poi le lagnanze sulla bilancia dei moli, che ha raggiunto 1.300 miliardi, sulla scarsa presenza della bandiera nazionale nei traffici, oppure sulla presenza delle « bandiere ombra » sono tutte cose che lasciano il tempo che trovano, se non riusciamo a portare avanti una iniziativa che affermi una nostra maggiore presenza); terzo, come rafforzarci a livello europeo, con la Comunità Economica Europea, con le *conferences*, per i traffici, per il codice di condotta, per le convenzioni internazionali, per la sicurezza in mare, contro l'inquinamento.

Pensiamo che questi tre punti costituiscano altrettanti punti di riferimento per mettere in condizione l'armamento pubblico e privato di raggiungere una convergenza che sia capace prima di tutto di corrispondere alle esigenze del Paese. Certo, insieme a queste questioni si pone anche quella del credito navale: ma da solo si è visto che non basta, si pone anche l'esigenza di sbloccare il credito, di riesaminarne la normativa, per i motivi ormai a tutti noti. Si può arrivare ad un confronto molto ravvicinato per una fiscalizzazione degli oneri sociali an-

che parziale; ma io credo che questa materia ci porti a prendere atto che esiste una situazione di blocco. Lo stesso relatore sul disegno di legge finanziaria diceva che noi abbiamo tre legghine cosiddette « rimodellate ». Ma non abbiamo soltanto quelle! Già negli anni precedenti, onorevoli colleghi, se andiamo ad esaminare i bilanci, troverete che una serie di leggi sono in uno stato di blocco, di congelamento, d'ibernazione, tanto che hanno dato limitati e parziali risultati rispetto agli obiettivi di sostegno della domanda e dell'offerta.

Anche su questo argomento, perciò, sorgono alcuni problemi.

Desidererei inoltre avere dal rappresentante del Governo chiarimenti circa un passaggio della relazione del senatore Tonutti sul disegno di legge finanziaria. Il relatore, infatti, rilevava di non aver trovato, rispetto ai fondi speciali del Tesoro, i 28 miliardi per il credito navale.

P A T R I A R C A , *sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Sono slittati al 1982.

B E N A S S I . Non sono slittati, onorevole Sottosegretario; non ci sono proprio! E non si riesce più nemmeno a star dietro agli slittamenti. C'è una situazione che va riesaminata nella sua globalità, se vogliamo veramente muoverci verso l'armamento con un discorso che stabilisca un rapporto di convenienza, che stabilisca un impegno rispetto ai nostri bisogni di crescita, di presenza, d'iniziativa nel mercato e nei traffici.

Si è fatto un gran parlare della crisi della grande impresa industriale; ma come si intendono affrontare questi nodi per le società di navigazione? Perchè, quando si parla di un rapporto, fra mezzi propri e indebitamento, di dieci a venti, appare subito evidente la debolezza di queste società, la loro sottocapitalizzazione, la debolezza della loro struttura finanziaria, il peso degli oneri finanziari, delle incidenze che poi bloccano la possibilità di portare avanti dei programmi.

Come intende il Governo, il Ministero della marina mercantile, sbloccare questa situazione?

E, a proposito del collegamento con le Isole, argomento sul quale ritorno per un'altra ragione, non credo che la medicina, la cura, la terapia più indicata sia quella proposta dall'avvocato Sette. Si tratta di società che non potranno che imbarcare *deficit* su *deficit*. Quindi, non si tratta di un problema istituzionale: il loro passaggio allo Stato non risolve il problema; lascia inalterata la sostanza delle cose. Noi abbiamo assunto una certa posizione in merito nel corso del nostro Convegno nazionale sull'economia marittima. Siamo aperti ad un confronto; ma occorre, indubbiamente, suggerire proposte nuove.

Ecco perchè chiedevamo di conoscere lo stato del secondo Piano quinquennale previsto dalla legge n. 169 per i collegamenti con le isole maggiori e minori.

Allo stesso modo, oggi tutta l'attività crocieristica si presenta forse con connotati un po' diversi. Vi sono state esperienze non positive ma non è il caso di aprire quel capitolo. Adesso, però, in questo settore il mercato tira. Bene, vorremmo sapere quale sia la valutazione che viene data al riguardo.

Per quanto concerne il potenziamento della flotta, esistono condizioni obiettive: perchè la domanda è notevole; perchè, se si prende il piano energetico nazionale, esso comporta precisi impegni in termini di costruzione di navi e, tra l'altro, di navi particolarmente specializzate. Se prendiamo in considerazione il progetto finalizzato per il cabotaggio, esiste un altro grosso impegno. Pare però che tutto sia insabbiato alla stessa stregua del Piano integrativo delle ferrovie, relativamente all'utilizzazione dei 150 miliardi previsti; e così per i problemi della struttura della flotta, dello svecchiamento del naviglio, di una maggiore presenza nei traffici ricchi rispetto alla realtà attuale.

Per quanto attiene poi ai porti, desidero porre l'accento su alcune esigenze, prima fra tutte quella di operare la scelta dei settori portuali. Vi sono dichiarazioni pubbliche del Ministro della marina mercantile in ordine ai quattro sistemi portuali previsti per l'alto e basso Tirreno, l'alto e basso Adriatico. Occorre poi rispondere alla esigenza di una nostra maggiore presenza nei traffici in-

ternazionali. Indubbiamente i tempi per affrontare queste opere non potranno essere brevi, ma non è altresì pensabile perdere troppi anni; c'è da chiedersi, quindi, come intenda il Ministro della marina mercantile muoversi oggi rispetto a questa scelta dei sistemi portuali. E, tenuto conto degli inevitabili tempi di sfasamento per il passaggio da sistema a sistema, vorremmo sapere quale sia la sollecitazione del Ministero in ordine alle possibilità di dare avvio a quei sistemi che sono in uno stato avanzato non soltanto di progettazione ma di realizzazione di opere. Mi riferisco al progetto-pilota della regione Liguria; a quelle iniziative che nel Paese cominciano già a manifestarsi come segno di una volontà rinnovata in questo settore.

Nel contempo, però, deve essere sbloccato alla Camera il disegno di legge per la programmazione delle gestioni portuali. Sarà questo certamente un argomento — senatore Gusso — che darà origine a tutta una serie di problemi. Ma il peggior danno per noi non è rappresentato dal rinviare un confronto su problemi che ci possono anche trovare divisi nelle valutazioni; il peggior danno è quello di stare fermi! E da qui posso comprendere che scaturiscano proposte anche di sperimentazione: perchè siamo di fronte ad uno stato di immobilismo in relazione a queste esigenze di legiferare in materia; siamo di fronte alla mancanza di precisi impegni che rappresentino il punto di riferimento per tutte le attività portuali in un quadro di programmazione.

Così sui *terminals* carboniferi. Questa scelta è definitiva in ordine a Trieste, a Gioia Tauro? I tempi quali sono? Anche qui forse può apparire eccessiva l'evidenziazione di certe esigenze, ma è pur vero che in questa situazione non possiamo rimanere un lungo periodo di tempo.

Sulla concentrazione delle risorse, vorrei riproporre qui la domanda che feci ieri al Ministro dei lavori pubblici, onorevole Nicolazzi. Che ci sia bisogno di arrivare ad una concentrazione delle risorse non è da oggi che lo diciamo e siamo lieti di sentirlo confermare dal Ministro della marina mercantile; ma occorrono a monte un

chiarimento e a valle alcune scelte. Vale a dire: a monte, sul piano triennale 1979-1981 c'era un impegno di spesa — se si considera anche l'articolo 5 della legge finanziaria dell'anno scorso, — di 721 miliardi per opere marittime. Ora, ieri abbiamo letto, onorevole Sottosegretario, quella relazione del Ministero dei lavori pubblici dove si dice che il volume degli stanziamenti era di 721,6 miliardi, i progetti pervenuti 128, per un volume di spesa di 395,5 miliardi, gli impegni per il 1979-81 di 111,7 miliardi, i pagamenti di 48,9 miliardi.

Ora, non chiediamoci le ragioni del ritardo, onorevole Sottosegretario, nel senso che siano sempre da attribuirsi (è diventato ormai un *cliché*) alle procedure; facciamo attenzione a scaricare sempre le colpe sulla pesantezza delle procedure (anche se certamente il problema esiste). Il Parlamento aveva effettuato con la legge n. 843 una scelta notevole, complessivamente 2.200 miliardi, di cui per le opere marittime 800 miliardi. Siamo nel 1981 a discutere il bilancio di previsione del 1982 e ci troviamo in questa situazione. Ora, non si tratta soltanto di come spendere, e più rapidamente, ma si tratta di decidere se non sia il caso di procedere a un riesame generale di questo problema per vedere come concentrare le risorse. Perché una scarsa presenza risulta evidente anche sul piano progettuale, mentre l'esigenza di concentrare le risorse comporterebbe una scelta politica di impiego e di utilizzo di quelle che, stante questo quadro, vi sono, per operare con coerenza.

Certo, si possono anche sollevare dei problemi in ordine alla necessità di una diversa ripartizione, che non sia la ripartizione sulla base del milione di tonnellate, perché il milione di tonnellate, se non sbaglio, in alcuni porti d'Italia c'era nel 1905. Non è un parametro obiettivo rispetto alle grandi scelte dei traffici europei e non si tratta nemmeno di altre due questioni: Mezzogiorno e porti minori. Si è sentito dire qui che i porti minori rimangono esclusi, emarginati, oppure che c'è un tentativo di alcune aree forti del Nord! A parte il fatto che, per quanto riguarda il sistema portuale, il Sud è presente nel nostro impegno politico ed è

presente nelle enunciazioni che ha fatto il Ministro, per cui non ci dovrebbe essere problemi, la questione è un'altra: se continuiamo ad essere un'economia che trasporta solo per il mercato interno — come diceva giustamente Libertini anche alla Conferenza nazionale di economia marittima — e non trasporta se non il 10-13 per cento a livello europeo, mondiale, e questa è la sua presenza, vuol dire che noi siamo tagliati fuori addirittura nel Mediterraneo, con le coste d'Africa, con il vicino Medio Oriente. Ciò che importa è che l'Italia abbia alcuni sistemi portuali capaci di tonificare la sua presenza nei traffici, al di là del rapporto tra porti grossi e porti piccoli. Perché se va avanti la linea del degrado, allora sì che saranno guai per i porti piccoli; allora la concorrenza sarà spiccata, in questo senso. Quindi, un punto di riferimento aggregante, unificante, porti piccoli, porti grandi, aree del Nord e del Sud lo hanno in questa scelta. Ma comporta da parte del Governo un pronunciamento molto netto in questa direzione.

Queste sono le questioni che, secondo noi, vanno poste.

Mi avvio alla fine sulla questione dei cantieri, per gli aspetti immediati. Noi ripetiamo ancora che occorre presentare rapidamente in Parlamento il piano di settore e i cinque disegni di legge di sostegno al piano di settore. Non discutiamo oggi i problemi del piano di settore per la costruzione di mercantili, per le costruzioni militari, per le ripartizioni navali: non è questo il momento per affrontare questa discussione, anche se abbiamo da dire alcune cose al riguardo; noi siamo interessati oggi a porre con forza l'esigenza che il Governo decida in ordine alla questione dei finanziamenti. E dato che non c'è alcun impegno, se non il richiamo al cosiddetto Fondo investimenti e occupazione di cui all'articolo 3 del disegno di legge finanziaria per il 1982 — si parla di 6 mila miliardi di competenza, di 4 mila miliardi di cassa, si dice che poi in concreto saranno 2.500 miliardi — abbiamo presentato la settimana scorsa in Aula un ordine del giorno, come Gruppo comunista, che impegna il Governo ad avviare entro 30 giorni la discussione su questo Piano di settore

e sui cinque disegni di legge. Lo presentammo al momento in cui in Aula si discuteva la questione dei fondi di dotazione all'IRI per il periodo 1979-81, per 5.184 miliardi. In quella circostanza allora si disse: c'è la questione della Fincantieri, ci sono problemi di capitalizzazione, ci sono alcuni aspetti (che poi citerò rapidamente), ma c'è bisogno subito di discutere su questo Piano di settore e il Governo deve presentare subito questi cinque disegni di legge.

Neanche un ordine del giorno con una scadenza a 30 giorni è stato accolto; e si era detto « il più presto possibile ».

Tenuto conto che ogni comportamento deriva sempre da una valutazione, giusta o sbagliata che sia, qual è la valutazione che può essere alla base di quel comportamento? Non vi è dubbio, a nostro avviso, che a base di quel comportamento vi è uno stato di perplessità in ordine al Fondo investimenti. Ecco perchè noi chiederemo che il Parlamento decida sulla entità e sulla destinazione dei miliardi del Fondo investimenti ed occupazione: perchè non si può lasciare tutto in uno stato di genericità e indeterminazione, per cui ogni Ministero pensi di poter attingere a quel Fondo. Noi chiediamo al Ministro della marina mercantile un suo impegno al fine di accelerare i tempi per la discussione in Parlamento di questi cinque disegni di legge. Chiediamo inoltre di conoscere, se possibile, quale volume di spesa prevedano questi cinque disegni di legge per gli anni 1982, 1983 e 1984; perchè è vero che la *tranche* per il 1982 potrebbe essere 400 miliardi ma il piano a medio termine ne prevede settecento...

P A T R I A R C A, sottosegretario di Stato per la marina mercantile. Si tratta di 1.200 miliardi nel triennio.

B E N A S S I. D'accordo. Ma noi chiediamo al Ministro della marina mercantile quale sia il volume di spesa per i singoli anni in quanto riteniamo che anche questo dato avrebbe un suo valore per poter intervenire celermente.

Un altro tema di particolare rilievo è quello rappresentato dalla Fincantieri. Per di-

scutere un bilancio della Marina mercantile abbiamo bisogno di conoscere non soltanto elementi di carattere generale e particolare relativi alla Fimare: abbiamo bisogno di conoscere anche quelli relativi alla Fincantieri, nei confronti della quale lo stato di sottocapitalizzazione sembra totale; dove il rapporto tra mezzi propri e indebitamenti è da 1 a 99. E la conferma di ciò la troviamo leggendo il bilancio di esercizio del 1980-1981 della stessa Fincantieri; così come un'ulteriore conferma è rappresentata da uno stato d'indebitamento di oltre 900 miliardi, di cui 500 a breve.

Allora, come s'intende intervenire in questa direzione? Il Parlamento ha deciso — non tanto per ripianare dei debiti ma per risanare delle realtà — l'attribuzione di un determinato fondo di dotazione all'IRI. Noi vorremmo perciò avere degli elementi perchè, se da un lato è vero che è richiesta una valutazione del Ministero delle partecipazioni statali — così come la questione delle opere marittime è di competenza del Ministero dei lavori pubblici — è altrettanto vero che, se abbiamo a che fare con un Ministero che si trova in un certo senso ad operare in mezzadria con tutta una serie di altri dicasteri, indubbiamente, per dare una valutazione responsabile, necessitano di tutti quegli elementi che sono di pertinenza di altri Ministeri.

P A T R I A R C A, sottosegretario di Stato per la marina mercantile. Anche in questo caso, quindi, ci vuole il Dipartimento ministeriale.

B E N A S S I. Dopo arriverò anche a questo discorso. Ad ogni modo, per quanto concerne la cantieristica, sia che la si esamini dal punto di vista della domanda — nonostante che esistano in proposito delle serie possibilità — sia che la si osservi dal lato dell'offerta, non esiste una proposta che faccia intravedere uno sbocco positivo. Ritengo che l'impegno sul quale occorre oggi far leva siano appunto, come dicevo, il piano di settore, le leggi di sostegno.

Un altro punto sul quale pensiamo debba farsi leva è costituito dai lavoratori dei

cantieri. Essi rappresentano una garanzia, una certezza, perchè non consentiranno che avanzi una linea di degrado ulteriore dello stato della cantieristica. Il loro impegno, la loro iniziativa unitaria saranno tali da costituire un indubbio contributo per l'azione che in Parlamento verrà fatta a sostegno di quegli obiettivi che prima ricordavo.

Quindi, questo punto fermo noi lo riteniamo una toccasana: siamo aperti ad un confronto.

Voglio concludere il mio intervento con le questioni sollevate anche nella relazione; in modo particolare quella relativa alla sorte del Ministero della marina mercantile. Vi sembra che dopo quello che ho detto si possa pensare di lasciare le cose come sono? Tra l'altro, non è la prima volta che ne parliamo, e voi conoscete le nostre proposte. Ovviamente non pensiamo che esse siano una toccasana; siamo aperti ad un confronto. Ma siamo profondamente convinti che, se va avanti una linea di programmazione, di impegno per affrontare questi problemi in un'ottica unitaria, vi sia spazio per un Ministero unico. Diversamente i rimedi potrebbero essere peggiori e provocare guai ancora maggiori. Ma voglio essere estremamente chiaro in materia: non si tratta di vedere il problema in termini di ripartizione del potere tra ministri o ministeri; si tratta di ipotizzare un Ministero che dia delle risposte unitarie ad una politica unitaria nel settore dei trasporti.

Conseguentemente, il problema, prima ancora che tecnico, è politico. Ed allora: o c'è adesione a questa scelta di carattere politico — e, di conseguenza, ci può essere una scelta anche sul piano operativo di un certo tipo —; oppure non c'è, ed allora la scelta non può non essere respinta da noi. Da parte nostra c'è invece un impegno a continuare in questa direzione perchè siamo convinti che un Ministero in tali condizioni non possa andare avanti: non sappiamo come possa funzionare, come possa essere portatore di una certa politica. E tutto ciò a danno, come ho avuto modo già di sottolineare, anche di uomini professionalmente capaci che potrebbero e dovrebbero essere utilizzati in altro modo.

Questi discorsi, tuttavia, non sono validi soltanto per il Ministero della marina mercantile; li abbiamo fatti anche per i Lavori pubblici, le Partecipazioni statali, la Cassa per il Mezzogiorno: si tratta di una linea, non di una scelta di carattere tecnico. È una linea politica che riteniamo corrisponda agli interessi delle categorie e del Paese.

Il nostro giudizio sul bilancio, perciò, alla luce di quanto ho detto, non può che essere fortemente critico e non possiamo accogliere, ovviamente, l'invito ad esprimerci favorevolmente sulla tabella, rivoltoci dal relatore al termine della sua esposizione. Grazie.

P R E S I D E N T E . Prima di dare la parola al senatore Fermariello, desidero informare il senatore Benassi che l'impegno del Ministro di mantenere la Conferenza del mare di novembre, a Napoli, trova conferma nel fatto che stanno già arrivando gli inviti.

F E R M A R I E L L O . Stiamo esaminando in pratica l'ultimo bilancio allo esame dell'8ª Commissione, per cui il collega Tonutti, a questo punto, avrà un quadro complessivo dei vari orientamenti della maggioranza e dell'opposizione. Ci auguriamo che questo quadro serva a dare un parere sul disegno di legge finanziaria che sia adeguato agli orientamenti che sono qui emersi.

Su questo stato di previsione, come ha detto il senatore Benassi, che si è soffermato in dettaglio sulla tabella, il nostro voto chiaramente è contrario. È contrario non soltanto per ragioni specifiche e di merito, alle quali si è fatto già riferimento, ma anche per ragioni di carattere generale.

Debbo dire che è singolare l'atteggiamento della maggioranza, che, nel corso del dibattito sulle quattro tabelle, ha espresso obiezioni di fondo e poi è giunta a proporre il voto favorevole. È singolare perchè il voto favorevole è dettato non dal merito, ma da questioni di altra natura. Ecco perchè ho parlato di ragioni di merito, specifiche e generali. Ora, nell'ambito dello specifico, come ha detto il senatore Benassi su questa tabella, siamo di fronte al fatto che il

bilancio della Marina mercantile prevede per la parte corrente, una spesa di 458 miliardi che si pensa sarà realizzata al 44 per cento. Sicchè, tutto il movimento del Ministero ruoterà, grosso modo, intorno ai 200 miliardi.

Per quanto riguarda i cantieri, come ha ricordato il collega Benassi, su una previsione necessaria per finanziare il Piano della cantieristica di 1.200 miliardi, che il ministro De Michelis ha confermato in Commissione bilancio ed in Aula, sebbene abbia chiesto un rinvio circa la copertura finanziaria dei cinque disegni di legge appunto in relazione al finanziamento del Piano, che cosa prevede la categoria 12 della tabella? Prevede una spesa di 172 miliardi, che si realizzerà al 28 per cento. Grosso modo, siamo, per quanto riguarda cantieristica e credito navale per l'anno 1981, ad una spesa che si può prevedere in 50-55 miliardi. Per cui, il discorso relativo alla discussione rapida delle cinque leggi applicative della cantieristica, se non muta qualcosa nella sostanza della tabella e del disegno di legge finanziaria, è un discorso vano. Bisogna essere seri, perchè è inutile che discutiamo del piano della cantieristica e dei cinque provvedimenti applicativi di questo piano quando sappiamo che fino a questo momento vi sono per la copertura soltanto 50 miliardi.

Per quanto riguarda il discorso delle sovvenzioni alla Finmare, si prevede una spesa di 245 miliardi, che si realizzerà al 3 per cento. Sicchè anche qui siamo ad una previsione di spesa di 80 miliardi; per cui, tutti quei problemi che sono stati qui sottolineati hanno un fondamento. In questo contesto, il discorso del risanamento e della gestione della Tirrenia, con tutte le allusioni che sono state fatte a questo riguardo, è un discorso che non è stato affrontato perchè sappiamo che il programma 1981-1985 per la Tirrenia è la ripetizione meccanica del programma del quinquennio precedente.

Allora, per quanto concerne la situazione dei mari interni, siamo di fronte, in sostanza, ad una flotta insufficiente e obsoleta, con tutti i guai che stiamo verificando. Basta sentire i giornali-radio a proposi-

to di Lampedusa, di Pianosa, delle Eolie, eccetera.

Per quanto riguarda, poi, le strutture portuali, esse si rivelano sempre più inadeguate al nuovo naviglio della Tirrenia e della Fincantieri, in generale; per cui le vecchie strutture portuali non reggono all'urto del tonnellaggio del naviglio per la navigazione interna, che si è cospicuamente appesantito. Stiamo assistendo al crollo di varie banchine. Sono crollate le banchine di Pozzuoli, per sette metri, di Procida e di Ischia. Ogni due mesi abbiamo un crollo delle banchine che debbono fronteggiare la navigazione interna. A questo riguardo abbiamo sentito cose importantissime circa il risanamento e gli interventi di merito. Ma che parliamo a fare di strutture portuali o di altro quando abbiamo già esaminato la tabella relativa ai lavori pubblici?

Non parliamo, poi, del personale. È stato già detto dal collega Benassi che in tutto, tra civili e militari, si hanno 1.426 addetti in tutt'Italia. Siamo allo squallore.

Riguardo alla tabella, come facciamo ad affrontare in termini positivi il discorso di un voto favorevole, tanto più che siamo all'opposizione? Questo è il problema di merito. La maggioranza, siccome è maggioranza, deve votare a favore e voti a favore, ma, collega Gusso, ci si deve rendere conto che l'imbarazzo per noi è enorme.

G U S S O , *relatore alla Commissione.*
Magari vi avessi messo in imbarazzo!

F E R M A R I E L L O . Vi sono, poi, motivi di carattere generale. Anche se questa non è la sede più adatta per fare riferimenti di questo tipo, vorrei in ogni caso sottolineare il fatto che ci troviamo di fronte a novità qualitative derivanti dai processi economici internazionali e dall'impatto che l'inflazione ha avuto sull'economia italiana. Siamo di fronte a varianti qualitative, ne abbiamo parlato in tante sedi. Rispetto a queste varianti qualitative l'intervento economico del Governo dovrebbe essere più o meno adeguato; un intervento che presupponga la censura di alcune strozzature ed un qualche tentativo, anche iniziale, di

cambiamento rispetto ad alcune logiche di politica economica. Questo si dovrebbe richiedere all'attività economica del Governo, se ci fosse una maggiore coerenza negli interventi. Che la situazione sia veramente allarmante e veramente drammatica, tanto che a questo punto non si capisce che cosa accadrà nel nostro Paese, è assodato. Siamo giunti a livelli di inflazione molto alti; le percentuali dei tassi recessivi sono aumentate come pure sono aumentati i livelli di *deficit* e di indebitamento pubblico, quelli degli interessi passivi e della disoccupazione; siamo di fronte ad un quadro — aveva ragione La Malfa quando esprimeva certe sue preoccupazioni — che non può non allarmare. È chiaro che o questo quadro si affronta con un minimo di programma, che abbia una sua organicità, o necessariamente si va ai due tempi: si va ad un intervento che prevede una manovra finanziaria e monetaria finché è possibile e poi all'intervento sulle strozzature, quando sarà. Inutile perdere tempo nei rapporti con i sindacati; questo problema esploderà nelle prossime ore. Se non si arriva a processi di programmazione, lo sbocco non può che essere questo, e se si arriva alla politica dei due tempi, non sarete più in grado di prospettare una linea di sviluppo — tanto è vero che parlate di « sviluppo zero » — senza la quale non potrete affrontare neanche la manovra finanziaria e monetaria. Ma siccome abbiamo bisogno del massimo rigore nella spesa corrente, come fate ad affrontare questo tema se dal punto di vista della prospettiva indicate « sviluppo zero », se dal punto di vista della recessione non dite nulla in quanto manca un programma organico? Questo discorso sarà affrontato in Aula ed i colleghi della maggioranza dovranno esprimere la loro opinione, quindi avremo modo di riprenderlo.

Il Governo si è limitato a predeterminare il famoso « tetto » di 50.000 miliardi. Ora, non è che siamo contrari ad un tetto. Però ormai sappiamo con sufficiente chiarezza che ci troviamo di fronte ad una certa approssimazione nella fissazione di questo tetto, dal momento che una serie di elementi economici che avrebbero dovuto pre-

figurare il ragionamento che sta alla base dello stesso, stanno vacillando. Per cui, la contestazione del tetto, qualitativamente è legittima; si tratta di scendere nel merito per capire come si è giunti ad esso, quali sprechi siano stati eliminati, oppure quali spese, effettivamente rinviabili, siano state rinviate e quali no. Abbiamo bisogno di un esame di merito (che, per la verità, nel corso della settimana abbiamo cercato di fare in questa Commissione), perchè le risposte date dal Governo rispetto ai « tagli » hanno creato qualche perplessità non solo in noi ma anche nella maggioranza.

Bisogna perciò essere conseguenti. Per quanto riguarda i tagli alla spesa dei Comuni, ad esempio, è evidente che si aggrava il divario Nord-Sud. È inutile che l'onorevole Signorile affermi, in sede congressuale, che bisogna affrontare le compatibilità meridionalistiche nel programma di Governo. Sono chiacchiere! Un ministro non può affermare una cosa del genere, visto che la spesa pubblica avrà ripercussioni negative proprio sul Mezzogiorno!

Per quello che riguarda il problema della previdenza, come quello della sanità, tutti hanno espresso le proprie opinioni. Ho letto i giudizi espressi dalla Commissione sanità riguardo, per esempio, ai tagli sulla politica sanitaria, con particolare riferimento al termalismo. A Castellammare abbiamo un problema di questa natura veramente drammatico. Vi sono sprechi, vi sono malversazioni: cosa si fa? *Sic et simpliciter* si taglia una intera voce che sorregge l'economia di importantissimi centri d'Italia. E siccome questo non regge, la maggioranza dice che non può passare; dopo di che, come se niente fosse, andiamo all'approvazione di questo o quel bilancio senza una proposta di merito. Ma, allora, perchè parliamo di questo cose?

Ho notato inoltre che la stessa maggioranza, anche in questa Commissione, avanza altre richieste d'investimento. Ho letto l'ordine del giorno in materia di politica del suolo; si è parlato di aumentare l'investimento per Civilavia. Ma poi, che cosa si fa? Si approva il bilancio a maggioranza, e il problema resta.

Per quanto riguarda le entrate, poi, la maggioranza non fa alcuno sforzo per vedere se è possibile agire su di esse in qualche maniera, dal momento che è presumibile che, in rapporto ai processi inflazionistici, si venga a gravare ulteriormente sui redditi fissi; probabilmente, in rapporto ad altre voci, si potrebbe prevedere una qualche entrata più consistente. Noi abbiamo cercato di fare qualcosa in materia ed abbiamo proposto, in Aula, delle soluzioni. Ma non è che la maggioranza — a proposito della Civilavia — manifesti la volontà di investire proponendo nel contempo uno specifico tipo di entrata; siamo sempre alla approssimazione ed è presumibile che tutte le risposte negative che verranno date alle varie domande si scaricheranno nuovamente sul ministro Andreatta.

Per quanto riguarda gli investimenti, la 8ª Commissione del Senato è coinvolta a pieno titolo e grandissima è, al riguardo, la responsabilità del collega Tonutti, che è stato incaricato di estendere il parere sul disegno di legge finanziaria. Non so infatti quali saranno i risultati perchè, senza programmazione, l'obiettivo della qualificazione dell'apparato produttivo non lo raggiungerete e, quindi, andrete a sbocchi recessionisti, senza riuscire a fronteggiare le spinte inflazionistiche.

C'è però questa voce degli investimenti in conto capitale che, grosso modo, si aggira sui 30.000 miliardi. Non capisco perchè non si faccia una verifica più attenta nel merito dei relativi stanziamenti. Se da un lato, infatti, è vero che molte spese sono slittate, dall'altro mi pare che molte delle leggi che intendete finanziare o delle spese che volete affrontare sulla base di quei 30.000 miliardi possano essere riviste. Ed allora, le richieste che si fanno potrebbero trovare, anche nell'attuale struttura del bilancio, una possibile soddisfazione. Non considerando per ora l'implicazione sul Mezzogiorno, giacchè il collega Masciadri ha posto un problema di finanziamento delle spese d'impianto della Civilavia...

T O N U T T I . No, il senatore Masciadri ha posto il problema, che verrà rece-

pito, della copertura delle spese di gestione, degli stipendi della nuova ANAV.

F E R M A R I E L L O . Se la questione ha un fondamento, bisogna saperlo perchè, a questo punto, possiamo annullare una spesa ritenuta non urgente nella gestione degli investimenti in conto capitale e indirizzarla verso questo problema. Se apriamo la consistenza di questa richiesta del relatore, fin da adesso, a nome del mio Gruppo, avverto che presenteremo in Aula un emendamento specifico: questo perchè è inutile individuare un problema come quello dell'organizzazione dell'ANAV senza trovare il modo per dargli una concreta soluzione. Può darsi benissimo, comunque lo speriamo, che con un emendamento si possa spostare una spesa da una voce ad un'altra.

Per quanto attiene poi al più volte ricordato Fondo per gli investimenti, devo rilevare che anche in questo caso esiste un problema di quantità. Si parlava, in un primo momento, come sapete, di 10.000 miliardi. Poi siamo scesi a 6.000; successivamente, la dotazione di cassa prevedeva 4.000 miliardi e di questi è stato detto che ne verranno spesi, grosso modo, 2.000. Volendo porre un problema riguardante la quantità, si è ipotizzato come possibile, attraverso un intervento più rigoroso su alcune voci della spesa corrente, un aumento delle risorse che servono per gli investimenti.

L'altra questione che deve essere posta all'attenzione dell'8ª Commissione, oltre a quella della scomposizione del Fondo, è quella della prefigurazione dell'uso di questo Fondo. Non possiamo assistere alla buffonata delle dichiarazioni-stampa che ogni mattina siamo costretti ad ascoltare alla radio e a leggere sui giornali, secondo le quali ogni ministro attingerà tutto da questo miserabile fondo: sia per i sussidi di disoccupazione nelle zone terremotate (che finiscono il 31 dicembre), sia (siccome il ministro Di Giesi, che parla troppo, non ha fatto il famoso Piano di servizio sociale) per fronteggiare la disoccupazione di massa in queste zone. Fra un mese e mezzo scade la discussione: che fa il ministro Di Giesi? Rinnova i sussidi o li blocca? E se non li blocca dove prende i soldi?

Lui sostiene che li preleverà dal Fondo di 4.000 miliardi.

Abbiamo sentito che servono soldi per la cantieristica, servono soldi per tutti. Lo stesso ministro Signorile, ieri, ha annunciato che vuole soldi per il Mezzogiorno. I 4.000 miliardi — è stato detto al Congresso di Sorrento — sono pochi anche per il solo Mezzogiorno. Anche qui, pertanto, ricorremo agli emendamenti, i quali si muovono sulla linea della scomposizione del Fondo.

A parte il problema dei disoccupati, che è un tema importante, chiederemo di scomporre questo Fondo tenendo presenti la cantieristica, le telecomunicazioni, l'energia, per certi aspetti i trasporti e l'edilizia. E su questo terreno andremo a scontrarci.

Ora, a questo riguardo, c'è il problema concreto di rifinanziare la legge n. 457 del 1978, perchè, come ha detto lo stesso Ministro e come risulta dai verbali di questa Commissione, lo slittamento dei fondi ad essa assegnati, si ripercuote sul finanziamento di un'annualità.

Allora, su tali questioni noi presenteremo come Gruppo comunista emendamenti molto precisi. E siccome, come è stato detto, il grosso di questi emendamenti riguarda l'8ª Commissione, quello che qui stiamo stabilendo non è cosa di poco conto. Infatti, a parte il tema dei disoccupati, stiamo parlando di cantieristica, di un aspetto importante delle partecipazioni statali, della casa, dell'attività edilizia e, per certi aspetti, di elettronica.

In questo momento io trascuro di affrontare il tema dei rapporti di lavoro, su cui bisogna arrivare anche con posizioni un po' più nette e più precise da parte di questa Commissione. Ne parleremo quando, nel campo del lavoro portuale e marittimo, il Governo sarà pronto per farci discutere queste cose. Infatti, non si può tollerare, nel campo dell'attività del lavoro, una situazione di disorganizzazione e parassitismo che continuamente crea conflitti. Su una cosa sola voglio soffermarmi, perchè ho letto le cose dette dal collega Masciadri: sui ferrovieri. E su tale questione voglio essere molto chiaro: preghiamo il Governo di dare in sede di Aula una risposta al quesito dei

ferrovieri; chiediamo che si tratti sui ferrovieri. Non si può affrontare il problema *sic et simpliciter* rinviando tutto, come risulta, al 1983. Come sapete, da domani comincia il caos sul terreno del trasporto pubblico in Italia. Si deve, quindi trattare subito con i ferrovieri e riavvicinare le parti. La posizione assunta dal Governo a questo riguardo è destinata ad essere battuta. Questo è bene saperlo. Non si può spostare al 1983: un tema che si è aperto sin da ora e al quale bisogna dare una risposta. La nostra risposta, che qui vogliamo anticipare, è che si deve subito aprire la trattativa con i ferrovieri.

Concludo dicendo che siamo di fronte ad un quadro molto difficile. Un lavoro improbo attende noi ed il Governo. Non so neppure se riusciremo, poi, a fronteggiare le evenienze che la società ci porrà nelle prossime settimane; per giunta, viene fuori una maggioranza piuttosto divisa. Noi abbiamo già detto che non facciamo questa battaglia sul bilancio per far cadere il Governo presieduto dal senatore Spadolini; escludiamo questa ipotesi. Lo abbiamo dichiarato ufficialmente, anche perchè ci sono altri che lo stanno minando.

G U S S O , *relatore alla Commissione.*
Speriamo che possiate sostenerlo ancora.

F E R M A R I E L L O . Loosterremo fino, all'inevitabile naufragio, perchè non vedo forze che possano sorreggerlo. Quindi, praticamente, lo stesso quadro politico non facilita la soluzione positiva dei tanti problemi che ci preoccupano. Cercheremo di portare avanti questa battaglia, equilibrandola tanto nel rigore della spesa quanto nella logica degli investimenti, per fare in modo che ci sia una risposta produttiva e di sviluppo alla drammatica situazione in cui ci troviamo. Se poi, attraverso questa battaglia, si otterrà anche un'evoluzione del quadro politico, questo è un argomento che fa parte non certo del dibattito di questa Commissione, ma fa parte del nostro pensiero più organico sul tema che stiamo discutendo.

Mi sono permesso di impostare il discorso in questi termini unicamente per fare in mo-

do che il relatore e la maggioranza abbiano chiaro il tipo di battaglia che cercheremo di combattere in Aula sui temi che ho ricordato, trattandosi sostanzialmente di materie che fanno capo al lavoro e alla responsabilità di questa nostra Commissione.

P R E S I D E N T E . Grazie, senatore Fermariello.

Desideravo informarla che, per quanto riguarda l'ANAV, noi affronteremo molto presto il problema. Ricordo, in proposito, l'articolo 1 della legge istitutiva dell'Azienda autonoma controllori di volo, il quale istituisce l'Azienda di assistenza al volo in attesa della riforma di Civilavia. Ora, poichè il provvedimento di riforma sarà posto all'ordine del giorno entro una decina di giorni, in quella sede affronteremo questo tema, che è di particolare importanza. Per cui, il discorso diventa molto lungo e non è questa la sede per addentrarsi in valutazioni.

T O N U T T I . Prima di affrontare brevemente l'argomento della tabella del Ministero della marina mercantile, l'intervento del senatore Fermariello mi impone alcune puntualizzazioni; anche in qualità di estensore del parere sul disegno di legge finanziaria.

Tralascio il discorso di carattere generale sul problema delle scelte di fondo, anche perchè ritengo che questo sia di competenza diretta della Commissione bilancio, prima, e dell'Aula poi. Alla Commissione bilancio dobbiamo dare un parere e queste scelte dovranno essere fatte e discusse nel quadro generale in quella sede. Ed è giusto che sia così in quanto quella Commissione dispone di una visione complessiva e non settoriale come potremmo avere noi.

Ritengo tuttavia che quanto detto dal senatore Fermariello abbia un certo fondamento dal momento che molte delle cose che ha ricordato interessano la nostra Commissione. Così come bisogna dire, con tutta onestà, che molti degli argomenti evidenziati dal senatore Fermariello sono stati da noi menzionati — lo ha fatto lo stesso relatore — al momento della discussione sul disegno di legge finanziaria.

F E R M A R I E L L O . E, infatti, mi sono ricollegato proprio ai vari relatori intervenuti.

T O N U T T I . Nel testo del parere, perciò, sottolineerò l'incongruenza della linea del Governo di privilegiare gli investimenti nei confronti dell'aumento delle spese di gestione e le scelte concrete proposte. Al riguardo, però, debbo aprire una parentesi in quanto veniamo a toccare molti settori. Non intendo entrare nel merito del problema dei ferrovieri; tuttavia non vi è dubbio che si tratta di un problema di gestione; le stesse lamentele che vengono mosse, relativamente alla funzionalità, anche alla struttura del Ministero della marina mercantile, in termini astratti, portano all'aumento delle spese di gestione. Bisogna distinguere, nell'ambito delle spese di gestione, quelle necessarie per far funzionare una struttura. Perciò, il discorso riguarda le spese di investimento. Un capitolo a parte è quello relativo all'ANAV: si tratta di una spesa di gestione, ma l'Azienda è appena costituita, quindi ha una sua particolare situazione di novità e, di conseguenza, non avendo un tipo di prospettiva ancora consolidato, praticamente i problemi rimangono aperti. Vedrà poi la Commissione bilancio se si tratta di 54 miliardi o meno, o se praticamente si tratta di preoccupazioni senza fondamento.

Ritornando al discorso iniziale, desidero dire che, appunto, nel parere sottolineerò senz'altro l'incongruenza tra quella che è la linea del Governo per quanto attiene alla spesa per investimenti e lo slittamento, per esempio, per quanto riguarda le *tranches* delle leggi pluriennali di alcune voci per noi significative; in modo particolare, lo slittamento dei 300 miliardi per l'edilizia residenziale. Con ogni probabilità, certi slittamenti sono fatti in funzione e in relazione alla possibilità di spesa.

Proprio su questo aspetto si potrebbe trovare una risposta a quanto diceva il senatore Fermariello: e cioè che in quei 36.000 miliardi di spesa in conto capitale potrebbero esserci delle voci che non rivestono una particolare urgenza e quindi ci potreb-

be essere la possibilità ancora di qualche slittamento per comprendervi altre cose. Conseguentemente, però, non possiamo criticare il metodo dello slittamento, perchè, se lo vediamo in termini astratti, esso può rappresentare una risposta proprio a quanto sostiene il senatore Fermariello. Mentre io dico che non ha una logica far slittare i 300 miliardi della casa, dal momento che questo è un problema prioritario.

F E R M A R I E L L O . D'accordo.

T O N U T T I . Per quanto riguarda il secondo punto, cioè il Fondo di 6.000 miliardi, nel parere sottolineerò la necessità che il Governo dia una più dettagliata informazione sia sulle modalità d'intervento relative alla destinazione del Fondo, sia sui settori d'intervento perchè, data la sua genericità, il Fondo si può prestare a essere utilizzato per la copertura di iniziative, anche parlamentari, le più svariate. E, richiamandosi alla diretta responsabilità del Governo nel proporre gli interventi — perchè è lui la guida della politica economica e, quindi, deve direttamente impegnarsi a fare delle scelte — attraverso il Fondo d'investimento, in coerenza con la linea di politica economica annunciata, la Commissione ha indicato alcuni settori di particolare rilevanza che devono essere tenuti presenti nelle valutazioni del Governo: il completamento della ricostruzione delle zone terremotate del Friuli che, con la scadenza al 31 dicembre 1981 degli stanziamenti, si trovano nella drammatica situazione di interrompere lo sforzo fin qui attuato; il finanziamento delle leggi per l'industria cantieristica e per il credito navale, sulle linee del piano di settore presentato al Parlamento; le iniziative nel settore dell'edilizia residenziale, in relazione alle nuove esigenze finanziarie, in conseguenza delle nuove decisioni del Governo; gli interventi per il risanamento tecnico-economico delle ferrovie in concessione, essendo del tutto insufficienti gli stanziamenti previsti dal Fondo speciale del bilancio e gli interventi in relazione al Piano energetico e, in particolare, all'approvvigio-

namento di carbone, con particolare riferimento, quindi, al settore portuale.

Poi inserirò il discorso dell'ANAV; non solo per ragioni formali, in quanto sollevato in Commissione, ma anche per un motivo sostanziale: perchè, se esiste il problema di uno scoperto di questo tipo, il Governo deve rendersene conto, altrimenti avremo il trasporto aereo paralizzato.

Non menzionerò le telecomunicazioni perchè, a mio avviso, non esiste un problema d'investimento per questo settore a livello di bilancio dello Stato: interessa infatti le Partecipazioni statali e i fondi di dotazione.

Il discorso relativo ai ferrovieri non lo affronterò in quanto non attiene alla legge finanziaria ma all'orientamento generale e alla tabella dei trasporti dove, d'altro canto, si fa cenno anche a questo tema.

Ora, a parte i problemi di carattere generale, per i quali si può benissimo fare un approfondimento in altra sede e discutere certe affermazioni del senatore Fermariello, che nell'impostazione di carattere generale possono essere anche condivise, a parte questi problemi, dicevo, sul piano della coerenza del nostro lavoro di questa settimana — che va dalla relazione sul disegno di legge finanziaria alle relazioni ed alla discussione sulle tabelle — possiamo trarre una conclusione.

Con questo, vorrei molto sinteticamente arrivare ad una osservazione sul bilancio della Marina mercantile. Anche io ringrazio il relatore; non l'ho sentito, ma ho letto il resoconto ed ho visto i punti che ha toccato. Anche l'intervento del senatore Benassi è stato notevole ed importante, e su alcuni punti, che mi trovano consenziente, vorrei che il Ministro della Marina mercantile mi fornisse spiegazioni.

C'è il discorso della Finmare, che questa Commissione, nella passata legislatura, ha affrontato a fondo, sia con indagini conoscitive, sia con audizioni ed iniziative conoscitive su tutti i problemi. Il relatore ha fatto riferimento agli stanziamenti e al rapporto tra stanziamenti, residui e cassa, per cui nel 1982 verranno erogati 220 miliardi e non — come diceva il senatore Fermariello — un terzo di 220. Si tratta di una

frazione di 700 miliardi, cioè un terzo della competenza più i residui.

Ora, trattandosi solo di problemi di trasferimento, pongo il problema se di fronte ad un impegno di competenza di 500 miliardi e a residui di 207 — noi diamo una erogazione di 220 miliardi — la Finmare abbia bisogno di questi soldi o no. Perché, se ne ha bisogno, allora va ad indebitarsi e crescono gli interessi passivi. Quindi, il discorso dei trasferimenti deve essere opportunatamente valutato. Capisco la situazione generale del Paese e la situazione delle casse dello Stato, ma in effetti qui si va ad una perdita potenziale, perchè i trasferimenti alla Finmare sono spendibili immediatamente. O la Finmare non ha bisogno di finanziamenti, ed allora 500 miliardi di competenza sono troppi; o ne ha bisogno, ed allora non si capisce perchè su 700 miliardi di credito noi diamo soltanto 200 miliardi e gli altri 500 debbono andare a debito, facendo crescere gli interessi passivi.

Ritengo così di sottolineare la richiesta fatta dal collega Benassi circa la necessità che il Ministro, al momento in cui lo riterrà opportuno, d'accordo con la Presidenza della Commissione, faccia il punto sulla situazione della Finmare; specialmente sull'attuazione della legge n. 684 e del regolamento relativo, che prevede anche un controllo parlamentare su tutta la politica nei confronti delle linee a preminente interesse nazionale. Dopo due o tre anni che ne parliamo, deve essere una puntualizzazione importante.

Per quanto riguarda la cantieristica, noi riteniamo che non possa essere affrontata una discussione sul Piano, signor Ministro, se vicino al Piano non abbiamo le scelte concrete di politica economica e di interventi. Il Piano ci farebbe solo perdere tempo, se lo discutessimo da solo. Bisogna, invece, discutere entrambe le questioni contemporaneamente.

Prendiamo atto che nel Piano a medio termine ci sono degli impegni; prendiamo atto che il Ministro ha già pronti gli strumenti legislativi, che sono in fase di concerto e che arriveranno alla nostra attenzione, ma sottolineiamo in questa sede che il problema della cantieristica deve essere affrontato

concretamente, e non essendoci la parallela voce sul fondo globale del 1982 bisogna che si faccia ricorso ai famosi 6.000 miliardi che sono una speranza per tutti.

BENASSI. Lei è d'accordo sulla ripartizione prevista dal Piano a medio termine?

TONUTTI. Non posso dare un giudizio sulla ripartizione, che prevede 700 miliardi nel 1982, perchè non conosco esattamente l'esigenza dei cantieri; ma penso che il Ministro su questa posizione potrà dare la sua valutazione e le sue indicazioni.

Per quanto riguarda il credito navale, non possiamo pensare ad uno sviluppo della cantieristica senza che esista contemporaneamente una legge sul credito navale. Praticamente, si tratta di due elementi che sono collegati strettamente.

In proposito, chiedo al Ministro se è possibile innovare il metodo di intervento di finanziamento. Sappiamo che da parte del Ministro del tesoro, nel decretollegge numero 295, che poi è decaduto, era stata proposta la riforma del credito agevolato. So che il Ministro del tesoro sta predisponendo un nuovo progetto di legge ove si prevede che si diano i contributi indipendentemente dall'operazione finanziaria, perchè l'aggancio al tasso di riferimento comporta l'impossibilità di operazione finanziaria da parte degli istituti bancari.

Noi avevamo già affrontato il problema tre anni fa e ci eravamo fermati trattandosi di un tema che interessava la riforma di tutta la struttura del credito agevolato. Se, intanto, va avanti la legge generale va bene, ma nel frattempo, se si fa la legge per il credito agevolato, si faccia questa innovazione, se non altro per il credito navale.

Quindi, c'è la necessità di svincolare i contributi dalla operazione finanziaria. Questo comporterà l'agevolazione e lo snellimento delle procedure, ma anche la risposta al discorso del finanziamento. Infatti, l'armatore fa il suo piano finanziario; sa che lo Stato gli dà tanto, lo negozia come vuole, e non è vincolato al discorso dell'operazione finan-

ziaria, che ha fatto slittare il problema del credito stesso per anni.

Un altro problema — e poi mi avvio verso la chiusura — è quello dei porti. Non voglio sottolineare il discorso dei porti sul piano degli investimenti nel settore portuale e nei rapporti con il Ministero dei lavori pubblici, non voglio parlare dei programmi che vanno a rilento e delle procedure; mi richiamo alla legge 6 agosto 1974, n. 366, che, per quanto riguarda i rapporti con gli enti portuali circa gli investimenti, aveva snellito le procedure. Due anni fa avevamo proposto che per il Piano triennale per le opere marittime fossero applicate le procedure della legge n. 366: poi, in sede di esame del disegno di legge finanziaria la Commissione bilancio se ne è disinteressata. Ma quella era una procedura che avrebbe snellito di molto le spese per investimenti.

Quindi, a parte questo — che si potrebbe anche risolvere, signor Ministro, con una certa iniziativa abbastanza facile in quanto basta applicare la legge n. 366 anche per le nuove opere a carico del Ministero dei lavori pubblici — vorrei porre l'accento sui porti, dal punto di vista degli enti portuali, specificatamente per quanto riguarda il loro stato di insolvenza.

Ci sono degli enti portuali che versano in una situazione finanziaria veramente disastrosa. Ce ne sono alcuni che beneficiano del contributo dello Stato (e penso a Genova, a Trieste, a Savona) ed altri che non ne beneficiano (come, per esempio, quello di Venezia). Ritengo che sia un problema che vada assolutamente affrontato in termini organici e con urgenza. A questo punto non so se sia bene mantenere gli enti portuali o meno; potrebbe venire anche il dubbio che sia meglio sopprimerli, visto come vanno le cose là dove non ci sono: basti pensare ai porti di Livorno, Ancona e Ravenna. Tuttavia, non si può lasciare un ente, che non dispone di alcun patrimonio e non ha alcuna autonomia, in una situazione di tensione continua.

Volendo abbozzare un'analisi delle cause che hanno provocato e provocano queste conseguenze finanziarie, si può considerare

il problema delle tariffe, del lavoro portuale, degli investimenti: è un tema vasto, che implica considerazioni complesse. Ecco perchè deve essere affrontato seriamente, altrimenti ci troveremo nella malaugurata situazione di dover fronteggiare tensioni fortissime. Penso a Trieste, per esempio, dove si parla di *deficit* notevoli.

Su questo punto, perciò, esiste un problema di rapporto tra spese di gestione, traffico e produttività, che esige una risposta del Governo.

Un altro tema che volevo porre in evidenza è quello del rapporto tra trasporto e scelte sul Piano energetico, in relazione al Piano carbone, per il quale esistono problemi di investimento nelle strutture portuali. Infatti, se oggi si parla di 5 milioni di tonnellate di carbone, fra cinque anni si parlerà di 30-35 milioni di tonnellate e la maggior parte arriveranno via mare. Conseguentemente, il problema del sistema portuale in relazione all'organizzazione — e questo discorso riguarda i tre poli — deve essere visto nel quadro complessivo della programmazione energetica. Ci riempiamo, infatti, tanto la bocca con questa soluzione del carbone ma, allorché cerchiamo di capire di quanto ne abbiamo bisogno, ci dobbiamo rendere conto che non abbiamo la possibilità di sbarcarlo. Esistono i nodi dei porti, dei fondali, delle navi; e, a proposito delle navi, il discorso si collega alla spinta della domanda interna per la cantieristica.

Allora, per non parlare solo in termini astratti (perchè è troppo facile dire che esiste un problema), vorrei sapere se c'è un ente, un organismo, qualcuno che pensi al coordinamento di queste iniziative sul piano delle priorità e dei tempi. Ora come ora non si sa assolutamente niente. Si parla di questo Piano praticamente da sette, otto anni e, quando arriverà il momento di sbarcare tutto questo carbone, al Ministero della marina mercantile verrà rimproverato di non aver fatto niente!

M A N N I N O , *ministro della marina mercantile*. Il ministro Marcora, che sa in genere molte cose, ha già comunicato tutto.

T O N U T T I . Sono del parere che, di fronte ad enunciazioni programmatiche, è necessario che chi ha responsabilità in determinati settori, strettamente connessi alla funzionalità di queste enunciazioni, fornisca una risposta concreta. Altrimenti il problema diverrebbe veramente grave in quanto, di fronte all'impossibilità di reggere le movimentazioni che verosimilmente si avranno, continueremo ad importare petrolio!

Un'ultima riflessione attiene al provvedimento sulla programmazione portuale, che giace alla Camera dal 1976. Siccome quel provvedimento considera soltanto la parte programmazione e non quella relativa al lavoro portuale, chiedo al Ministro della marina mercantile se non ritenga opportuna una iniziativa governativa per legare organicamente i due aspetti, al fine di risolvere il problema della produttività dei nostri porti. Grazie.

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

G U S S O , *relatore alla Commissione*. In primo luogo, un doveroso ringraziamento agli intervenuti nel dibattito e, in modo particolare, al senatore Benassi per l'ampia panoramica fatta e per le questioni sollevate, su molte delle quali — non ho nessuna difficoltà a dichiararlo — sono d'accordo. E, d'altro canto, è difficile non essere d'accordo con l'analisi fatta sui mali di cui soffrono la marineria italiana e il sistema marittimo in genere nel nostro Paese. Noi non siamo una area forte. I nostri porti si trovano in questa condizione nonostante gli investimenti effettuati. Le nuove tecnologie, il rapporto fra navi e merci, i problemi inerenti alla *conférence*, pongono temi assai delicati e difficili sui quali si può convenire.

Non ho capito molto bene, però, la terapia che viene suggerita per guarire questi mali. Perchè, se è vero che siamo deboli nel settore marittimo ci siamo mai posti il problema della concorrenza alla quale siamo assoggettati come marineria, come flotta — pubblica o privata — italiana? E non si tratta solo della concorrenza delle bandiere ombra,

ma anche delle bandiere di altre nazioni, sia dell'Est che del Sud-Est; i paesi dell'Est esercitano forme di *dumping* molto accentuato.

Tutto il mondo, poi, è stato colpito, ed anche noi, dalle oscillazioni del dollaro. C'è una notevole gamma di motivi che potrebbero giustificare i guai di cui soffre la nostra marineria.

Mi diletto ogni tanto a fare un viaggetto e proprio un mese fa ho visitato minuziosamente i porti di Anversa, di Rotterdam e di Amsterdam. Sono porti municipali: non sono porti statali, nè autonomi. Se guardiamo agli organici di questi tre porti vediamo che nell'organico c'è il direttore del porto e molto poco personale, come ho già avuto modo di dire, però ho notato una dinamicità che tra noi è sconosciuta. Conoscono tutto ciò che avviene nel mondo, forse più di quanto non sappia il Ministero della marina mercantile. Non per attribuire delle colpe, ma all'estero si è fatto un salto di qualità anche intellettuale e culturale sul problema della Marina mercantile, sul problema dei traffici, su quello dei *containers*, e così via. Sono a un livello al quale non ci stiamo nemmeno avvicinando. Allora si spiega benissimo perchè il 10 per cento della merce italiana si serva di altri porti, anche dall'altra sponda dell'Adriatico (e qui non certo per una maggiore tecnologia impiegata, ma per i più bassi costi, dovuti anche ai più bassi salari). Questo non si verifica ovviamente per i porti del Nord-Europa, dove ci sono altissimi salari per gli operatori portuali, però all'armamento si offre rapidità di imbarco e sbarco, sicurezza nella disponibilità del personale, gru pronte, di notte e di giorno anche se piove; cioè tutta una serie di condizioni che fanno preferire, talora, alle merci italiane i porti stranieri.

E si potrebbero fare moltissime altre osservazioni.

B E N A S S I . Concordo con lei: l'ho detto al Ministro in un recente incontro alla Camera. Quello che desidero però precisare è che non si può mai generalizzare troppo. È vero che all'estero c'è una maggiore produttività, però facciamo attenzione, perchè anche da noi si sta tentando di migliorare

i servizi. L'armatore genovese Costa, ad esempio, ha ordinato all'Italcantieri di Monfalcone una motonave di 30 mila tonnellate di stazza lorda, molto sofisticata e moderna. E lo stesso Costa ha detto di averla ordinata all'Italcantieri perchè ci rientra con i costi.

Facciamo attenzione. Noi dobbiamo riuscire a fare delle analisi puntuali, evitando le considerazioni del tipo: è tutto bianco o tutto nero; così pure per la questione dei porti. È vero che il *gap* si è accentuato col Nord-Europa, però vorrei disporre un'analisi dettagliata dei costi — non so se il Ministro è in grado di fornirmela — perchè mi viene il dubbio che una *conference*, non per il sadico piacere di punirci, ma per sue ragioni di convenienza economica, anzichè toccare un porto del Nord, un porto del Mediterraneo, il porto di Livorno o Genova, invece di fare 3-4 approdi, per i quali risulta, per ipotesi, un costo mille per il nolo, abbia interesse a pagare per via terra il trasporto di un milione di tonnellate per determinati porti del Nord-Europa e poi non fa più gli altri approdi. Per cui si determina un solo nolo che è comprensivo dei costi dell'operazione via terra e dei costi delle miglia che si percorrono via mare: potrebbe anche darsi, per ipotesi, che non fossero toccati Livorno, Genova o Trieste non in quanto non hanno la possibilità di offrire per quella merce dei servizi competitivi, ma perchè la *conference*, nel suo giudizio globale, calcolando il tutto, decide di fermarsi, con un solo approdo, in un porto del Nord-Europa, stabilendo nel costo complessivo un nolo che è competitivo.

A questo punto ci rendiamo tutti conto che si tratta di un *gap* notevole.

Però, qui, ci sono problemi che vanno visti anche nella cantieristica. Perchè non è detto che i cantieri italiani siano tutti allo sfascio; ci vengono anche società australiane, americane, poche purtroppo, oltre a qualche armatore (non « sprecone ») del nostro Paese. Questo vuol dire che le cose vanno più attentamente analizzate.

G U S S O , *relatore alla Commissione.*
Convengo su tutte queste cose; in queste di-

scussioni sembra quasi che abbiamo ragione un po' tutti, perchè tutti riusciamo a dare delle giustificazioni, magari accentuando un aspetto piuttosto che un altro. Io, come è noto, ritengo che uno dei principali fattori legati al migliore funzionamento del nostro sistema portuale sia rappresentato dalla gestione dei porti stessi. Ci sono gestioni che non sono passive, ma sono così costose che non permettono la concorrenza. Ci sono anche i problemi sollevati dal collega Benassi, ed allora, ad un certo momento, signor Ministro, bisogna tirare i remi in barca.

La nostra Commissione ebbe modo di svolgere una indagine conoscitiva sulla funzionalità del sistema portuale italiano; indagine che portò alla pubblicazione di uno dei libri meno letti nel nostro Paese. Non sarebbe male se il Ministro gli desse un'occhiata, fermo restando che forse quei dati, assai importanti, dovranno essere aggiornati.

Per quanto concerne i sistemi portuali, confesso che personalmente non credo molto a queste cose: sistema dell'alto e basso Adriatico, dell'alto e basso Tirreno, eccetera. Tutt'al più si può arrivare a forme di coordinamento a livello regionale; ma si tratta sempre di un qualcosa di sperimentale. Sono anche contrario agli enti portuali così come sono oggi: enti burocratici, privi di autonomia. Ma, probabilmente, nemmeno se fossero autonomi potrebbero fare il loro dovere. Certo è però che qualcosa deve essere fatto.

Non mi faccio nemmeno illusioni che dalla Conferenza di Napoli scaturiscano delle soluzioni. Esiste il problema delle procedure, alle quali accennava anche il senatore Tonutti, che impediscono investimenti pure deliberati dal Parlamento. Esiste, cioè, una serie di cose — e mi richiamo a quanto ho detto nella mia relazione, che riconfermo — che non induce a pensare in termini ottimistici. Tuttavia, se l'attenzione del Governo e del Parlamento — ed anche questo lo diciamo tante volte — fosse rivolta con maggiore convinzione ai problemi del mare, in genere, e dei porti in particolare, ritengo che faremmo un grosso servizio alla nostra comunità.

P R E S I D E N T E . Ringrazio il relatore Gusso.

M A N N I N O , *ministro della Marina mercantile*. Desidero premettere, non per ragioni formali ma per profonda convinzione, un ringraziamento ai senatori intervenuti nella discussione, alla quale hanno dato un apporto e un contributo di grandissimo rilievo, in quanto, in questa occasione — e durante la discussione sul disegno di legge finanziaria — hanno approfondito le riflessioni sul problema della politica marittima nel suo complesso. In modo particolare, il mio ringraziamento è rivolto al relatore, e, senza togliere il merito a tutti gli altri, al senatore Benassi.

Per dare a questo dibattito l'apporto in termini di replica — che, non soltanto istituzionalmente e, quindi, formalmente, ma anche per una ragione sostanziale il Ministro è tenuto a dare — desidero iniziare da una osservazione sul bilancio e sulla legge finanziaria.

Il disegno di legge finanziaria si muove politicamente nell'ottica di un indirizzo di contenimento della spesa come misura necessaria per fronteggiare l'inflazione e, di conseguenza, opera nelle singole rubriche in cui si articola il bilancio e in cui si organizza e si dimensiona la spesa nel suo complesso: un indirizzo di riduzione e di contenimento che si realizza mediante la manovra degli slittamenti. Quest'impostazione riguarda la Marina mercantile per due capitoli specifici: il capitolo 8051 e il 7541. Lo stanziamento di 12 miliardi previsto nel capitolo 8051 per il 1982 è ridimensionato in 4 miliardi. La differenza viene fatta slittare ad esercizi successivi. Di per sé questa manovra è tollerabile per la ragione che è stato impossibile dare alla legge n. 203 del 1973, un'applicazione concreta e puntuale; di conseguenza, uno slittamento della spesa non genera problemi immediati.

Analogamente avviene per il capitolo 7541, relativo al credito navale. Lo stanziamento di 10 miliardi relativo al limite d'impegno stabilito dalla legge n. 234 del 1978, previsto per il 1982, slitta al 1984. Anche in questo caso non si hanno effetti immediati di segno

negativo per il motivo che questo credito navale da tre anni a questa parte rimane sostanzialmente inoperoso; nel senso che gli Istituti di credito specializzati (l'IMI, la Banca nazionale del lavoro, il Banco di Sicilia) non sono stati in questi ultimi tre anni nelle condizioni concrete di esercitarlo. Ciò a causa della difficoltà — che si ricollega all'aumento dell'inflazione e all'andamento della misura dei tassi — incontrata per procurarsi la necessaria provvista.

Sul credito navale, comunque, farò qualche osservazione allorchè dovrò occuparmi del problema più generale della cantieristica. Volevo dire, comunque, che sul breve non registriamo effetti negativi. Ciò non toglie, ovviamente che ci sia, e si sottolinei in modo particolare, un problema che in questo modo diventa più urgente e più grave.

B E N A S S I . Mi scusi, signor Ministro. Io avevo chiesto un chiarimento circa quei 28 miliardi per il credito navale, cui ha fatto cenno lo stesso relatore in sede di discussione sul disegno di legge finanziaria, che nel 1981 risultavano nei fondi speciali del Ministero del tesoro. Nel 1982 questi 28 miliardi per il credito navale non esistono più. Sono forse slittati?

M A N N I N O , *ministro della Marina mercantile*. Sono slittati a partire dal 1984 e non sono registrati.

B E N A S S I . Ma, allora, sono stati utilizzati in altro modo? Vorrei avere, se possibile, dei dati più chiari.

M A N N I N O , *ministro della marina mercantile*. Esaurita la replica, le fornirò i chiarimenti che desidera.

Per quanto riguarda il bilancio di previsione, ho il dovere di far presente che il Ministero della marina mercantile soffre, come del resto tutte le altre Amministrazioni, della condizione patologica della formazione dei residui passivi. Al 31 dicembre 1980 essi ammontavano a circa 638 miliardi, e si prevede una variazione in aumento di 46 miliardi. La formazione di questi residui passivi è preva-

lentemente incentrata sul capitolo 3061, che riguarda l'intervento dello Stato a sostegno delle società di navigazione a partecipazione statale.

La formazione dei residui passivi è sostanzialmente determinata dalle procedure previste dalla legge n. 684 del 1974. Nel parlare di queste modalità, mi assumo comunque l'impegno per un confronto più diretto e approfondito su tutti i problemi relativi alla Finmare. L'occasione di un dibattito approfondito potrebbe essere abbastanza vicina, poichè il Governo dovrà presentare nelle prossime settimane un disegno di legge sulla riorganizzazione e sul riordinamento dell'intervento di sostegno e di sovvenzionamento alle società del gruppo Finmare: disegno di legge, quindi, di prevalente interesse nazionale. L'articolo 19 della legge n. 684 del 1974 prevede l'erogazione di sovvenzioni essenzialmente col meccanismo delle anticipazioni, con uno slittamento di esercizio finanziario in esercizio finanziario che provoca la formazione di questo cumulo di residui, anche per la difficoltà operativa e amministrativa del gruppo Finmare a presentare il rendiconto.

Sotto questo profilo, potrebbe essere giustificata la proposta del Ministro del tesoro, contenuta nella legge di bilancio, di istituire un vincolo di cassa, peraltro molto basso, che provoca però inevitabili conseguenze in termini di appesantimento degli oneri finanziari per tutto il gruppo Finmare. Vorrei far presente agli onorevoli senatori che quasi la metà di tali oneri riguardano la Tirrenia, cioè la gestione delle linee interne.

Senza voler anticipare la problematica del confronto, per il quale ho dichiarato la mia disponibilità, vorrei soltanto ricordare che il gruppo Finmare negli ultimi tre anni ha realizzato un andamento progressivo di riduzione delle proprie perdite. Per il 1981 il gruppo Finmare non dovrebbe perdere più di 28 miliardi, stando alle previsioni attuali. Nella politica del gruppo, quindi, si opera complessivamente una riduzione del *deficit*; anzi, alcune società del gruppo realizzano anche vistosi utili di bilancio. Mi riferisco, al esempio, alle società Sidemar e Almar, pre-

disposte al trasporto delle materie prime, dei prodotti per la siderurgia o del carbone. Alcune società, come il Lloyd Triestino, hanno realizzato vistosi miglioramenti gestionali. Però, società come l'Adriatica, che continua a presentare una fenomenologia patologica, portano necessariamente il Ministero, in primo luogo, e tutto il gruppo Finmare, a proporre decisioni che, nello spirito della legge n. 684, muovano ad un'ulteriore razionalizzazione e, di conseguenza, al ridimensionamento delle perdite. Razionalizzazione significa anche dimissione di alcune linee. Io non vedo alcuna ragione per conservare le linee di collegamento con la Jugoslavia, per fare un esempio, che sono gestite in pura perdita, senza prospettiva dal punto di vista del rapporto politico, essendo questo legato a un quadro di riferimento di tutt'altra natura. Può essere, invece, conservata una linea in perdita, come quella che collega l'Adriatico alla Cina, appunto per la ragione politica del rapporto con quel Paese, per la preservazione di tutte le potenzialità che gli sviluppi commerciali con la Cina potrebbero avere negli anni prossimi, a partire proprio dell'incremento dell'interscambio che potrebbe essere originato per le materie prime.

È giusto sottolineare che l'andamento complessivo del gruppo Finmare segna un certo miglioramento, ma è altresì giusto sottolineare che si conservano ragioni di perdita economica e gestionale che vanno superate. In questo quadro, il peso prevalente è esercitato dalla Tirrenia. Il problema della Tirrenia sarà sottoposto all'attenzione del Parlamento sotto altri aspetti. È pertanto necessario prendere delle iniziative a questo proposito. Ad esempio, l'azienda delle Ferrovie ormai segue un meccanismo di adeguamento tariffario che fa registrare uno scarto del 44 per cento tra le tariffe ferroviarie e quelle marittime; adeguamento che avviene su basi piuttosto automatiche. Tutto ciò porta a sottolineare l'esigenza che le tariffe marittime siano riviste ed incrementate. È una esigenza, certo, che deve misurarsi, ad esempio, con le richieste che provengono dalla Sardegna di godere di certe tariffe; il che, però, pur nel necessario riguardo per la condizione di insularità della Sardegna, non può portare alla creazione di un fatto anomalo

nell'organizzazione delle tariffe stesse. Può essere consentita una qualche agevolazione, ma non una forma di annullamento del rapporto tra la tariffa, sia pure politica, e l'andamento dell'azienda; del rapporto, quindi, tra costi e ricavi. Sono, comunque, tutti problemi che vanno approfonditi.

Vorrei fare ora un'osservazione generale sul bilancio. Il Ministero della marina mercantile ha un bilancio estremamente povero, inadeguato. Responsabilmente il Ministro, che fa parte di un Governo che oggi si fa carico di una linea generale di contenimento della spesa, non ha avanzato, nè in sede di Consiglio dei ministri, nè, di conseguenza, davanti alle Commissioni parlamentari e al Parlamento, alcuna proposta di incremento di taluni capitoli di spesa, a cominciare da quelli che consentono la realizzazione dei servizi di sopravvivenza. È paradossale che questo Ministero — poichè mi è stato sollecitato uno studio comparato sulle tariffe — non abbia una lira per le consulenze e, di conseguenza, sia costretto ad avvalersi delle proprie strutture burocratiche. Io sono testimone della capacità, della dedizione, dell'impegno del personale di queste strutture; ma tutti sanno che oggi i problemi che ogni amministrazione deve affrontare richiedono un grado di professionalità che va acquisito non soltanto all'interno della struttura, ma anche nel rapporto tra la struttura e un ambito più vasto, nel quale deve muoversi la struttura stessa: ambito che comprende gli interessi che operano nel settore al quale è istituzionalmente preposto il Ministero, interessi che sono anche morali e culturali. Se non si è in condizioni di consultare un professore di economia dei trasporti per acquisire qualche elemento in più, l'Amministrazione è veramente ostacolata nel recepire quegli elementi conoscitivi, quel materiale sul quale poi deve lavorare, per formulare le proprie proposte, che vanno all'attenzione del Parlamento, delle forze sociali, delle forze operative presenti nel settore.

Debbo fare questo discorso perchè, molte volte, in questo modo il Piano della cantieristica diventa il Piano che i cantieri pubblici e privati preparano per il Ministero, non

i piani che il Ministero prepara per i cantieri pubblici e privati. È giusto dire queste cose. Forse dovrei essere più prudente, ma non è nel mio temperamento. Credo che un Ministro debba venire in Commissione a dire con molta franchezza quali sono i risultati dell'esperienza che quotidianamente compie.

È necessario adesso affrontare alcune questioni di fondo della politica marittima. Sono questioni alle quali hanno fatto cenno i colleghi nei loro dibattiti. E su questo vorrei fare una precisazione di metodo, che richiama poi l'indirizzo programmatico del Governo. Il Governo, in questo settore, ha scelto di rapportare una moderna proposta di politica marittima ad una esigenza precisa: l'esigenza che è sottolineata dall'andamento della bilancia dei noli. Noi, nel 1980, segniamo un passivo di 1.200 miliardi, destinato ad aggravarsi nel 1981. La bilancia dei noli nel nostro Paese, per tanti anni (negli anni Cinquanta-Sessanta — quando la flotta italiana era ancora organizzata sulla base delle navi « liberty » fornite dal Governo americano, subito dopo la guerra!) — è stata in attivo, anzi ha arrecato un contributo all'equilibrio dei conti economici del Paese. Nel 1980-1981, questa bilancia dei noli segna un andamento negativo. Il fatto è da sottolinearsi con preoccupazione, non già per la dimensione del *deficit* stesso (avendo ormai tutti imparato a ragionare con elementi che si misurano soltanto con nove zeri, 1.000 miliardi non fanno più paura), ma perchè il nostro Paese — paese marittimo, paese che vanta tradizioni marinare, paese che ha avuto ed ha ancora oggi un armamento di tutto rispetto, la cui vocazione nel settore, sia pure articolata in alcune realtà regionali, ha un fisionomia ed una dimensione molto considerevoli — ha questo *deficit*. Che questo Paese abbia un *deficit* energetico è una condanna che deriva dalla carenza di materie prime nel nostro sottosuolo — ancora non è avvenuto il miracolo dello scoperta —, ma che esso abbia in negativo la bilancia dei pagamenti anche per quelle attività che invece potrebbe sviluppare, e sviluppare con profitto, è un fatto da registrare con preoccupazione, da risolvere e superare.

L'indirizzo della politica economica generale, contenuto nel Piano triennale, è la riduzione della dipendenza dell'economia italiana dalle altre economie; cioè la riduzione degli squilibri in sede di bilancia dei pagamenti.

Allora, partendo da questo dato, che ho avuto la necessità di richiamare, bisogna muoversi secondo linee precise a sostegno di una operazione più complessa di rilancio dell'armamento italiano, che è però possibile a condizione che una politica marittima definisca esattamente i suoi aspetti. Innanzi tutto, l'aspetto che riguarda il quadro di riferimento del sostegno che lo Stato deve dare all'armamento. E questo quadro di sostegno è fondamentalmente determinato dal funzionamento del credito navale.

Ho già detto prima delle ragioni che si collegano all'andamento del mercato finanziario e che hanno impedito, in questi anni, l'esercizio del credito navale. Il Governo ha presentato un disegno di legge, non di puro rifinanziamento del credito navale, che va a scadenza con la fine del 1980, ma di riorganizzazione e ristrutturazione degli stessi meccanismi del credito navale. Non è più possibile andare avanti con le forme di credito agevolato che abbiamo conosciuto in questi ultimi venticinque anni: è un problema che si pone anche per tutta l'industria e per il Mezzogiorno. Da un insieme di confronti, soprattutto con la Banca d'Italia, è venuto questo nuovo indirizzo del contributo all'operazione finanziaria che l'operatore economico, l'armatore, realizza autonomamente. È una formula innovativa che responsabilizza evidentemente il destinatario dell'operazione di credito e che ha dei vantaggi. Per esempio, nell'area del credito navale, consente all'armatore, che in genere è un imprenditore di dimensione internazionale, di operare sul mercato finanziario internazionale. E questo è un altro indirizzo della politica economica che, strettamente collegandosi alla linea della riduzione della dipendenza dall'estero, utilizza i prestiti internazionali come una formula parallela.

Ho la speranza che questo disegno di legge ottenga il concerto entro brevissimo tempo e, approvato dal Consiglio dei ministri,

venga presentato al Parlamento. È un disegno di legge che è stato inserito nel pacchetto dei disegni di legge strumentali al Piano della cantieristica, ma che, nell'intesa politica tra Ministro della marina mercantile, Ministro del bilancio e Ministro del tesoro, avrà priorità sugli altri provvedimenti di questo tipo. E ciò per due ragioni. La prima è di carattere sostanziale e generale e si ricollega a quello che ho affermato prima, e cioè che con il credito navale diamo il quadro di riferimento generale per i prossimi cinque anni all'armamento. Facciamo un'operazione che investe i cantieri, ma preliminarmente gli armatori, ai quali sollecitiamo, in una sorta di consultazione informale con il Governo, la precisazione dei programmi a medio termine. Offrendo quindi all'armamento italiano le linee di riferimento del credito navale, gli chiediamo di farci sapere quante navi si vogliono fare nei prossimi cinque anni. In questo modo, costruiamo il Piano della cantieristica più realisticamente.

La seconda ragione è che il rilancio del credito navale non investe soltanto la cantieristica italiana, ma il rapporto più complessivo dell'armamento italiano con il mercato internazionale, non potendo vincolare in un modo radicale il rilancio dell'armamento all'operatività della cantieristica italiana. È un rapporto che va salvaguardato, al quale l'armamento italiano è tenuto a fare riferimento, ma non deve essere un rapporto assoluto e radicale se non vogliamo operare con la logica dei noli internazionali e cioè con la logica della competitività internazionale.

T O N U T T I. Avete un problema di organizzazione del Ministero, per quanto riguarda le istruttorie?

M A N N I N O, ministro della marina mercantile. Le dobbiamo semplificare al massimo. Dobbiamo responsabilizzare al massimo le banche. La banca deve venire al Ministero ed eliminare questa struttura burocratica che è stata la ragione di appesantimento e di opacità nella gestione anche delle istruttorie. La banca manda la sua istruttoria

al Ministro; il Ministro, con un meccanismo automatico, fa il decreto. In questo modo semplifichiamo tutto.

Per realizzare un grande rilancio dell'armamento italiano vi sono alcune altre condizioni, alle quali è giusto fare riferimento con molta franchezza. Una prima condizione riguarda la portualità; una seconda, la organizzazione del lavoro portuale; una terza, l'organizzazione del lavoro marittimo. Affronterò anzitutto la terza questione: l'organizzazione del lavoro marittimo.

L'organizzazione del lavoro marittimo, per la verità, non presenta in questo momento drammatici problemi; a luglio è stato definito un contratto, con reciproca soddisfazione, che riguarda prevalentemente, se non esclusivamente, in alcune sue parti il Gruppo Finmare, anche per l'articolazione del contratto dei marittimi all'interno delle varie società del Gruppo. Esistono, ad esempio, problemi specifici delle società regionali, che hanno indotto i sindacati — io rispetto la loro decisione, anche se ho il dovere di sottolineare che questa ha causato non pochi danni alla popolazione interessata — a realizzare uno sciopero piuttosto disordinato, che da nove giorni si trascina, per la Sidemar, e ad annunciare uno sciopero anche per le altre due società regionali. Esistono, dunque, problemi specifici, che derivano anche dall'applicazione del contratto del 1978.

È necessario che i sindacati tengano presente, nella negoziazione contrattuale, che il quadro di riferimento dell'armamento privato è diverso da quello dell'armamento pubblico. L'armamento privato — è giusto riconoscerlo — cammina con le proprie gambe. Se decide di dare il 18 per cento di incremento contrattuale, lo fa sopportando quest'onere all'interno di un'azienda che realizza il suo equilibrio economico, cioè il suo rapporto ottimale con la legge fondamentale dei ricavi-profitti. Nell'area Finmare, anzitutto, esiste l'impostazione programmatica del governo Spadolini, per cui va rispettato il tasso programmato di inflazione del 16 per cento; e poi, teniamo presente che ogni aumento contrattuale non può essere automaticamente scaricato sul bilancio dello Stato.

B E N A S S I . Una cosa che non riesco a spiegarmi, signor Ministro, è che queste società, proprio in base all'inflazione, da una parte, e alla rivalutazione e a tutte le questioni concernenti il dollaro, dall'altra, ricevano i noli in dollari mentre la stragrande maggioranza dei costi è in lire.

M A N N I N O , ministro della marina mercantile. Per questo l'armamento privato, a luglio, ha fatto un contratto ben lontano dal 16 per cento, ed alcune imprese armatrici italiane hanno fatto degli integrativi aziendali che rappresentano un'importante conquista per il mondo del lavoro, di fronte alla quale il Ministro non può che sottolineare la propria soddisfazione. Una compagnia italiana, ad esempio, con il proprio integrativo ha concesso la stabilizzazione: istituito giuridico che dà al contratto per il lavoro marittimo una fisionomia totalmente diversa, tra l'altro con il rischio di effetti di richiamo che non tutto l'armamento italiano può sopportare, e con effetti di richiamo sull'area Finmare che ho il dovere di sottolineare, atteso che ogni incremento dei costi della Finmare si scarica automaticamente sul bilancio dello Stato. La Finmare, infatti, o sotto forma di sovvenzione, o sotto forma di integrazione del capitale, che di volta in volta viene ridotto, deve essere ricapitalizzata col « portafoglio di Pantalone », cioè col bilancio dello Stato.

Ho detto che esistono altre questioni, che sono condizione del rilancio dell'armamento italiano, ma sono anche condizione oggettiva della politica da perseguire.

G U S S O , relatore alla Commissione. Allora, passiamo la Finmare all'area privata.

M A N N I N O , ministro della marina mercantile. Questo non è possibile. Occorre peraltro trovare una soluzione, ed io presenterò un disegno di legge in materia. La Finmare, quando operava da sola, sul trasporto del carbone quasi perdeva: avendo fatto un consorzio con i privati, guadagna quanto occorre per sanare una larga parte delle perdite del Gruppo. Io credo che ci sia da sperimentare non una linea compromissoria, confusa, di rapporto tra l'arma-

mento privato e quello pubblico, ma una linea precisa, a condizioni di noli internazionali, che va esplorata. È inutile, ad esempio, che l'armamento privato faccia concorrenza alla Finmare, o viceversa, su certe rotte; quando è possibile, si mettano d'accordo, si dividano i compiti, cerchino di conquistare nuovi spazi commerciali. Le linee del Nord Atlantico, ad esempio, in un ragionevole rapporto di collaborazione tra l'armamento privato e quello pubblico, possono dare risultati molto soddisfacenti, se si tiene presente che si possono avere linee non soltanto dall'Italia al Nord-Atlantico, ma anche del Nord-Atlantico al bacino del Mediterraneo. Una nave che parta dall'Arabia Saudita, tocchi un porto italiano e poi vada nel Nord-Atlantico, è una nave che può camminare con il carico assicurato, tanto all'andata quanto al ritorno.

Per quanto riguarda i cantieri, devo dire che il senatore Tonutti ha perfettamente ragione. Il Parlamento, che deve discutere il Piano della cantieristica (con una procedura riservata solo a questo settore), non deve discuterne astrattamente, ma attraverso gli strumenti di esecuzione. I disegni di legge sono stati presentati, ma non hanno ancora il concerto; concerto che ragionevolmente non potrà avvenire — sempre per essere molto franco — prima che sia abbastanza avanzata la definizione della legge finanziaria e del bilancio. Il disegno di legge finanziaria, infatti, definisce il fondo dei 6.000 miliardi al quale bisogna attingere per la copertura dei disegni di legge strumentali del Piano della cantieristica.

È giusto che, nel quadro della politica economica generale, l'Italia decida di conservare la propria attività cantieristica. Bisogna però essere d'accordo sulle condizioni alle quali tale attività va conservata. La cantieristica dei paesi industriali europei ormai non resiste all'urto della concorrenza giapponese, ed anche di quella dei paesi che, traendo ragione dal Giappone, stanno imponendo uno sviluppo sorprendente della propria organizzazione cantieristica: Formosa, Corea e Brasile. Nel rapporto tra il prodotto fornito dalla cantieristica italiana e quello della cantieristica giapponese vi è uno scarto del 30-35 per cento; il rapporto con il pro-

dotto della cantieristica di Formosa e della Corea è quasi del 50 per cento. Ho chiesto ai dirigenti dell'Italcantieri di andare in Giappone, alla fine dello scorso mese di luglio; ebbene, al loro ritorno mi hanno fatto un quadro che è semplicemente preoccupante.

La cantieristica italiana è quindi esposta a questa fortissima concorrenza, che deriva da una molteplicità di ragioni; ne voglio indicare solo una: il sistema delle relazioni industriali, tanto in Giappone quanto in Corea, quanto in Cina, non può essere minimamente comparabile con quello del lavoratore italiano. Ma non è su questo che dobbiamo fermare la nostra attenzione, bensì sul fatto che i giapponesi riescono ad organizzare i loro cantieri su scala completamente diversa rispetto ai paesi dell'Europa occidentale, su una scala che ha un rapporto di uno a dieci. Se, per esempio, in Italia si fanno due navi da cento tonnellate, il cantiere giapponese ne fa venti; il che consente all'industria cantieristica di quel Paese un'organizzazione di economie di scala notevolissima.

Noi abbiamo in Italia una grossa industria che per tanti anni è stata all'avanguardia nel mondo per i suoi ottimi prodotti: prodotti, però, che lo stesso armatore italiano pur facendo la commessa di una nave ad un nostro cantiere, trova difficoltà ormai a recepire. E ciò per una ragione molto semplice: perché quella industria non è in condizioni di avere strutture commerciali presenti in tutto il mondo. Se una nave entra in avaria, per esempio nell'Oceano Pacifico o Indiano, deve attendere che arrivi il pezzo da Trieste. Mentre, per esempio, le industrie giapponesi hanno strutture commerciali presenti dappertutto.

Conseguentemente, il problema che si pone alla cantieristica italiana è di trovare vie nuove d'intesa e di rapporti, nonchè di superamento della dimensione puramente nazionale.

Ora, il piano di ristrutturazione, così com'è formulato, prevede soltanto un ridimensionamento occupazionale che, in larga parte, è già realizzato. Se devo dire la mia opinione — anticipando il confronto che avremo — non credo che un piano di ristruttura-

zione della cantieristica si possa fare soltanto sulla base del ridimensionamento occupazionale. Se, infatti, vanno via dieci falegnami dai Cantieri di Monfalcone, essi devono essere sostituiti con dieci operai; ed allora, si mette in moto un processo di deterioramento del cantiere perchè, ovviamente, nonostante tutta la buona volontà, questi operai non potranno fare il lavoro di coloro che se ne sono andati. Sarebbe stato più saggio e coraggioso prendere la decisione di chiudere il cantiere perchè, in questo modo, si avviano tutti i cantieri ad una sorta di appesantimento con il rischio, fra l'altro, che vadano via proprio i migliori. Non voglio, però, addentrarmi in questo tema.

Se pensiamo di tenere in piedi i cantieri, è necessario ipotizzare e realizzare una forma di sostegno dello Stato alla cantieristica. Esiste però un vincolo che deriva dalle disposizioni comunitarie in materia. Nel mese di luglio siamo riusciti a superare la minaccia d'impugnazione in sede comunitaria con la promessa che al provvedimento strutturale daremo un'armonizzazione con le legislazioni europee (francese e tedesca).

A questo punto devo dire con franchezza che chi ha occasione di vedere la costa saudita o ligure si troverà davanti a due bellissime navi, tecnologicamente tra le più avanzate, che fanno onore alla cantieristica di Monfalcone, alle sue maestranze, ai suoi ingegneri. Ho però anche il dovere di precisare che queste operazioni lo Stato interviene con il 50 per cento e non con il 27,50 come stabilito, appunto, a livello comunitario. Una nave costa 27 miliardi; dal cantiere esce con un costo di 54 miliardi.

Non basta perciò riorganizzare un sostegno dello Stato — che è, diciamo, al « tetto » massimo — per far recuperare ai cantieri produttività. E qui il sindacato deve dare le sue risposte.

B E N A S S I . Di questo parleremo nella sede appropriata. C'è il discorso della cantieristica militare italiana...

M A N N I N O , *ministro della marina mercantile.* Si tratta di un prodotto diverso, con un prezzo diverso. Mi scusi, senatore Benassi, la cantieristica italiana è stata or-

ganizzata su tre poli e in questi ultimi due anni abbiamo registrato un andamento migliorativo per quanto riguarda le riparazioni navali. Addirittura su quello di Palermo, che sembrava un cantiere destinato ad una situazione irreversibile, è stato ottenuto un notevole recupero. Quindi, possiamo dire che sulle riparazioni si sono raggiunti dei recuperi notevolissimi di produttività ed efficienza economica. E sulle nuove costruzioni che siamo bloccati!

Ora, per quanto riguarda i cantieri di produzione militare, c'è un prodotto diverso, con un prezzo diverso che si forma non sulla legge del mercato ma sulla legge degli interessi politici. Quindi, è un problema del tutto differente.

Voglio concludere, comunque, l'esame su questo aspetto dicendo che non bisogna immaginare che al Piano della cantieristica, e quindi alle prospettive di risanamento della cantieristica stessa, si dia una risposta sufficiente con gli interventi contenuti nei disegni di legge già presentati dal Governo. Quei provvedimenti potranno e dovranno certamente essere migliorati nel confronto parlamentare. Ma esiste una condizione più ampia e del tutto diversa, che è quella di pervenire, cantiere per cantiere, alla riorganizzazione e al recupero di produttività. Al di fuori di questo processo, il problema della cantieristica rimarrà permanentemente aperto.

Una nota decisamente positiva, invece, si registra per la nautica da diporto, che non teme alcuna concorrenza. Ad una comparazione, i costi economici delle nostre imbarcazioni sono anche maggiori della concorrenza; però, il mercato americano, per esempi, e quello tedesco le preferiscono, non solo per una convenienza di cambi — data la forza delle loro monete — ma proprio perchè trovano un prodotto qualitativamente superiore a qualsiasi altro.

Per quanto riguarda i porti, rispondere agli interventi che si sono succeduti nel dibattito, mi limito a ricordare che la spesa complessiva programmata per il triennio 1979-1981 è di 791 miliardi, di cui 293 per i porti del Mezzogiorno. È stata operata una riduzione dell'area d'intervento in quanto siamo passati da 27 a 22 porti. Evidentemente, ripeto cose che opportunamente

sono state già evidenziate dai senatori che sono intervenuti. Però adesso bisogna cominciare a dire anche alcune cose un tantino coraggiose. La prima è che il modello di intervento pubblico è da mettere in discussione.

Il senatore Tonutti ha fatto riferimento ad una legge che riduce i tempi delle procedure; non è operante perchè ci sono ragioni sostanziali. La verità, infatti, è che il modello dell'opera pubblica, così com'è disciplinato, è da mettere in discussione.

Non si tratta, però, di una questione di carattere generale. I porti italiani stanno perdendo moltissima competitività rispetto non solo a quelli del Nord-Europa ma anche a taluni porti del Mediterraneo; fra questi, oltre a quello Marsiglia, devo ricordare quello di Barcellona, i porti della Grecia — la quale si prepara a ricoprire un ruolo importantissimo in tutta la politica marittima del Mediterraneo — e quelli della Jugoslavia.

Dobbiamo riconoscere, purtroppo, che, avendo moltissimi porti, l'intervento è stato disseminato; anche se, devo dire, abbastanza opportunamente e giustamente.

In fondo, se questo intervento non fosse stato disseminato, i porti alternativi di cui siamo tanto orgogliosi — La Spezia, Livorno, Ancona, Ravenna, Salerno — non avrebbero strutture di quel livello. Ed è giusto ricordare che questi porti alternativi sono stati resi possibili in quanto alle loro spalle c'era Genova, c'era Venezia, c'era Trieste, c'erano, cioè, i porti che hanno guidato lo sviluppo della politica portuale nel nostro Paese e che hanno fatto beneficiare delle condizioni migliori anche i porti alternativi.

Il punto fondamentale oggi, nel voler affrontare una moderna politica portuale, è il recupero del ruolo dei grandi porti storici italiani, che vanno organizzati in grandi sistemi. Io non ho ommesso di dare alcune indicazioni, che hanno però un carattere soltanto problematico. La scelta fondamentale, per i prossimi cinque anni, a mio avviso deve riguardare Genova, Venezia e Trieste, Napoli e Palermo: quattro sistemi portuali, poichè io intendo Venezia e Trieste insieme, dal momento che a Venezia si comincia a parlare del porto di Levante, ignorando che

a quattro passi ci sono il porto di Trieste e il porto di Monfalcone.

G U S S O , *relatore alla Commissione.*
Ed il porto di Chioggia!

M A N N I N O , *ministro della marina mercantile.* Andrò a dire apertamente queste cose a Venezia, venerdì. Non ritengo sia utile mettere mano a un nuovo porto, prima ancora di avere razionalizzato i porti esistenti.

G U S S O , *relatore alla Commissione.*
Cosa dice il suo collega delle Partecipazioni statali?

M A N N I N O , *ministro della marina mercantile.* Mi confronterò con il ministro De Michelis.

Io ritengo che per Genova-Voltri sia necessario prendere un'iniziativa molto innovativa. Ho chiesto che venga aggiornata la previsione dei costi di questo porto; sulla base dei dati già in mio possesso, posso dire che il fabbisogno di Genova-Voltri non è inferiore ai 700-1.000 miliardi. La dimensione di questa opera è talmente imponente da non potersi immaginare (con il chiaro di luna che illumina il bilancio dello Stato!) che sia rifinanziabile un piano dei porti concentrato tutto su Genova-Voltri. Bisogna immaginare una formula di copertura finanziaria del tutto innovativa. In sede CEE sia io che il collega Andreatta abbiamo già verificato la disponibilità della Banca europea degli investimenti, ma anche della stessa Comunità economica europea, ad intervenire in un'operazione di finanziamento. Il collega Andreatta ed io abbiamo anche vagliato la possibilità di finanziamenti da reperire sul mercato finanziario, ottenendo una disponibilità che è il triplo della previsione della spesa.

Su questa linea stiamo marciando per una verifica approfondita e con la definizione di un progetto che dovrebbe essere pronto al più tardi agli inizi dell'anno prossimo.

È chiaro che questa formula di copertura finanziaria presuppone l'organizzazione strutturale, per la realizzazione del porto,

in termini innovativi rispetto all'attuale assetto giuridico-normativo. Ciò non significa che si pervenga ad una sorta di privatizzazione, in termini di diritto privato, del porto di Genova-Voltri; si potrebbe procedere con la costituzione di una società mista: per il 50 per cento l'Ente Porto di Genova, la Camera di commercio e la Casa di risparmio di Genova; per l'altro 50 per cento, gli operatori, genovesi e non, che vogliono partecipare all'iniziativa. Non prendete queste cose che ho detto, comunque, come cose definitive, ma solo indicative. Questa società dovrebbe diventare concessionaria (come avviene oggi per i porti turistici) del porto di Genova-Voltri, ed assumere l'onere del finanziamento e del relativo ammortamento. Questa è un'idea che io avanzo molto problematicamente, sulla quale spero che i colleghi non vogliono « sparare » anzitempo, senza attendere con pazienza i risultati di tutte le verifiche. Vi è una verifica, poi, che va compiuta proprio in sede parlamentare, per la quale mi impegno davanti alla Commissione del Senato e davanti alla Commissione della Camera. È un'idea sulla quale dobbiamo essere largamente disponibili, anche perchè ci consentirebbe di affrontare il problema dell'organizzazione del lavoro portuale in termini nuovi e diversi.

Onorevoli senatori, il problema dell'organizzazione del lavoro portuale è il problema delle compagnie portuali. Nessuno si nasconde dietro un dito! Vi sono compagnie portuali in cui il costo medio di un lavoratore è di circa 50 milioni all'anno, e le giornate lavorative effettivamente utilizzate non sono più di sei al mese! È sempre giusto che i partiti politici a base popolare — ed io faccio parte di uno di questi — auspichino i più grandi miglioramenti e le più grandi conquiste sociali. Ma questo in un quadro di giustizia. Io non riesco a capire perchè un metalmeccanico debba dare, come si dice, l'anima per 37 o 40 ore settimanali, come tanti altri lavoratori, ed il lavoratore portuale debba avere questa posizione privilegiata. Bisogna guardare cosa c'è dietro il processo di decadimento, che ha conseguenze anche sulla gestione economica, degli

Enti porto a Trieste, a Venezia, nella stessa Genova, a Napoli, sia pure con dimensioni diverse. A questo proposito voglio dire per inciso che spero, ma non è facile, con questa legge finanziaria di ottenere una norma transitoria di consolidamento delle posizioni debitorie degli Enti porto. Altro non vorrei dire fino a quando non sarò in condizione di portare la proposta specifica.

Non è così che si risolve il problema della gestione dei porti. Bisogna coraggiosamente aggredire le cause delle storture che si sono verificate in questi anni, e che sono testimoniate, oltretutto, dal diverso andamento dei porti alternativi, dove, non operando compagnie portuali in condizioni di assoluto privilegio corporativo, è possibile un'organizzazione del lavoro flessibile, che ha consentito a Livorno, a La Spezia, a Ravenna, ad Ancona, a Salerno, di diventare porti di grandissima consistenza.

Il costo del lavoro ha una alta incidenza anche sui porti del Nord (Rotterdam, Amsterdam, Anversa, Le Havre, Marsiglia) ma lì vi è una produttività del tutto diversa e assolutamente incomparabile.

B E N A S S I . Onorevole Ministro, lo sa che, in termini di occupazione-spazio per metro quadro, il porto di Genova ha un rapporto doppio a quello dei porti del Nord-Europa? Questo non le dice nulla in termini di produttività? Se non si utilizza, la produttività diminuisce.

M A N N I N O , *ministro della marina mercantile.* Il discorso infatti è complesso. Io non sto qui a farlo polemicamente o moralisticamente contro le compagnie portuali, non indico nelle compagnie portuali l'animale da abbattere! Dico che, se vogliamo dare ai porti italiani uno spazio ed una prospettiva per l'avvenire, dobbiamo aggredire l'insieme dei problemi con molto coraggio e con molta fermezza.

Noi abbiamo dei dati che ci permettono di comparare la diversa produttività ed economicità dei porti alternativi rispetto a quelli in cui esistono, a livello gestionale, l'Ente porto e la compagnia lavoratori portuali.

Il tema della gestione del porto e dell'organizzazione del lavoro portuale deve essere nella condizione di venire davanti al Parlamento con una specifica iniziativa legislativa. Debbo augurarmi soltanto che da parte delle forze interessate, soprattutto da parte dei sindacati, vengano dei segnali di disponibilità ad un confronto, non su posizioni pretestuose o polemiche, che ci conduca al superamento di quelle ragioni di struttura che, se confermate, condannerebbero i porti italiani ad un declino fatale.

Ho il dovere di fornirvi solo un dato: in questi primi sette mesi dell'anno abbiamo un incremento delle merci che vengono operate nei porti del Nord di 3 milioni e mezzo di tonnellate. Questo è un dato preoccupante, davanti al quale abbiamo il dovere di fare delle scelte politiche secondo l'interesse nazionale. Allora, programmazione dei porti, organizzazione del lavoro portuale e gestione portuale debbono rappresentare un tema specifico di impegno per una iniziativa legislativa di nuova organizzazione. Credo che le iniziative legislative ancora pendenti davanti al Parlamento, rispetto alle esigenze odierne, siano inadeguate. In questo senso credo che il Governo debba muoversi con una nuova iniziativa legislativa, che ragionevolmente non posso prevedere prima del gennaio-febbraio del prossimo anno.

Vorrei cogliere l'occasione per fare riferimento anche ad un problema che ha avuto eco in questo dibattito: la pesca. Proprio questa mattina, la Commissione trasporti della Camera, in sede legislativa, ha approvato il disegno di legge per il nuovo Piano della pesca. Credo che questo provvedimento dia un quadro di organizzazione della pesca italiana del tutto diverso. Però è un quadro soltanto istituzionale. I contenuti di questa politica della pesca debbono essere tutti definiti, soprattutto nell'acquisizione di una nuova cultura della pesca in Italia. Noi ci troviamo in una fase ormai superata per quanto riguarda l'organizzazione della pesca che ci siamo dati negli anni Sessanta; una organizzazione che viene sconvolta da fatti nuovi, quale l'indisponibilità dei paesi rivieraschi del Mediterraneo ad ope-

rare con la formula degli accordi di pesca. La Jugoslavia e gli altri paesi rivieraschi vogliono operare come società mista. Questa società mista chiede però all'Italia un superamento di posizioni che si legano al passato e a taluni privilegi che, nella precarietà della struttura e dell'organizzazione della pesca, sono stati anche possibili. È una prova politica e culturale alla quale, purtroppo, molte volte l'armamento italiano non è disponibile. Il ripetersi degli incidenti — ho il dovere di dire queste cose — vede qualche volta le responsabilità italiane. È inutile nascondere. Sul versante della Tunisia abbiamo oggi una disponibilità nuova, che spero venga utilizzata e colta immediatamente dagli armatori siciliani.

Vorrei concludere rinnovando il ringraziamento a tutti i colleghi della Commissione anche per la pazienza con cui mi hanno ascoltato, per l'attenzione che portano ai problemi della politica marittima, e vorrei rinnovare a tutti un invito: il Ministero ha organizzato per il 18-21 novembre, a Napoli, la Conferenza del mare. In quell'occasione sarà possibile affrontare, tema per tema, la politica marittima quale deve essere fatta dal nostro Paese nel panorama degli anni Ottanta, se si vuole utilizzare la politica marittima come un'importante occasione per il rilancio ed il risanamento del sistema economico.

P R E S I D E N T E . Ringrazio il ministro Mannino per la stimolante replica che ci ha fornito a conclusione del dibattito sullo stato di previsione del Ministero della marina mercantile.

Resta da conferire il mandato per il rapporto alla 5ª Commissione permanente.

Propongo che tale incarico sia affidato allo stesso relatore alla Commissione.

Poichè nessuno chiede di parlare, e non facendosi osservazioni, il mandato a redigere rapporto favorevole resta conferito al senatore Gusso.

I lavori terminano alle ore 13,20.