(N. 196-A)

Tabella n. 17

BILANCIO DI PREVISIONE DELLO STATO PER L'ANNO FINANZIARIO 1984 E BILANCIO PLURIENNALE PER IL TRIENNIO 1984-1986

STATO DI PREVISIONE DEL MINISTERO DELLA MARINA MERCANTILE PER L'ANNO FINANZIARIO 1984

(Tabella n. 17)

IN SEDE CONSULTIVA

Resoconti stenografici della 8ª Commissione permanente

(Lavori pubblici, comunicazioni)

INDICE

MERCOLEDI' 19 OTTOBRE 1983

« Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1984) » **(195)**

(Parere alla 5ª Commissione)

« Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1984 e bilancio pluriennale per il triennio 1984-1986 » **(196)**

— Stato di previsione del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1984 **(Tab. 17)**

(Rapporto alla 5ª Commissione)

(Esame congiunto e conclusione)

PRESIDENTE:
— BISSO (*PCI*) . . . . . *Pag.* 17, 19, 21
— PADULA (*DC*) 39, 40, 41
— SPANO Roberto (*PSI*) 2, 13, 31
ANGELIN (*PCI*) 29
BISSO (*PCI*) 40
CARTA, *ministro della marina mercantile* . . 21, 33, 35 e *passim*
CARTIA' (*PRI*) 26
COLOMBO Vittorino (V.), (*DC*) 41
CROLLALANZA (*MSI-DN*) 13, 16
LOTTI (*PCI*) 39, 40
MASCIADRI (*PSI*) 24, 25, 40
PAGANI Maurizio (*PSDI*) 26
PATRIARCA, *relatore alla Commissione sulla tabella 17* . . . . . 2, 16, 19 e *passim*
TOMELLERI (*DC*) 28

MERCOLEDI' 19 OTTOBRE 1983

Persidenza del Presidente SPANO
indi del Vice Presidente BISSO
indi del Vice Presidente PADULA

I lavori hanno inizio alle ore 9,50

Presidenza
del Presidente SPANO

« Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1984) » (195)
(Parere alla 5ª Commissione)

« Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1984 e bilancio pluriennale per il triennio 1984-1986 » (196)

— Stato di previsione del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1984 (Tab. 17)
(Rapporto alla 5ª Commissione)
(Esame congiunto e conclusione)

PRESIDENTE. Sono iscritti all'ordine del giorno, per il parere alla 5ª Commissione, l'esame, per quanto di competenza, del disegno di legge: « Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1984) », nonché per il rapporto, ugualmente alla 5ª Commissione, l'esame della tabella 17 del bilancio dello Stato: «Stato di previsione del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1984 ».

In applicazione delle deliberazioni prese dal Senato, nel quadro del calendario dei lavori adottato dal Senato il 5 ottobre, si procederà all'esame congiunto dei due documenti, secondo le norme generali e speciali dettate al riguardo dal Regolamento.

Prego il senatore Patriarca di riferire alla Commissione.

PATRIARCA, *relatore alla Commissione sulla tabella n. 17.* Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, desidero anzitutto cogliere questa occasione per rivolgere al titolare del Ministero della marina mercantile e al sottosegretario Ciampaglia il benvenuto della Commissione. La discussione della tabella n. 17 ci offre l'occasione di incontrare per la prima volta i responsabili di questo Dicastero, in un momento nel quale alcuni dei problemi più importanti della politica marinara del nostro paese sono arrivati ad un tale punto di crisi da determinare una estrema inquietudine, specialmente in alcune città marinare.

La Commissione ha perciò necessità di intraprendere un dialogo costruttivo, direi quasi drammatico, con i responsabili di questo Ministero, anche in relazione ad alcune determinazioni che sono state assunte in altre sedi e che toccano da vicino sia lo sviluppo della cantieristica, o quanto meno il suo mantenimento agli attuali minimi livelli, sia anche la ristrutturazione complessiva della flotta di Stato — dei cui obiettivi né il Parlamento, né mi pare lo stesso Ministero interessato abbiano conoscenza — e che ha determinato reazioni certamente giustificate.

L'occasione dell'incontro col Ministro torna assai più importante, anche perché i temi che tratteremo in relazione alla tabella n. 17 riguardano da vicino anche questi punti di crisi che certamente nel corso del dibattito non si mancherà di toccare da parte dei colleghi che vorranno intervenire. Vorrei fare anche un'osservazione di natura pratica: già lo scorso anno il relatore sulla tabella n. 17 — richiamo l'attenzione del Ministro perché conosco la sua sensibilità in materia — ebbe a lamentarsi della carenza di dati e di predisposizioni relativamente alla nota di accompagnamento alla tabella n. 17; una nota certamente non soddisfacente quanto alla visione complessiva di un Dicastero così vario e dagli interessi così multiformi. Purtroppo lo stesso rilievo lo si deve reiterare in questa sede; conosco io stesso la pochezza dei mezzi, anche di carattere umano che questa Amministrazione lamenta e non solo perché in generale è uno dei Ministeri più sottodotati sul piano degli organici — si dice addirittura che il totale del personale civile non superi le 600 unità — per cui molte

volte c'è difficoltà anche per far battere a macchina un documento importante, ma anche perché non c'è stata la possibilità di ricorrere a quelle forme di collaborazione di carattere tecnico che sono essenziali in un comparto che investe problematiche economiche di altri paesi e che necessitano di un approfondimento particolare. Invece scorgendo la relazione alla tabella dell'anno precedente, ho dovuto riscontrare che da essa si riprendono addirittura gli argomenti e le valutazioni, anche se devo ammettere che nel corso di questo esercizio non ci sono state forti variazioni, ma sono venute a maturazione una serie di contraddizioni e di difficoltà che avevamo già preannunciato nel corso della gestione precedente. E' necessario ed opportuno far rilevare nell'ambito di questa tabella lo stato di drammaticità nel quale l'amministrazione versa relativamente ad alcuni comparti essenziali.

Detto questo vorrei dire che — così come lo scorso anno — le linee guida che ha seguito il Ministero della marina mercantile nella preparazione della tabella n. 17 si possono enucleare in cinque punti essenziali che attengono, più o meno, alla struttura e alle competenze così come alle stesse sollecitazioni che il Ministero ha ricevuto dai suoi « settori di fuoco », più esposti all'impegno, alla crisi, alle critiche.

Il primo punto riguarda la cantieristica, allo scopo di superare l'attuale gravissimo stato di crisi del settore. Il secondo punto concerne il rilancio della flotta sul piano internazionale per realizzare il massimo di competitività. Il terzo è la razionalizzazione e il potenziamento delle strutture portuali al fine di conseguire il massimo di efficienza e produttività nel contesto di difficoltà economiche sul piano mondiale. Il quarto punto attiene al rilancio dell'industria peschereccia, anche in attuazione della legge n. 41 del 1982 e del relativo schema di pesca che finalmente è stato predisposto dal Ministero, relativamente anche allo sforzo considerevole che mercé le sollecitazioni dell'attuale Ministro, la Comunità economica europea sta facendo per questo comparto (è proprio di questi giorni la determinazione in sede CEE di un importante intervento di circa 200 milioni in ordine alla ristrutturazione del settore della pesca); vi sono inoltre una serie di indicazioni, di contributi, non solo per la costruzione di nuovi natanti, ma anche per l'adeguamento dei natanti stessi alle mutate condizioni della pesca nel nostro paese. Il quinto punto infine, riguarda la tutela del demanio e del mare territoriale, che va collegata alla tanto auspicata legge sulla difesa del mare che stenta a decollare per la carenza di stanziamenti di cassa ed anche per alcuni ritardi frapposti dalla stessa legge finanziaria all'espletamento dei concorsi per l'assunzione di nuovo personale (dato che in forza della legge finanziaria si è dovuto bloccare anche questo comparto, essenziale per la ripresa del settore, e che inoltre è stato oggetto da parte del Parlamento di tanta attenzione.

Si è parlato molto della legge 31 dicembre 1982, n. 979 sulla difesa del mare, ma solo in questi giorni ci sono stati atti significativi quali la nomina del Direttore generale-coordinatore; questo è stato uno dei primi atti della nuova Amministrazione — ne diamo volentieri atto al Ministro — e che finalmente renderà operativo questo complesso di norme, di organizzazioni e di strumenti che saranno messi in campo per difendere le coste ed il mare dagli inquinamenti e dagli altri soggetti che ne alterano la vita e che quindi impediscono all'uomo di trarne elemento di nutrizione.

E' da augurarsi che questo complesso di norme, e la stessa divisione del territorio in sei centri operativi, collegati con strumenti scientifici, l'avvio dell'Istituto centrale per la ricerca tecnologica applicata alla pesca marittima, forniscano elementi importanti alla stessa Direzione generale per la difesa del mare.

Desidero poi che gli onorevoli colleghi pongano una attenzione particolare alla situazione di crisi della cantieristica e alla volontà di rilancio e di sostegno da parte della Amministrazione. Questo settore è stato giustamente definito strategico nella crescita economica di una nazione eminente-

mente marinara. Guai se dovessimo arrivare all'estinzione del settore; sarebbe la fine dela nostra libertà, perché non saremmo più in grado di fornire alla nostra flotta il naviglio che in un certo senso rappresenta un elemento qualificante di difesa della stessa nazione.

Il 1984 sarà, quindi, un anno cruciale per l'industria marittima nazionale. Infatti, mentre non è ancora possibile cogliere i reali sintomi di una effettiva ripresa del mercato, la scadenza alla fine del 1983 delle leggi varate nel corso del 1982, in attuazione delle indicazioni contenute nel piano di settore per la industria naval-meccanica 1981-1983, si traduce nella necessità di attuare una razionalizzazione delle strutture produttive secondo la logica di un intervento programmato nella seguente direzione: continuità dell'azione in corso riducendo al massimo gli effetti del vuoto normativo dei diversi regimi di enti. Questo è l'anno nel quale scadono il credito navale e le leggi per la cantieristica; questo è l'anno nel quale la prima previsione del piano comporta anche un bilancio più o meno dettagliato di quelli che sono stati i vantaggi e le disfunzioni determinate nella gestione di queste leggi. Rafforzamento delle condizioni per contenere i costi di produzione e per migliorare le competitività internazionali; accelerazione del processo di adeguamento della flotta ai mutamenti intervenuti nel mercato dei trasporti marittimi con interventi diretti a stimolare i ruoli dell'iniziativa armatoriale per assicurare una più attiva presenza della bandiera italiana nei flussi di traffico.

Nel corso del 1984 l'Amministrazione sarà impegnata pertanto a dare attuazione alle leggi (delle quali ho fatto cenno) del 10 giugno 1982, n. 361, relative al credito navale, e del 14 agosto 1982, nn. 589, 599 e 600 che riguardano complessivamente la cantieristica, cioè i contributi per la costruzione, per la demolizione e per la riparazione navale, destinate sia a riverberare i loro effetti sul piano amministrativo ancora per diversi anni in correlazione con i cicli di produzione dell'industria naval-meccanica, sia soprattutto a predisporre nuovi strumenti legislativi in conformità con il nuovo piano di settore per il triennio 1984-86 da sottoporre all'esame del CIPI.

Questo è uno dei dati di maggior conforto nel momento in cui scadono queste leggi incentivanti, che furono il frutto di una battaglia molto attenta condotta dal Parlamento e che trovò oltre tutto lo stimolo dei sindacati, degli enti locali e dell'esame delle varie città marinare, che condussero un dibattito assai importante e significativo. Esse, infine, si conclusero, nel novembre del 1979 (se non erro) con un dibattito, che rimane storico e fondamentale nella vita della cantieristica del nostro paese alla Camera dei deputati durante il quale essi dettarono le linee di assestamento dell'ultima difesa di quella che era stata una delle industrie più gloriose del nostro paese, cioè del minimo di presenza dei cantieri nella nostra realtà italiana oltre i quali si andava alla depauperazione completa di questo settore. Ritengo che, attraverso questo strumento di carattere incentivante sul piano finanziario e attraverso l'introduzione di elementi nuovi in materia di credito navale, sperimentata la riforma del credito agevolato per la prima volta in questo settore, si sono avuti alcuni benefici significativi.

E' stata impegnata anche una somma abbastanza considerevole, ma purtroppo, in seguito ne analizzeremo insieme le cause, è mancato uno degli elementi importanti per portare ad attuazione questo disegno di legge che oltre tutto rispondeva anche ad alcune indicazioni che erano contenute nel piano di settore della industria naval-meccanica e che rimaneva sempre il grande punto di riferimento di ogni discussione nel settore.

E' mancata cioè l'attivazione della domanda ed è mancato in modo particolare perché c'è una situazione di depressione dei trasporti marittimi all'interno del nostro paese, e perché (lo debbo dire con sincerità signor Ministro) le finanziarie che furono preposte e la stessa Italcantieri sul

piano della scelta e della sollecitazione di nuove commesse, non hanno dimostrato quell'attivismo necessario che pur doveva essere una delle componenti essenziali della ripresa del settore e del decollo di questo piano di intervento che il Parlamento con tanta diligenza aveva portato avanti. Non si dica che quando un settore, come quello dei cantieri, non riesce rispetto ad un quadro di incentivazione così importante e significativo, che ha trovato in sede comunitaria una serie di resistenze appunto per alcuni aspetti qualificanti, ciò avviene perché questo piano non ha potuto sortire tutti quanti i suoi effetti. Non è solamente colpa di un mercato assente e asfittico, ma è certamente anche colpa di mancati operatori sul piano commerciale che indubbiamente costituisce uno dei dati più mortificanti in ordine a questa situazione.

Voglio sottolineare tutto ciò perché oggi, mentre si parla di ridimensionamento di cantieri, di chiusura e di un nuovo piano di riduzione complessiva da parte della stessa Fincantieri e si vuole tentare una nuova ristrutturazione delle stesse società che presiedono a questi settori, non si spende una parola sulla mancanza di operatività del *management* che ha guidato negli ultimi anni le sorti di questo comparto. Debbo constatare, in quanto ho seguito un po' più da vicino l'attività per la mia posizione di componente del Governo e perché legato alla realtà di una città cantieristica, che sia da parte della Fincantieri sia da parte della Italcantieri non c'è stata nel corso di quest'anno che una risibile sollecitazione sul mercato nazionale e internazionale per procurare commesse. Le poche commesse che sono state portate in porto, in gran parte rispondevano alle sollecitazioni che sono venute dal Ministero, dal ministro Mannino, dal sottoscritto e da rapporti anche di carattere personale; è mancato invece complessivamente tutto il comparto pubblico nonostante i vari incontri che si erano tenuti con i sindacati e nonostante le promesse che aveva fatto nelle varie occasioni di commettere alcune nuove costruzioni che poi sono venute meno.

Un altro discorso va fatto ai caricatori di carbone presenti nel nostro paese ed ai vari consorzi che pure hanno beneficiato di situazioni di privilegio rispetto ad altri armatori. Noi abbiamo più volte cercato di indurre questi caricatori a rinnovare e ad adeguare la loro flotta e soprattutto a non ricorrere permanentemente all'uso di navi estere per il trasporto del carbone italiano, in connessione anche con il piano energetico che avrebbe dovuto portare un arricchimento di lavoro e di commesse nei nostri cantieri. La nostra è stata una *vox clamans in deserto*, infatti non abbiamo potuto ottenere nessuna di queste commesse. Si era parlato più volte di commesse che Clerici aveva in animo di affidare ai nostri cantieri, ma di queste non è rimasta traccia, ma solo promesse più o meno vaghe, perché in effetti sono mancati quelli che dovevano essere gli interlocutori più attivi e interessati a questo processo di ripresa complessiva dei nostri cantieri.

Nel 1983 si è dovuta registrare una ulteriore contrazione della domanda di stiva causata a sua volta non solo dalla generale recessione economica e da quella dei trasporti marittimi, ma anche dal persistere e perfino dalle aggravanti di un eccesso di capacità delle flotte. Questa è una delle gravi contraddizioni che si sono verificate anche sul piano mondiale: cioè nel momento in cui diminuisce il traffico aumentano le flotte. Ciò si verifica anche per effetto di una certa politica che i paesi dell'Estremo Oriente stanno attuando; pur in presenza di recessione essi continuano la loro superproduzione magari disarmando, successivamente, le stesse navi che hanno costruito poc'anzi.

Nel corso del corrente anno è proseguito il deterioramento quasi generale del mercato marittimo iniziato nel 1981 ed accentuatosi nel 1982.

Gli effetti della sovracapacità di trasporto, aggravati dalla scarsità del traffico marittimo, si sono manifestati in pieno. Il tonnellaggio lordo trasportato per mare aveva

già subito nel 1982 una flessione dell'8,5 per cento, mentre l'utilizzazione della flotta, calcolata in tonnellate-miglia, è calata del 10 per cento, aggiundendosi così alla flessione del 4 e del 6 per cento registrate nel 1981; queste tensioni si sono acuite a causa di una palese e crescente sovracapacità di trasporto. Lo squilibrio registratosi ha avuto un effetto disastroso sui noli il cui calo — iniziato nel 1981 — è proseguito senza risparmiare alcun ramo del mercato.

Secondo le previsioni più recenti la flotta mondiale dovrebbe ridursi passando dagli attuali 675 milioni di tonnellaggio ai 608 nel 1990, con una stasi delle nuove costruzioni sul livello di circa 12 milioni di tonnellate all'anno fino a tutto il 1986.

Nell'ambito della Comunità economica europea si è accentuata l'erosione subìta dalla flotta battente bandiera degli stati membri negli ultimi cinque anni; mentre la flotta di quasi tutte le altre nazioni marittime si è mantenuta leggermente accresciuta rispetto al 1982.

Nei paesi della Comunità economica europea la percentuale delle navi disarmate o avviate alla demolizione rispetto alla flotta in servizio è stata molto elevata, in Italia circa un quinto della consistenza dell'intera flotta è in disarmo (questo è uno dei dati più preoccupanti) con una penalizzazione di oltre 6 punti rispetto all'indice mondiale di disarmo, prova evidente che numerosi armatori hanno subito in modo particolare le conseguenze della situazione.

Soprattutto per quanto riguarda le petroliere e le portarinfuse, i noli praticati sono stati tali da non permettere agli armatori di coprire le spese di gestione delle navi, e da mettere in pericolo il loro equilibrio finanziario. In una attività caratterizzata generalmente da una notevole intensità di capitale, da un forte indebitamento e da un esiguo margine di manovra finanziaria, in molti casi, anche dopo aver sfruttato le possibilità alquanto scarse di diversificazone, essi hanno dovuto procedere a riduzioni della flotta per sopravvivere.

Nel nostro paese l'inaridirsi dei mezzi finanziari dell'industria armatoriale, che negli ultimi anni ha accusato la scomparsa di grandi imprese di navigazione di altissimo prestigio e tradizione, ha determinato, tra l'altro, un naturale rallentamento nel processo di ricambio della flotta con il conseguente peggioramento dell'età media che, con riferimento al 30 giugno 1982, risulta di 11,6 anni contro i 10,4 della flotta mondiale. Da notare ancora, mentre il naviglio di età inferiore ai 10 anni rappresentava, alla stessa data, poco più del 52 per cento del totale (contro il 55 per cento della flotta mondiale) la quota di tonnellaggio superiore ai 20 anni (pari al 16 per cento) risultava sensibilmente superiore a quella della maggioranza degli altri paesi europei.

La bilancia valutaria dei trasporti marittimi, per parte sua ha evidenziato un saldo passivo di 1.270 miliardi nel 1981 e di 1.150 nel 1982; occorre peraltro rilevare che la contrazione del *deficit* è dovuta non soltanto alla riduzione delle rate di nolo ma anche del trasporto, essendo il livello dei disarmi (28 per cento) risultato in Italia assai più elevato di quello (12 per cento) riscontrabile a livello mondiale. Quel che desta, inoltre, particolare preoccupazione è il *trend* al ribasso nella quota di partecipazione della bandiera nazionale ai traffici da e per l'Italia, aliquota oggi ridottasi a poco più del 20 per cento e che rischia di scendere al di sotto della media degli altri maggiori paesi comunicanti. Il Governo, a questo proposito, nelle varie *conferences* tenutesi si era impegnato con alcuni grandi armatori a recuperare alla bandiera italiana tramite la collaborazione della flotta di Stato (cosa che avviene molto raramente) quelle quote di traffico che altrimenti andrebbero disperse.

Mi riferisco in modo particolare alla nuova società venuta fuori dalla gestione propria della Flotta Lauro (Lauro-line): questa nuova società — voluta dal grande sforzo congiunto compiuto dal Parlamento e dal Governo — stenta a riprendersi quelle quote di traffico già gestite dal gruppo Lauro.

Certamente nel corso di quelle *conferences* la Società Italia ed il Lloyd Triestino non fornirono tutta l'assistenza dovuta agli

armatori nazionali in ordine ad una controversia che si sviluppa sul piano internazionale.

Ora anche qui è necessaria l'attenzione del Governo in ordine a questi problemi, per evitare che tutto si svolga come una partita privata, poiché tutto ciò coinvolge in maniera preminente la capacità di acquisizione e di mantenimento di linee di traffico che possono determinare, quanto meno, un superamento o un non aggravarsi della situazione di crisi.

Da un esame comparato, risulta che la situazione si degrada meno in determinati stati membri; in generale si tratta di quelli che praticano, sotto l'una o l'altra forma, un regime consistente di aiuti agli armatori, tanto più che il peggioramento della situazione degli armatori comunitari provoca un calo nelle ordinazioni di nuove navi, con ripercussioni negative sui cantieri navali della Comunità, di cui sono i principali clienti.

D'altra parte, con l'ulteriore degradamento delle condizioni di mercato quale sopradescritto, sono venuti meno alcuni presupposti di base per la riuscita del processo di ristrutturazione e di risanamento dell'industria naval-meccanica. Infatti, premessa essenziale per un più economico e razionale assetto del settore, era la creazione di condizioni idonee per l'afflusso ordinato di un volume di commesse che gli studi previsionali avevano individuato in oltre 230 mila tonnellate di stazza lorda compensata in media annua per la cantieristica maggiore, così da raggiungere valori meno insoddisfacenti nell'utilizzo della capacità cantieristica (325 mila tonnellate di stazza lorda) nel 1983 ed un sostanziale equilibrio intorno al 1985; per la cantieristica medio-minore era stato prefissato un volume massimo di commesse assistibili pari a 55 mila tonnellate di stazza lorda.

Le crescenti difficoltà gestionali dell'armamento italiano hanno fatto sì che questo obiettivo, per il cui raggiungimento sono stati predisposti i relativi incentivi (leggi numero 361 del 10 giugno 1982 e numero 600 del 14 agosto 1982 a favore dell'armamento e leggi numero 598 e 599 del 14 agosto 1982 a favore della produzione navale) si sia fin qui realizzato soltanto in parte, soprattutto a beneficio della cantieristica medio-minore, avendo le aziende di questo comparto potuto incrementare il carico di lavoro e potenziare la loro capacità produttiva grazie particolarmente ad una notevole flessibilità operativa ed occupazionale.

Per quanto riguarda la cantieristica maggiore, la soluzione del problema non può prescindere da un ritorno, entro limiti accettabili, delle condizioni del mercato e, quindi, delle tensioni concorrenziali.

È indispensabile, nel frattempo, attivare la domanda potenziale e porre un freno alla vendita all'estero di navi che hanno bisogno di importanti lavori di ammodernamento mediante la costituzione di una congrua possibilità finanziaria alle imprese armatoriali, ormai pesantemente indebitate.

Da tale analisi emerge in tutta chiarezza la necessità di far ricorso ad un intervento anticongiunturale che miri a ricostituire un sufficiente grado di liquidità alle imprese armatoriali al fine di ridurre i rischi di dovere effettuare — come è avvenuto nel recente passato — dolorose operazioni di salvataggio che comportano in ogni caso oneri non indifferenti per la finanza pubblica, con pesanti riflessi sui livelli occupazionali; in tal modo sarà possibile, inoltre, concorrere a creare le condizioni per la ripresa degli investimenti necessari per lo sviluppo qualitativo e quantitativo della flotta.

Invero, non vi sono alternative a tale indirizzo che consente, quanto meno, di ridurre taluni costi che penalizzano l'armamento nazionale in modo da assicurare un maggior grado di competitività alla flotta e, al contempo, accelerare il processo di ristrutturazione e risanamento dell'industria naval-meccanica.

E' di tutta evidenza, infatti, che senza un adeguato supporto di nuove commesse da parte dell'armamento italiano, qualsiasi programma di ristrutturazione è votato all'insuccesso in quanto necessariamente viene a cadere il presupposto di un migliore equilibrio tra capacità produttiva e volume di lavoro, per le difficoltà di acquisire all'este-

ro le commesse necessarie per sopperire totalmente alle gravi carenze della domanda interna.

La manovra delineata fa perno su un intervento *una tantum* che, per le caratteristiche di tempestività, semplicità di erogazione e risorse di bilancio mobilitate, deve potersi tradurre in una spinta capace di contrastare efficacemente i numerosi fattori che si contrappongono al processo necessario alla ripresa del settore.

L'armamento nazionale, in particolare, con costi di gestione superiori a quelli delle principali marinerie concorrenti, si è trovato nell'assoluta necessità di rinviare nel tempo i nuovi investimenti, mirando soprattutto a difendere le linee del consumo esistente ricorrendo all'acquisto dell'usato e al noleggio delle navi estere per poter mantenere le principali quote di mercato.

E' in tale contesto, quindi, che vanno visti e valutati gli effetti prodotti da piani di settore: da una parte non vanno sottovalutati taluni risultati raggiunti, dall'altra si richiede, come si diceva all'inizio, quella indispensabile correzione di rotta che scaturisca da un esame realistico delle modifiche delle tendenze in atto; la Direzione generale ha dovuto per anni operare non solo per imporre un semplice rifinanziamento delle leggi di sostegno, ma anche per acquisire alcuni elementi essenziali di correzione scaturiti dalla gestione di questo disegno di legge.

Desidero a questo riguardo dar conto alla Commissione di un quadro riassuntivo del carico di lavoro determinato in forza della legge 10 giugno 1982 n. 361, cosiddetta del credito navale. Le nuove iniziative armatoriali incentivate dalla legge sono state le seguenti: 42 nuove costruzioni per 340 mila tonnellate con un investimento complessivo pari a 726 miliardi; 18 acquisti sul mercato dell'usato per 59 mila tonnellate con investimento pari a 110 miliardi, 28 modificazioni e riparazioni navali per 66 miliardi di lire.

L'armamento nazionale, ed in particolare il comparto di gestione, in ritardo nei confronti delle principali marinerie concorrenti, si è trovato nella assoluta necessità di rinviare nel tempo nuovi investimenti ricorrendo all'acquisto dell'usato e di navi estere per poter mantenere la quota di mercato.

Riguardo a questi dati che vi ho letti, devo anche sottolineare che, in rapporto al volume di lavoro, i nostri cantieri sono riusciti ad assicurarsi in forza di questa nuova legge soprattutto il settore della cantieristica media o minore, — dato che il comparto della cantieristica maggiore è rimasto penalizzato — uno spazio di ripresa. La cantieristica minore infatti, forse anche per effetto di decisioni attente ed oculate da parte del *management*, ha trovato in queste leggi di sostegno un volano che le ha consentito di riprendere le varie produzioni.

Per quanto riguarda il problema dell'armamento e tutta la problematica connessa con i traffici interni ed internazionali, è necessario evidenziare, anche in ordine ai provvedimenti legislativi che vanno ad essere reiterati, che bisogna raccogliere alcune indicazioni che provengono dai soggetti interessati: sarà opportuno introdurre nella nuova legge sul credito navale, onorevole Sottosegretario, quel famoso periodo di grazia, o, per meglio dire, la nostra gestione deve tendere all'alleggerimento degli oneri finanziari relativamente ai periodi iniziali così come avivene in molti altri paesi.

Dovrà esserci una revisione e una lunga meditazione dell'attuale legislazione per la cantieristica, che è di prossima scadenza.

In merito agli alti costi, è opportuno operare su quelli indiretti, essendo quelli diretti di carattere internazionale unilaterale, e pertanto non vi è possibilità di intervento su di essi. Per quanto riguarda i costi indiretti, mi riferisco in particolare al costo equipaggio e al costo assicurativo; per il primo gli articoli 318 e 319 del codice della navigazione pongono dei limiti che sarebbe forse meglio lasciare alla valutazione delle organizzazioni sindacali, che settore per settore potranno vagliare le necessità, a seconda delle diverse contingenze temporali. Il problema riveste aspetti quantitativi (tabelle di armamento) e qualitativi (addestramento, qualifiche, mansioni).

Si potrebbe facilitare la soluzione di tali problemi estendendo al settore marittimo la fiscalizzazione degli oneri sociali riconosciuta ad altri settori industriali del Mezzogiorno. Nel momento in cui stiamo parlando di questi problemi, dobbiamo ricordare che già allo spirare della scorsa legislatura il Senato, con provvedimento unanime, aveva invocato dal Governo l'attuazione di questo provvedimento sulla fiscalizzazione degli oneri sociali per le imprese armatoriali operanti nel Mezzogiorno; purtroppo a tutt'oggi questo provvedimento è rimasto lettera morta. C'è stato, nel corso della approvazione del decreto-legge previdenziale, la presentazione di un emendamento da parte di tutti i Gruppi politici, che in questo momento dovrebbe rivivere alla Camera nonostante le fortissime resistenze del Tesoro che non riesce a reperire quei pochi miliardi essenziali, che potrebbero consentire alle imprese armatoriali operanti nel Mezzogiorno quel minimo di ossigeno necessario per farle sopravvivere: mi riferisco in particolare all'armamento minore di Monte di Procida e della Sicilia, che attraverso questo provvedimento può vedere migliorare i propri conti economici.

So che il ministro Carta ha sollecitato egli stesso l'autorità del Ministero del tesoro per ottenere la copertura finanziaria di questo provvedimento, e tutti sappiamo che un suo ulteriore ritardo comporterebbe fallimenti anche di una certa consistenza, dato che il contenzioso con l'INPS che si è accumulato dal 1978 è ormai di proporzioni tali da non consentire agli operatori stessi di poterlo fronteggiare.

E' d'altra parte incongruente che la fiscalizzazione sia stata data a tutto il settore industriale — e di recente addirittura ad aziende aeree quali l'ATI — e venga negata, in un momento di crisi acuta, ad un settore sul quale bisogna puntare per ottenere il riequilibrio della nostra bilancia dei pagamenti.

Per gli stessi motivi, ossia per adeguare i costi del nostro personale a quelli delle bandiere estere, si dovrà anche considerare la possibilità di una detassazione — totale o parziale — dei redditi del lavoro marittimo; in caso contrario si premierebbero le bandiere-ombra.

Nel corso di una recente audizione il ministro Di Giesi annunciò, mi pare in questa stessa Aula, la presentazione di un disegno di legge in difesa della bandiera italiana, dove oltre alla internazionalizzazione dei costi venivano date alcune indicazioni di riserve di carico, essenziali in particolare per le industrie a partecipazione statale non solo per rivitalizzare gli operatori che esercitano sotto la bandiera italiana, ma per scoraggiare quelli che si rifugiano sotto l'usbergo della bandiera-ombra e magari anche per richiamare in Italia una quota del naviglio che si muove sotto bandiere non nazionali.

Rispetto a questi fatti, si rilevano alcuni dati contraddittori, come per esempio, nel settore fiscale, l'articolo 5 della legge 28 febbraio 1983, n. 53, che ha quintuplicato, portandola al 10 per cento, l'imposta di assicurazione sulla navigazione, con la conseguenza che le merci di esportazione difficilmente vengono assicurate in Italia.

I porti italiani quindi, a causa dell'aumento dei costi assicurativi perdono competitività rispetto a quelli esteri con l'ulteriore indebolimento della nostra flotta. In Francia, Belgio, Olanda, Regno Unito, Danimarca, aziende nazionali non pagano alcuna imposta per assicurare la merce sulle loro navi.

Per ridurre i costi dovrà essere recepita, dalla amministrazione competente, l'incentivazione ai maggiori enti pubblici e privati, per l'utilizzazione della flotta di Stato, partendo dagli enti caricatori, che sono i più soggetti al controllo e alle direttive del Governo, per passare poi agli operatori, che sono meno soggetti a detto controllo. Se si vuole mantenere una marina italiana bisogna in primo luogo mantenere il trasporto nelle mani degli operatori italiani, con l'adozione delle clausole FOB per l'importazione e CIF per l'esportazione.

I soggetti interessati si devono impegnare a segnalare i contatti per quelle forniture che si prolungano nel tempo, non solo per favorire l'utilizzo di navi italiane, ma anche per dare la possibilità agli armatori di for-

nirsi di nuovo naviglio dando anche vita e lavoro ai nostri cantieri.

Onorevoli colleghi, questo è il quadro della situazione della nostra marineria e della nostra industria cantieristica. Noi auspichiamo che anche questa Commissione voglia convocare il Presidente della Fincantieri, così come ha fatto l'altro ramo del Parlamento, per sentire dalla viva voce degli interessati quali sono i programmi e le indicazioni che sono state predisposte in sede IRI e che in buona parte ci sentiamo di contestare relativamente alla situazione cantieristica italiana.

In questa sede e in questa occasione, attraverso un approfondimento delle ragioni che in parte ho addotto, noi vorremmo dimostrare che se c'è una programmazione attenta che parta da una nuova competitività dei porti (illustrerò in seguito questo dato che è uno dei più salienti nella tabella) e arrivi alla capacità di un piano di trasporti che investa la nostra marineria anche in relazione ai traffici internazionali, per i quali ci sarà l'attenzione vigile e programmatica del Ministero della marina mercantile, noi potremmo avere maggiori occasioni per recuperare alla nostra industria cantieristica quel lavoro e quelle commesse che consentiranno di mantenere in piedi quanto meno l'attuale sistema cantieristico, sottodotato rispetto alle grandi coalizioni ed alle grandi potenzialità di un paese marinaro quale è il nostro.

Per quanto riguarda il rafforzamento delle strutture portuali è inutile ripetere i soliti luoghi comuni sulla frammentarizzazione delle competenze; su questo piano la Marina mercantile è uno dei soggetti interessati e vi è la presenza massiccia del Ministero dei lavori pubblici (attraverso la Direzione generale delle opere marittime) e della Cassa del Mezzogiorno che presiedono ognuno per proprio conto a quelli che sono gli impegni di spesa in tutta la grande struttura portuale italiana.

Questa Commissione, negli anni scorsi, aveva elaborato una serie di indagini relativamente alla situazione della portualità italiana ed era pervenuta ad alcuni importanti conclusioni. Noi auspichiamo, e lo diciamo al Ministro, che vada subito portata avanti la programmazione portuale, quella programmazione che ci dovrà finalmente consentire di fare riprendere vita ai nostri scali maggiori che, nonostante le difficoltà di carattere generale, molte volte vengono anche ad essere insidiati fortemente da scali alternativi che, lavorando con spese e appesantimenti minori, tolgono quel poco di traffico che ancora potrebbe rimanere ai grandi scali nazionali ed internazionali. Attraverso una programmazione efficace ed efficiente dobbiamo innanzi tutto assumere la responsabilità di quale ruolo dare a ciascun porto nel nostro paese, cercando di coordinare le singole esigenze e di collegarle non soltanto con quella che è la capacità storica che ciascuno degli scali ha avuto lungo gli anni, ma anche con la capacità di nuove tecniche di trasporto.

Si è parlato con il ministro Signorile delle intermodalità (ci sono alcuni porti che si prestano in maniera egregia affinché questo nuovo modo di concepire il trasporto venga attuato) dell'interporto e di una serie di iniziative tutte però scoordinate. In questa materia purtroppo il Governo ha dovuto, nel corso della passata legislatura, portare all'approvazione un provvedimento molto sofferto che va sotto il nome di « interventi urgenti per la crisi delle gestioni portuali », che prevede il prepensionamento di oltre 3.500 addetti nell'ambito delle compagnie e degli enti portuali. Questo provvedimento, che in un certo senso è stato la dimostrazione di una grande, significativa e importante buona volontà da parte dei sindacati di voler affrontare decisamente e con coraggio il problema della critica e difficoltosa gestione della portualità italiana, non può rimanere un provvedimento a sé stante. Non può espungere solamente dal settore del lavoro portuale 3.500 addetti, ma deve essere coordinato con tutta una politica che deve avere riscontro nella presenza e nell'attivazione di tutti i soggetti interessati, all'interno della compensazione delle merci e all'interno dei porti, concernendo anche forme di carattere consortile che de-

vono essere messi in grado di effettuare il lavoro portuale e tutto quel complesso di manovre che riguardano le merci nell'ambito del porto stesso non solo con tempi rapidissimi ma anche con grande rapidità ed efficienza. Tutto questo deve rispondere ad un'altra riforma, che è tanto attesa dal Parlamento e che noi richiediamo al ministro Carta, cioè la riforma delle gestioni portuali.

Questo è un abbozzo che in un certo senso riprende alcuni dei dati della riforma delle gestioni portuali, ma non risponde nella maniera più assoluta ad un organico ripensamento di tutto il lavoro portuale, e dello stesso fondo, sul quale si sono spese tante parole e si sono sollevate tante critiche. Esso ha rappresentato una delle formule migliori che nel passato ha assicurato all'intero sistema del lavoro portuale non solo il famoso salario garantito ma anche una equa ripartizione di quelli che erano gli oneri e di quelle che dovevano essere le sopravvivenze attive da parte della gestione complessiva di tutto questo lavoro. Questo Fondo, che ha poi ottenuto la privatizzazione, nel momento in cui i sindacati sono stati chiamati a gestirlo è entrato in crisi per il dissesto che aveva investito i traffici portuali dei nostri maggiori stati. Se in un regime normale il Fondo spesa forniva elementi di equilibrio ed elementi di ridistribuzione equitativa, in un momento di grave crisi si è dimosrato irreversibilmente ed assolutamente incapace di fronteggiare alla situazione di dissesto generale che aveva determinato alcune giustificate rivolte da parte di molti enti portuali, che non avevano potuto pagare gli stipendi.

Il Governo è intervenuto oltre che sul sistema bancario anche con un contributo di carattere straordinario di 25 miliardi per poter aiutare questo Fondo. Malgrado ciò siamo tutti convinti che ormai il sistema non regge più e che dobbiamo trovare, insieme ai sindacati, delle formule nuove, moderne ed adeguate di cooperazione che mettano in grado i lavoratori di guardare con serenità non solo al loro impegno di lavoro ma anche a quelle che sono le loro competenze, le loro spettanze e il loro avvenire. Abbiamo avuto la collaborazione significativa da parte dei lavoratori, malgrado si parli con molta leggerezza, quando si vuole sfuggire alle ragioni di fondo della crisi della portualità del nostro paese, di alcuni privilegi che hanno ottenuto e che si crede abbiano ottenuto i lavoratori portuali, riferendosi al salario garantito (sul quale si è fatta una letteratura) e alla possibilità delle 26 giornate lavorative. Pur essendo una forma di cooperazione che portava quanto meno a un riequilibrio generale di tutto il sistema del lavoro portuale, nel momento della crisi, della difficoltà e nel momento in cui era necessario ridurre gli organici, perché questi costituivano un appesantimento sulle tariffe, abbiamo trovato la grande disponibilità del sindacato e l'abbiamo trovata specificatamente proprio in relazione alle riduzioni del famoso salario garantito. I lavoratori hanno accettato una decurtazione dei propri salari o di quelli che sono stati gli obiettivi raggiunti dopo una serie di sforzi e di lotte, perché si sono resi conto che la crisi della portualità e della gestione portuale aveva raggiunto punte assolute di irreversibilità.

So che il ministro Carta ha davanti a sé un quadro certamente non esaltante: la crisi, che pure era presente negli anni passati, oggi ha raggiunto momenti di assoluta drammaticità; egli si trova a gestire una serie di comparti per i quali ci vuole non solo la competenza — che non gli manca — non solo la gran forza di volontà — che gli è propria — ma anche un grande atto di coraggio nell'affrontare punti di crisi di notevole intensità: mi riferisco in modo particolare ai porti di Genova, Napoli e Venezia e alla disastrosa situazione finanziaria di questi enti; alla mancanza addirittura di prospettive immediate di recupero di minimo di produttività da parte degli stessi.

Si è anche detto, e si dirà anche in questa sede, signor Ministro, che il Governo ha mancato per anni nel non rinnovare le presidenze di questi enti, attardandosi in attesa di lottizzazioni più o meno occulte. Sono convinto che indubbiamente la nomina di

un presidente di un ente, o il ritardo della sua nomina, può essere elemento di maggiore negatività nella gestione, ma devo anche dare atto che i vicepresidenti che si sono assunti l'onere di reggere questi porti (che poi sono alti ufficiali della Capitaneria di porto) hanno svolto e svolgono questo lavoro con grande impegno, diligenza ed apprezzamento. Certo, c'è la questione della presidenza, ma ricordiamoci che risolto tale problema non avremo risolto la crisi del porto di Genova, né quella del porto di Napoli.

A Napoli, infatti, nel corso dell'amministrazione Compagna, avevamo tentato un esperimento di tipo ardito, di tipo nuovo: avevamo chiamato un tecnico di altissimo valore e classe a dirigere il porto. Questo tecnico, però, nel momento dell'impatto con il mondo del lavoro portuale, con le esigenze della compagnia portuale, con lo scoppio delle contraddizioni tra l'utenza e la compagnia, questo presidente è venuto al Ministero, ci ha lasciato le carte e ha rinunciato al suo incarico, convenendo con noi che mai come in questo momento (questo è un mio punto di vista personale) per poter governare le tensioni che si sono acuite, la crisi che è diventata sempre più larga e più paurosa all'interno della realtà portuale, ci vuole una capacità politica di gestione e di mediazione all'interno di questa realtà.

Questo lo diciamo anche perché, con molto facilismo, certa stampa ritiene che le scelte di carattere tecnico siano il toccasana per situazioni così compromesse come le situazioni portuali presenti nel nostro paese.

Mi auguro che il Governo sciolga anche questo nodo (che non è poi il maggiore) per cercare di rivitalizzare i nostri scali marittimi e per metterli in concorrenza (o quantomeno allo stesso livello) con gli altri scali della Comunità economica europea, in particolare con quelli operanti nel Mar del Nord, che richiamano anche tanta parte del nostro traffico.

Non avrei altro da aggiungere se non qualche parola sulla pesca. Anche qui il Ministro, nell'attuale esercizio finanziario, si troverà a gestire una legge di riforma che è stata portata avanti coraggiosamente nel Parlamento (la famosa legge n. 41 del 1982) la quale per la prima volta ha introdotto il metodo della programmazione in questo settore che era affidato più o meno allo spontaneismo di alcune marinerie particolari.

Questa legge di programmazione ormai decolla: so che è già stato predisposto il piano generale di programmazione della pesca, sul quale andranno ad innestarsi una serie di iniziative che dovranno certamente consentire di raggiungere gli obiettivi che il Parlamento ed il Governo si erano prefissati nel portare avanti quella legge di programmazione che va sotto il nome di legge n. 41.

A questo riguardo devo dare atto al Governo che finalmente si è avviato l'Istituto di ricerca scientifica per la pesca, che certamente deve servire, collegandosi con le singole realtà operative, a fornire gli elementi utili per procedere ad un razionale sfruttamento delle risorse marittime ma, particolarmente, per consentire — anche nei nostri mari — agli stessi operatori di guardare con senso di responsabilità a quello sforzo di pesca che rimane elemento essenziale per poter conservare il mare alla capacità di una produzione razionale. Ormai il vecchio luogo comune del mare dalle risorse infinite è completamente saltato.

Sappiamo tutti dell'impoverimento delle risorse ittiche marine, ma sappiamo anche che, se il concetto di sforzo di pesca entra nella coscienza degli operatori come in quella dei programmatori, noi abbiamo una possibilità di ripresa anche in questo settore; abbiamo cioè la possibilità di annullare, o quantomeno di abbreviare, lo svantaggio che la nostra bilancia dei pagamenti ha nei riguardi dell'estero.

Questi sono i dati, signor Ministro, che noi abbiamo rilevato dalla tabella n. 17; ma sono, più che dati di carattere formale, indicazioni che ci vengono dalla speranza da noi ancora coltivata, che questo nostro paese (che si sostiene essere di grande tradizione marinara e che dovrebbe avere gran parte della sua vita economica in rapporto

della situazione dell'economia marittima) abbia, in questo comparto, una maggiore incidenza, una maggiore presenza.

Abbiamo guardato alla scarsezza dei dati contenuti in questa tabella. Per quanto mi riguarda avevo tentato, nel corso della predisposizione del presente bilancio (presente un ragioniere della Tesoreria generale dello Stato) di far notare alcune delle incongruenze macroscopiche che attengono alla struttura di questo Ministero, il quale deve gestire una serie di leggi incentivanti e che non ha la possibilità neppure di avere personale a disposizione per copiare i decreti a macchina; quello stesso Ministero che, oltretutto, svolge su tutto il territorio nazionale l'importantissimo ruolo di tutela delle coste e della vita umana in mare attraverso le benemerite capitanerie di porto. A tale proposito mi ero permesso di sollecitare un incremento del fondo per la manutenzione e l'uso delle 200 motovedette presenti sul territorio nazionale, dal momento che è a tutti noto che molte delle nostre capitanerie di porto, per scarsezza assoluta di dotazione di carburante, non sono neppure in grado di effettuare quei compiti di istituto ai quali esse vengono chiamate, mentre quegli stessi compiti vengono svolti, con maggiore dovizia di mezzi, da altri enti che non hanno, come compiti di istituto, quelli demandati alle capitanerie di porto: mi riferisco ai Carabinieri e alla Guardia di finanza che hanno le loro motovedette.

Il gruppo che è più penalizzato, invece, è quello che dovrebbe istituzionalmente più di tutti — anche in connessione con l'entrata in vigore della legge sulla difesa del mare — contribuire a rendere operative le norme, le indicazioni volute dal Parlamento. Purtroppo, nonostante il mio tentativo di incrementare il dato dei 3,5 miliardi portandolo a 10 miliardi, oggi non lo vedo trasferito in questa tabella, dimostrandosi ancora una volta che i Ministri della marina mercantile possono, è vero, attivarsi insieme con il Parlamento per risvegliare nel paese la coscienza marinara, possono battersi perché il comparto marittimo sia all'ordine del giorno della nazione attraverso la ricerca, l'impegno e il dibattito sui temi cruciali di questo stesso comparto ma, purtroppo, da parte del Tesoro — e, in modo particolare, da parte dei responsabili della conduzione finanziaria del nostro paese — il Ministero della marina mercantile è considerato ancora un Ministero forse da abolire, da accorpare, un'appendice qualunque del Governo.

Tutto ciò noi dobbiamo cancellare, e mi auguro che lo sforzo, la perseveranza e, se me lo consente, la caparbietà del nostro Ministro, portino a compiere qualche passo avanti in modo che la tabella n. 17 per il prossimo esercizio finanziario non contenga le distorsioni alle quali ho fatto riferimento.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

CROLLALANZA. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, colleghi, dopo aver seguito con attenzione la precisa esposizione del relatore, che ha illustrato vari aspetti della tabella riguardante il Ministero della marina mercantile, prendo la parola semplicemente per esporre alcune notazioni che mi sembra opportuno mettere in rilievo, cercando di essere quanto più possibile sintetico anche perché ho degli impegni urgenti relativi alla mia funzione di Presidente di Gruppo.

Anzitutto rilevo che nella nota preliminare è messo in evidenza che, tenuto conto dell'assestamento del bilancio 1983 e delle risultanze di questa tabella, si otterrebbe un aumento del finanziamento di circa 100 miliardi. Le considerazioni illustrative che dovrebbero suffragare questo dato, pur convincendo fino ad un certo punto, lasciano comunque la speranza che la realtà sia ben diversa e che non sia una illusione lo sviluppo della attività del Ministero.

Signor Ministro, ho l'impressione invece che questi 100 miliardi, siano in gran parte un aumento « fisiologico », destinati a coprire gli aumenti di spesa per il personale di servizio e così via, e che ben poco rimanga per le iniziative in conto capitale. Anche se Lei, signor Ministro, ha espresso con diverse no-

tazioni la speranza o addirittura la convinzione che si possa guardare con un certo ottimismo al miglioramento dei vari settori di attività del suo Ministero — ed io me lo auguro — devo però ricordarle che la realtà è ben diversa dai propositi e che questo aumento dello stanziamento del suo Ministero è in fin dei conti modesto. La realtà è che nella graduatoria delle flotte mercantili sul piano mondiale, la nostra si trova in una posizione veramente mortificante, se si tiene conto che siamo un paese delimitato dal mare per oltre ottomila chilometri; una nazione dalle nobili tradizioni mercantili, situata in una posizione centrale nel Mediterraneo. La situazione della flotta non è che uno degli aspetti dello stato di decadenza in cui la nostra marineria è purtroppo caduta.

Nei miei interventi sull'argomento ho sempre fatto in modo che si evidenziasse chiaramente un concetto: l'Italia ammaina la sua bandiera indipendente; questo concetto viene confermato dal fatto che la nostra marineria non solo non migliora, ma neanche mantiene quel minimo di flotta che è necessario ai collegamenti con l'estero ed ai servizi. E' in difficoltà anche il piccolo cabotaggio, che ha ancora una grande funzione e che, anzi, avrà un ruolo di eccezionale importanza quando la rete delle idrovie della Valle Padana diventerà il principale sbocco mercantile delle industriose città del Nord; si sposterà così il centro del traffico dal Tirreno all'Adriatico, che è stato naturale sbocco del commercio padano fino a quando vi sono stati a disposizione mezzi adeguati per tale servizio.

Purtroppo lo devo ribadire, la situazione non migliora e non ci permette di confidare nelle possibilità di quelle modeste percentuali in conto capitale che potranno essere destinate alla marineria, ed alla Marina mercantile in particolare.

E quando parlo della Marina mercantile, dell'Adriatico e del Mediterraneo, non posso non rilevare che nell'Adriatico, nel cosiddetto « Mare nostro », abbiamo completamente perduto non solo il predominio assoluto dei traffici tra una sponda e l'altra ma anche la funzione di collegamento con la Grecia, con l'Egitto e con la costa settentrionale dell'Africa.

La Jugoslavia e la Grecia hanno preso il nostro posto in relazione all'attività non solo delle navi da carico ma anche dei traghetti, onorevole Ministro, i quali hanno la precisa funzione di collegare le due sponde dell'Adriatico e di recuperare alcuni mercati come quelli che avevamo prima in maniera notevole in Adriatico ed in Albania. L'Albania si è chiusa su sé stessa per la situazione politica interna e perché preoccupata di presunti nemici o presunte invasioni che potessero derivare dal sud da parte della Grecia, dal nord da parte della Jugoslavia e, inoltre, da parte dell'Italia dirimpettaia, purtroppo anche in conseguenza dell'errore commesso, a suo tempo, di occupare militarmente questo paese. Occupazione perfettamente inutile e sbagliata perché in quell'epoca noi avevamo il dominio assoluto del commercio con l'Albania; il 90-95 per cento delle esportazioni partivano da Trieste e man mano si erano sviluppate a Bari. Costituivano un commercio di notevole portata in quanto quella piccola nazione ci consentiva non solo di acquisire tutto quello che potesse essere esportato, ma di inviare in Albania una notevole quantità dei nostri prodotti. L'Albania era l'acquirente maggiore nella città di Bari di tutti quei prodotti, di ogni genere di cui la sua popolazione aveva bisogno.

Ricordo quando, nel porto di Bari, arrivavano i vecchi trabiccoli con gli albanesi nei loro tradizionali costumi, invadevano la città e, fornendosi di carrettini, spogliavano, direi in parte notevole, i negozi perché avevano bisogno di tutto e la città offriva la possibilità di soddisfare le loro esigenze.

Oggi non siamo stati capaci di riprendere i traffici con questo paese a causa delle resistenze esistenti e del ricordo dell'occupazione militare da parte del piccolo dittatore Hoxa, il quale pur avendo paura della Grecia e della Jugoslavia, non ci perdona i nostri errori politici. Io lo posso dire in quanto ho appartenuto a quel regime e conosco

la realtà e la situazione che si è determinata nelle relazioni tra i due paesi.

Per quanto riguarda la cantieristica il Giappone è una delle principali nazioni, se non l'unica, che ci fanno una grande concorrenza. Ho visitato i cantieri giapponesi e sono rimasto sbalordito nel constatare il modo in cui riuscivano a varare in un anno, nei nuovi cantieri, quattro navi da 350 mila tonnellate l'una su ogni esportazione; mi sono meravigliato soprattutto confrontando il tempo che noi impieghiamo per una nave di modesta portata, sforzandoci in qualche modo di dare lavoro ai nostri operai.

E' più che naturale, quindi, ed è giustificabile che l'Italia preferisca i cantieri giapponesi o di altre nazioni. Il costo, infatti, è talmente alto e sproporzionato nei cantieri italiani, in relazione a quelli giapponesi, da indurre gli armatori ad optare per questi ultimi anche perché i contributi dello Stato non sono tali da compensare questa differenza. Però si deve considerare l'altro aspetto del problema e cioè che, se è vero che ricorrendo ai cantieri di altre nazioni risparmiamo valuta, questa valuta che noi paghiamo alle navi straniere, per i servizi che ci rendono nel trasporto di merci in importazione ed esportazione, ci costa. Noi dobbiamo mettere sulla bilancia quello che ci costa, cioè quello che spendiamo di valuta, e vedere se questo costo è maggiore o minore di quello che impiegheremmo per aiutare l'attività cantieristica in un modo migliore e più aderente alle esigenze.

E' cosa facile fare un conto delle svariate centinaia di miliardi che spendiamo per i noli effettuati da navi straniere, ma vorrei sottolineare anche un altro aspetto: quello che ci costa ricorrere ai cantieri esteri anziché rendere possibile, sul piano economico, una maggiore attività dei cantieri italiani. Al riguardo risulta chiaro che, se noi facciamo lavorare in maniera adeguata i cantieri italiani, avendo una flotta più grande, saranno maggiori le possibilità di risparmiare sui noli stranieri. Purtroppo la tesi che prevale è quella che, tutto sommato. conviene aumentare il costo dei noli — e quindi i contributi da parte del Governo — piuttosto che far lavorare in modo assai diverso i nostri cantieri.

Poche altre osservazioni: i porti (ne abbiamo parlato durante il dibattito sulla tabella n. 10) sono uno degli aspetti delle comunicazioni che dovrebbero avere, secondo il Ministro dei trasporti, addirittura un unico organo di gestione. A mio modesto avviso sarebbe già molto se, al fine di assicurare un coordinamento efficace, si istituisse un Consiglio superiore dei trasporti che, unitamente al Consiglio superiore dei lavori pubblici, ci darebbe la possibilità di migliorare notevolmente la situazione.

Oggi che cosa avviene? Il Ministero della marina mercantile predispone un piano riguardante l'attività costruttiva dei porti e dovrebbe poi eseguirlo, dal momento che è un organo esecutivo. Invece, il Ministero dei lavori pubblici sposta con la maggiore disinvoltura uno stanziamento destinato ad una determinata attività costruttiva nel porto « A » a favore del porto « B ». In questo caso il programma che, logicamente, non può essere che della Marina mercantile, viene interamente falsato. Allo stesso modo si potrebbe, tenendo presenti altre considerazioni, mettere in evidenza alcuni inconvenienti simili.

A proposito dei porti desidero far presente all'attuale Ministro della marina mercantile che il suo Ministero, almeno fino a ieri, non ha mai preso in seria considerazione la politica che lo stesso Governo svolge per l'avvaloramento economico del Mezzogiorno. Il Ministro, infatti, dovrebbe spiegare perché i porti — infrastrutture indispensabili per assicurare tale avvaloramento — nel momento in cui i piani di programmazione vengono concepiti e fissati dal Ministero dei lavori pubblici, sono indicati soltanto in funzione dei traffici. In questo caso, allora, viene a mancare (cosa questa assurda) una delle strutture principali per la ripresa economica del Mezzogiorno.

Occorre infatti operare per restituire al Mezzogiorno la sua funzione storica, costruendo tutte quelle opere che si rendes-

sero necessarie non soltanto in funzione degli interessi di espansione economica dell'Italia nel mar Mediterraneo (e quindi sulle sponde dell'Africa settentrionale), ma anche in funzione di una missione che non è più soltanto dell'Italia, ma è anche della Comunità economica europea. Tutti miriamo (spero che tutti siano d'accordo su questo punto) a realizzare quegli interessi di carattere generale dell'Europa e della CEE che ci rendano possibile l'assolvimento di tale missione.

Presidenza
del Vice Presidente BISSO

Il porto di Napoli che nel passato (non per creare benemerenze al passato) ha avuto particolare rilievo consentendo alle sue sponde marittime di assolvere una grande funzione, oggi è trascurato nelle sue esigenze.

Prima che iniziasse la seconda guerra mondiale erano state gettate, in questo porto, le fondazioni di un grande bacino (nella previsione il più grande del Mediterraneo) che avrebbe dovuto assorbire la maggiore percentuale di riparazioni di navi del Mediterraneo, operando una notevole concorrenza ai porti mediterranei della Francia. Si sono lasciate andare in rovina opere già eseguite, che sono state mangiate in gran parte dal mare; come per esempio a Napoli — città che godeva di strutture che le avrebbero assicurato il primato dei traffici mercantili e di attività cantieristica di primissimo ordine —, e per la quale adesso vedo uno stanziamento di fondi per un nuovo bacino...

PATRIARCA, *relatore alla Commissione sulla tabella n. 17.* Venti miliardi su ottanta di previsione.

CROLLALANZA. ... mentre si sarebbe dovuto, dopo la guerra, ricordare che certe opere andavano in malora e provvedere in conseguenza.

I soldi spesi per opere portuali mettono in moto svariate iniziative industriali: per esempio la costruzione del porto di Bari — che fu una delle prime opere volute da Mussolini a Bari — e per la quale si spesero 100 milioni di allora che, mentre sembrava sproporzionato al volume dei traffici, creò invece subito delle possibilità di lavoro, favorendo la costruzione in Albania di importanti impianti per la estrazione del petrolio, e ancora sempre a Bari la costruzione di una raffineria che contribuì ad aumentare il traffico complessivo del porto fino a 6 milioni di tonnellate. Purtroppo in seguito al grave errore di occupare l'Albania, Bari perdette oltre al commercio con questa regione anche la raffineria, perché dovendosi ridurre la portata della raffinazione in Italia, si decise di chiudere la raffineria di Bari, lasciando in attività quella di Livorno. La conseguenza è stata quella di una riduzione del livello dei traffici a Bari; ma non solo questo, perché si sono dovuti ridimensionare i progetti previsti dal piano regolatore del porto che prevedevano la costruzione di altre banchine, di piazzali per deposito, (ecco quindi che una contrazione del traffico marittimo ha determinato contrazioni superiori in tutte le altre attività economiche).

Un altro problema importante è quello di concepire una visione organica ed unitaria del trasporto; avendo le Ferrovie destinato Bari ad ultima tappa dello scarico dei *containers*, e non avendo contemporaneamente considerato le esigenze di collegarsi col porto, e non avendo a sua volta il Ministero della marina mercantile provveduto a dare esecuzione per cifre relativamente modeste ai lavori che dovrebbero assicurare tale collegamento tra la ferrovia e le navi che approdano al porto di Bari, tale scalo rimane trascurato e sottoutilizzato.

Il porto di Bari si è visto inoltre sottrarre alcuni miliardi ad esso destinati, devoluti invece a favore di alcuni porti dell'Italia settentrionale. Tutti questi sono aspetti che vanno riconsiderati ed anche le statistiche vanno riconsiderate alla luce di questi dati.

Il Ministro sa che i maggiori porti pescherecci nell'Adriatico meridionale per esempio

Molfetta, Mola, Monopoli, in passato hanno svolto una notevole funzione grazie ad alcune iniziative, che non hanno avuto un seguito nel dopoguerra provocando gravi conseguenze dal punto di vista sociale ed economico alla marineria pugliese. Tutto ciò, naturalmente, non può durare all'infinito: se si vuole veramente incrementare la pesca (e non dovrebbe essere difficile) bisogna fare degli accordi bilaterali. Per esempio si potrebbero concludere con l'Albania, che sembra che voglia « aprire le porte » all'Italia. D'altra parte dobbiamo risolvere il fenomeno patologico e grave delle continue rapine e dei continui sequestri che subiscono le navi che sbarcano da Mazara, per svolgere la loro tradizionale attività, da parte della Tunisia e dell'Algeria. Adesso si è aggiunta anche la Libia, la quale sostiene di avere un conto in sospeso con l'Italia, ed in attesa di mettersi d'accordo preleva il pesce e mette in gattabuia i vari armatori e pescatori. Questo problema lo dobbiamo risolvere. dando la possibilità ai pescatori di uscire fuori da una simile situazione.

Vi chiedo scusa se mi sono dilungato nelle mie osservazioni e per quanto riguarda il giudizio complessivo sulla tabella n. 17 sottolineo che sono stati messi a disposizione scarsi mezzi ma che costituiscono già qualcosa visto la situazione di dissesto finanziario in cui siamo caduti. Apprezzo le illusioni dell'onorevole Ministro, perché di illusioni si tratta, e gli auguro che possano dare qualche frutto; sarà possibile solo se si adopererà ed avrà molta buona volontà.

PRESIDENTE. Signor Ministro, onorevoli colleghi, chiave di lettura e punto di riferimento per un giudizio, che io vorrei rigoroso e di merito, nei limiti del possibile, sul bilancio del Ministero della marina mercantile, è per noi comunisti la politica di sviluppo, di cui è tutt'altro che l'espressione. Infatti in esso non è possibile ravvisare, non dico una strategia globale per l'economia marittima italiana, ma persino alcun elemento che, per quanto modesto possa essere, faccia scaturire una scelta, una indicazione e, al limite, una speranza, mi permetta signor Ministro, che in questo caso si innovi qualcosa rispetto alla prassi dei decenni passati.

Siamo purtroppo, e con grave danno per l'economia nazionale, di fronte per l'ennesima volta ad un documento che oserei definire piatto, ripetitivo e che non offre elementi nuovi ed aggiornati di conoscenza di quanto sta avvenendo in questo comparto della vita economica nazionale. Un bilancio da cui emerge in modo impressionante una incapacità a farsi carico in termini positivi delle ansie, delle preoccupazioni e delle grandi tensioni politiche e sociali che oggi agitano il mondo del lavoro: migliaia di lavoratori di questo settore, di tecnici e di operatori economici, (mi riferisco anche ai tecnici perché ci sono alcuni documenti delle organizzazioni dei tecnici molto interessanti).

Se è vero che i bilanci sono l'espressione reale delle politiche che si vogliono seguire, allora (questo mi sembra il giudizio da dare), ci troviamo di fronte ad una politica di *routine*, ma non è di una politica di *routine* che ha bisogno l'economia marittima italiana. Infatti, quando discutiamo di questa attività economica non ci riferiamo ad un settore marginale della vita economica del paese bensì (credo che tutti l'abbiano capito) ad un comparto che ha una funzione strategica nell'economia nazionale, per la centralità del ruolo che la via marittima ha nel nostro interscambio.

E, proprio per questo, lo si voglia o no, l'economia marittima dovrebbe cominciare a costituire quella priorità da cui far derivare ben altre impostazioni rispetto a quelle che delineano il bilancio ed i piani di ristrutturazione che, per ironia della sorte, vengono definiti « di ristrutturazione e di rilancio » dell'economia marittima, la quale, come lei sa, signor Ministro, è un sistema articolato e complesso comprendente i porti, la flotta, i cantieri, le grandi infrastrutture del trasporto ferroviario e stradale, i centri internodali, le gestioni, le politiche negoziali nelle varie sedi internazionali.

L'economia marittima è un sistema estremamente delicato e difficile, che esige l'assunzione di una politica e di una strategia globali che ancora non troviamo, e che il bilancio del Dicastero che ella dirige non esprime affatto; occorre cioè pervenire ad una strategia globale, ad una visione unitaria. Se ne è parlato anche in questa sede, in una prima richiesta che, a nome del Gruppo che rappresento, avanzo ancora una volta.

In questa visione, in questa logica, ribadisco inoltre come sia ormai più che matura e non rinviabile l'esigenza della riforma del Ministero; vale a dire, nel caso specifico, dell'assorbimento nel Ministero dei trasporti di tutte le competenze del settore dell'economia marittima, istituendo una Direzione generale dell'economia marittima che dovrebbe coordinare l'insieme degli interventi. O si è capaci di pervenire, in tempi stretti, ad una visione unitaria (ecco quindi la strategia globale) e ad una modificazione ormai più che matura (in questo caso si lavorerebbe per il rilancio di questo comparto) o, viceversa, si continua come per il passato; e, se ciò avviene, dobbiamo esserne a conoscenza e non scandalizzarci dicendo che tutti, maggioranza ed opposizione, abbiamo le stesse responsabilità, perché ognuno ha le proprie.

Se continuiamo come per il passato, dobbiamo sapere che si preparano le condizioni per la fuoriuscita dell'Italia dal novero dei paesi marittimi, vanificando così un settore essenziale della nostra economia; questo, signor Ministro, è lo sbocco a cui ci conduce la politica attuale espressa ancora una volta da questo bilancio. Poi lei potrà dimostrarci che non è così. Allora potremmo dire che in questa Commissione si delinea un dibattito veramente efficace ed interessante.

Infatti, la politica che esprime l'attuale bilancio — ecco il punto che voglio sottolineare con forza — non coglie il problema centrale e, in tal caso, non può neanche dare una risposta alla questione che reputo e considero fondamentale e che la crisi ci viene ponendo dinanzi, vale a dire: come dobbiamo attrezzarci per non essere esclusi o marginalizzati da un mercato che vede divenire, giorno dopo giorno, sempre più acuta e feroce la concorrenzialità tra i diversi sistemi marittimi?

Questo è ciò che occorre per affermare una propria presenza all'interno del mercato. Ma, ripeto, presenza in un mercato che si è fatto più piccolo perché si sono ridotti i traffici e, al tempo stesso, più esigente; quindi è più tremendamente difficile il rimanervi all'interno. Qui, delle due l'una: o ci si attrezza, o si esce. E, se non si esce del tutto, si vive un ruolo puramente marginale e si sfrutta la marginalità che il mercato offre; ma, poiché in questo momento tale marginalità non esiste, ecco il rischio di venire espulsi dal mercato.

Tutto ciò sta a significare che sopravviverà alla stretta che la crisi ci pone chi si sarà attrezzato; quindi, quelle economie marittime che si saranno attrezzate si troveranno anche nelle migliori condizioni per sfruttare la ripresa.

Il problema che abbiamo in questo momento (e che proprio di una direzione politica saggia) è quello di coniugare l'emergenza con la prospettiva; tale problema non possiamo risolverlo in un secondo tempo, ma dobbiamo farlo adesso, a seconda delle risposte che vengono date nel momento dell'emergenza; in questo specifico momento decidiamo il futuro dell'economia marittima.

Ora — e lo ripeto — chi sfrutterà meglio la ripresa sarà quel sistema di economia marittima che avrà saputo rinnovarsi, attrezzarsi, accrescere la sua produttività globale; occorre adeguarsi alle nuove modalità di trasporto della merce. Infatti, coloro i quali non saranno all'altezza della sfida che la crisi ci pone, verranno emarginati non solo per il presente (e già ne paghiamo le conseguenze) ma anche per il futuro.

Putroppo, signor Ministro, la politica che il Governo — di cui ella fa parte — esprime è la conferma di un limite, che dura ormai da troppi decenni, ad affrontare nell'unico modo giusto la sfida che la crisi ci pone dinanzi, cioè avere maggiore competitività per rimanere sul mercato.

Ora, signor Ministro, mi atterrò ad una serie di fatti che esporrò molto rapidamente. Primo: è vero o non è vero che siamo in presenza di una situazione di vero e proprio dissesto finanziario della portualità italiana? E la maggioranza che cosa ne pensa? E lei, signor Ministro? Credo che siamo in presenza (e si va accentuando) di uno stato di dissesto finanziario.

Secondo: siamo in presenza di piani i quali parlano di drastico ridimensionamento (altro che ristrutturazione e rilancio!) del potenziale cantieristico nazionale quale emerge dal piano di ristrutturazione della Fincantieri. Siamo inoltre in presenza di piani (per il bene della Patria si definiscono sempre di ristrutturazione), che, però, se si va a vedere, parlano di tagli alle linee e di messa in disarmo (come nel caso di venti navi della Finmare).

Questo è lo stato della situazione che ho esposto con molta sinteticità per non approfittare eccessivamente della pazienza dei colleghi.

Giungo ora ad una prima conclusione, signor Ministro: il risultato di questa politica è una drastica riduzione del peso e del ruolo dell'economia marittima, con una forte riduzione della occupazione.

Terzo punto: il dissesto finanziario dei porti mi conduce ad affermare — e qui signor Ministro misuro le parole — che in diversi porti nazionali dal mese di novembre non si pagherà più lo stipendio (credo che ella lo sappia), a migliaia di lavoratori. Sollevo qui il problema della governabilità dei porti; si apre per noi forze politiche un elemento di grande corresponsabilità, perché la situazione determinerà drammatici problemi di ordine pubblico. Il Governo ne è consapevole, la maggioranza ne è consapevole e questa consapevolezza a quale risultato porta?

Vorrei inoltre entrare nel merito di alcune questioni: il Consorzio del porto di Genova ha un *deficit* consolidato di 100 miliardi; 93 miliardi e oltre di fine gestione per il 1983, il che equivale ad un indebitamento mensile di 7 miliardi. La Compagnia unica merci varie ha invece un indebitamento di 12 miliardi con le banche, soltanto per pagare salari. Ad Imperia ogni lavoratore portuale avanza oltre 6 milioni di salario arretrato. A Savona i lavoratori portuali percepiscono da gennaio il 50 per cento del salario; Genova si avvia alla stessa sorte e se non è ancora in queste condizioni è perché la Compagnia unica merci varie continua ad indebitarsi con le banche per pagare i salari e voglio sapere — stando così le cose — come rimborserà il capitale più gli interessi. Da novembre...

PATRIARCA, *relatore alla Commissione sulla tabella n. 17.* Perché non parla della situazione del porto di La Spezia?

PRESIDENTE. Potrei parlare di La Spezia, di Trieste, di Venezia, di Napoli, ma voglio solo portare degli esempi. Infatti anche se non tutta la portualità italiana versa in tale stato di crisi, la situazione è comunque difficile per tutti i porti.

PATRIARCA, *relatore alla Commissione sulla tabella n. 17.* Il Consorzio del porto di Napoli per esempio, ha chiuso il suo bilancio in pareggio; bisogna esaminare le ragioni vere della crisi.

PRESIDENTE. Cerco di dare una interpretazione; può darsi che siamo in disaccordo come lo siamo già stati per trenta anni, può darsi che ci troviamo invece, come si dice, di fronte ad un « due più due fa quattro » e troveremo un accordo più generale. Non voglio fare in questa sede un quadro della situazione di tutti i porti; è un lavoro che farò a breve termine, documentandomi sullo stato economico e finanziario di tutte le compagnie portuali, sui dati, dato che sono abituato a ragionare sui dati.

Da novembre in questi porti non si potranno più pagare gli stipendi e ripeto che i debiti con le banche sono stati contratti per pagare i salari. Devo aggiungere che visto che il Fondo nazionale è in *deficit* — a proposito ho visto su il « Secolo XIX » questa mattina una dichiarazione del Ministro secondo la quale il *deficit* sarebbe di 150

miliardi, mentre a me risulta dell'ordine di 130 miliardi —, è ancora più grave il problema di fronte al quale ci troviamo: quello del risanamento dei porti, che altrimenti rischiano di diventare ingovernabili.

Vengo ora al problema degli investimenti. Stando ai fatti, la legge finanziaria per il 1984 ed il bilancio dei Lavori pubblici per lo sviluppo portuale non stanziano neanche una lira. I 200 miliardi per il 1984 e i 250 per il 1985 sono infatti somme già stanziate nell'ultima legge triennale per il finanziamento dei porti (1979-1981), fatti slittare per diversi anni e ora collocati per il 1984 e il 1985. Se poi si pensa che la legge finanziaria del 1982 ha stanziato alcune migliaia di miliardi nel Fondo investimenti e occupazione e che ai porti non è stato dato nulla, nonostante che la regione Liguria avesse presentato — unica finora —, un progetto pilota dei porti che rappresenta il primo esempio di programmazione portuale in Italia, appare chiaro che si continua a trascurare totalmente la portualità nazionale. Questa è una forte carenza rispetto invece al peso ed al ruolo che essa è chiamata a svolgere.

Colgo pertanto l'opportunità datami dalla discussione sul bilancio del Ministero della marina mercantile, per chiedere al signor Ministro cosa il Governo intenda fare per assicurare nel FIO 1983 — in corso di suddivisione se non ancora terminato — almeno una parte dei finanziamenti necessari, secondo criteri di priorità, di urgenza e di concentrazione sul sistema portuale, così come del resto richiesto dall'indagine parlamentare sui porti italiani svolta dalla Commissione lavori pubblici del Senato nel corso della VI legislatura. Questa indagine contiene del materiale e delle indicazioni che è bene non dimenticare e dal quale dobbiamo attingere.

Ciò premesso, mi permetto di sottolineare — in ragione della già avvenuta adozione da parte del Ministero del tesoro del progetto pilota dei porti liguri —, anche in considerazione del peso che il sistema ligure ha nel contesto della portualità nazionale, la necessità dell'avvio dei finanziamenti del progetto pilota stesso.

Sempre per far parlare i fatti voglio citare il problema dell'esodo. Sappiamo tutti che il coincidere da un lato di uno straordinario sviluppo di nuove tecnologie che hanno investito importanti comparti del trasporto via mare, della movimentazione a terra della merce, e dall'altro il protrarsi di una crisi caratterizzata da una colossale recessione economica con un calo della domanda che influenza pesantemente il traffico marittimo, ha reso estremamente acuto il problema della occupazione. Ho sentito parlare di un esubero di manodopera intorno al 40 per cento. Credo che sia una percentuale esagerata, che però in ogni caso indica la estrema gravità del fenomeno con il quale siamo chiamati a cimentarci e che è necessario risolvere per risanare e ricondurre alla governabilità il sistema portuale italiano.

Sono d'accordo con chi ha detto che il movimento operaio e le sue organizzazioni sindacali hanno profonda coscienza di questi dati di fatto.

Ricordo anche io che il movimento sindacale con propria decisione unilaterale si è autoridotto del venti per cento il salario garantito e, cosa più importante, ha condotto una battaglia vera e propria per determinare le condizioni che rendono possibile l'esodo di circa 5.000 lavoratori: 3.500 nei porti e 1.500 degli enti il che, signor Ministro, significa un risparmio di 90 miliardi e forse più.

Sono state cioè ricercate le condizioni in grado di permettere una interruzione anticipata del rapporto di lavoro e la legge n. 230 di quest'anno definisce, appunto la normativa di questo dato di fatto.

Le domande a tutt'oggi presentate da parte dei lavoratori sono 3.929 di cui quelle già controllate, ed aventi perciò tutti i diritti che la legge prevede, sono 1.843.

Pongo una domanda: è possibile accelerare i tempi dell'esodo per almeno 2.000 lavoratori portuali? Questo lo dico alla luce di un fatto molto semplice: ciò comporterebbe, ripeto, un risparmio di oltre 90 miliardi. Comunque, questa operazione è

condivisa dai lavoratori, vi è una legge e questo, in definitiva, costituirebbe il primo grande momento di un più vasto processo di risanamento.

Tuttavia, signor Ministro, l'esodo non decolla! Queste sono — almeno — le notizie che io ho e che mi auguro lei possa smentire con altra documentazione. A quanto ne so, comunque, rimane tuttora bloccato il primo atto di avvio di un processo di risanamento senza del quale la portualità nazionale non è più in grado di reggere.

Le chiedo dunque, signor Ministro, che cosa ci può dire di preciso al riguardo? Lei ha fatto a Genova alcune dichiarazioni; ero anche io lì tra i lavoratori e lei si è assunto degi impegni che sono stati anche apprezzati. Però, questo impegno verrà realmente mantenuto? Può lei esplicitare in modo chiaro se l'adempimento delle garanzie da parte dello Stato sarà reale? Ciò è indispensabile perché possano avviarsi le procedure per l'esodo anticipato di almeno 2.000 lavoratori e per dare avvio alla contrazione dei mutui.

Questo è il problema che pongo perché più mi interessa: ciò che mi interessa, infatti, signor Ministro, è la governabilità del movimento dei porti ed il loro effettivo risanamento.

Per quanto riguarda la cantieristica il piano presentato dalla Fincantieri, lo dico in maniera precisa, non rappresenta affatto un progetto di ammodernamento organico e di sviluppo di questo settore dell'industria italiana. È inutile imbrogliare le carte. È meglio essere chiari tra noi.

CARTA, *ministro della marina mercantile.* Si riferisce al progetto della Fincantieri, dicendo questo?

PRESIDENTE. Sì, e ripeto che esso non è affatto un progetto di sviluppo ma ci propone unicamente un ridimensionamento, l'ennesimo ridimensionamento! Ci sono invecchiato nella battaglia del ridimensionamento delle potenzialità produttive che viene rapportato unicamente ad un dato negativo: alle esigenze dell'armamento civile e militare nazionale. Pertanto, si tratta di una potenzialità che prende come misura del proprio essere ciò che offre il mercato nazionale e che si autoesclude, per scelta, dal mercato internazionale. Ma come può reggere un'industria di queste dimensioni, vorrei che qualcuno me lo spiegasse, se non guarda al mercato internazionale Ognuna di queste strutture deve necessariamente avere una dimensione internazionale, deve internazionalizzarsi perché, ripeto, una struttura di queste dimensioni — che guardi solo al mercato nazionale — non ha ragione di esistere e porta alla cancellazione del settore dei cantieri!

Questo è un dato di fatto perché la struttura, la tecnologia, i costi — affinché una industria cantieristica possa esistere — sono tali per cui, per rimanere sul mercato e conservare costi competitivi, si deve guardare al mercato internazionale.

Qui, invece, si fa una scelta assurda: quella di guardare unicamente all'esigenza del mercato interno. In proposito, faccio una affermazione precisa: nessuna struttura industriale è in grado di difendere la fetta del mercato nazionale interno se non ha la capacità di misurarsi e lottare per conquistare anche una fetta di mercato internazionale. Non si difende il mercato interno se non si ha questa capacità e non ci si internazionalizza!

Non è un caso che nella lunga argomentazione a sostegno del dimensionamento non si propongono problemi di ricerca e non si parla mai di navi specializzate; non è un caso, per esempio, che la Fincantieri non sia intervenuta in Algeria, il che rappresenta la esplicitazione di una *forma mentis*, di una particolare concezione della politica industriale, della cantieristica nazionale.

Ebbene, signor Ministro, questo piano va ritirato! Lei, dalle parole che ha detto, mi sembra dello stesso orientamento e sul problema la Commissione potrà pronunciarsi in modo unitario, a mio avviso, non solo perché questo piano non difende l'occupazione ma perché va radicalmente modificata la scelta di politica industriale. Questo è il punto da considerare perché su tale scelta

si fonda il piano al quale ho fatto prima riferimento che, ripeto, non risponde alle esigenze di un mercato in forte evoluzione. Se non si provvederà, lo stesso mercato nazionale diventerà appannaggio della cantieristica giapponese prima ed, in parte, di quella europea dopo; e questo perché scendere al di sotto delle 4.000 tonnellate significa porre il settore in condizione di non competere più sul piano della tecnologia e dei costi, significa scegliere una strada che ci porta alla fuoriuscita dal settore delle costruzioni rimanendo legati ad un ruolo del tutto marginale.

Chiedo, quindi, in questa sede che il Ministero della marina mercantile operi per l'immediato ritiro del cosiddetto programma di ristrutturazione della Fincantieri e che riconfermi pienamente gli obiettivi produttivi previsti dal piano di settore del 1981, o che comunque quel piano costituisca il punto di partenza per ulteriori riflessioni.

Il problema della cantieristica, come è noto, solleva la questione del rapporto con la flotta ed in una visione integrale e globale si devono affrontare i problemi nella loro reciprocità. Il rapporto tra flotta pubblica e cantieri deve essere di integrazione finanziaria e produttiva, condizione per un coordinamento di tutte le fasi dello sviluppo, che riguardino progettazione, costruzione e gestione, al fine di evitare incentivi scoordinati, che sovente sono risultati inefficaci e che, molto spesso, rispondono a logiche di tipo assistenziale (a questo punto si apre il problema del capitolo degli incentivi predisposti anche in questo bilancio, su cui va fatto un controllo che io mi riservo di chiedere).

Per quanto riguarda la flotta, sappiamo, signor Ministro, che lei sta studiando un piano di ristrutturazione della Finmare e che il progetto è orientato alla soppressione di alcune linee e alla messa in disarmo di venti navi. Si darebbe, in questo modo, un colpo gravissimo alla flotta pubblica e alle sue conseguenti linee. Rispondere in termini positivi alla questione del rapporto cantieri-flotta significa, secondo noi, affrontare i problemi della domanda interna; cioè da un lato procedere alla costruzione e alla formulazione di un programma di rinnovamento, di potenziamento e di specializzazione della flotta, dall'altro rispendere l'analisi e la riflessione per intervenire sul posto di gestione delle aziende e delle società e per offrire un servizio più competitivo, alleggerendo anche per questa via l'onere finanziario dello Stato. Lo Stato ha sprecato migliaia di miliardi nel corso degli anni e chi conosce bene la storia sa che sono stati finanziati degli armatori stranieri per costruire le navi all'estero; questa è la sagacia, dunque.

C'è bisogno di un serio programma anche per lo sviluppo della flotta di cabotaggio, la quale costituisce un'attività importante, che deve potersi accrescere. L'Italia, lo sappiamo tutti, non dispone di grandi canali, come quelli che esistono in altri paesi europei a noi vicini, ma io mi permetto di sottolineare che, a differenza di altre nazioni, ha due poderosi canali esterni: il Tirreno e l'Adriatico. Quest'ultimi potrebbero (parlo al condizionale) assolvere ad una grande funzione nel trasporto delle merci, se fossero realizzate quelle condizioni che darebbe luogo a forti economie e che contribuirebbero alla decongestione del traffico via terra. Questo tipo di trasporto, va sottolineato, è internodale in quanto su queste navi possono essere trasferiti camion destinati a perseguire settori alterni, carri ferroviari, che possono essere agganciati a vagoni merci, e infine i *containers*, che possono essere rapidamente trasportati su altre navi. Purtroppo queste potenzialità di cabotaggio sono fortemente sottoutilizzate.

Signor Ministro, si deve, quindi, far riprendere il cammino a quel progetto finalizzato per il cabotaggio, in base agli impegni assunti in Parlamento e nella Conferenza internazionale dei trasporti del 1978, disattesi da ben cinque anni. Le chiedo di affrontare il discorso e in particolare il problema del cabotaggio come momento e parte integrante di un programma generale.

Prima di concludere, sento il dovere, come genovese e come parlamentare che guarda non solo i problemi vigenti, di parlare del problema della presidenza del Consorzio del porto di Genova. E' stata presentata al Governo ed al Ministero, in quanto sono loro che devono decidere, una rosa di nomi concordata, per la prima volta, con un insieme di organizzazioni politiche, sindacali e professionali e con le istituzioni, regioni, comuni ed enti. Si arriverebbe così alla designazione di un candidato scelto in una rosa di nomi che realizza il concorso delle forze sociali che più profondamente rappresentano la collettività di quella città. Si darebbe all'investitura dell'unico presidente il carattere di una elezione di ordine generale (anche se poi è il Governo ed il Ministero che devono decidere); un presidente neutrale sarebbe un conforto, visti i drammatici problemi che deve affrontare, ed in esso le forze sociali, professionali, sindacali ed istituzionali, che hanno concorso alla sua scelta, si ritroverebbero.

Ciò costituirebbe un fatto di grande democrazia e segnerebbe un passo, per quanto modesto, per affrontare nell'unico modo giusto la grande vera questione, quella che definiamo la questione morale. Il porto di Genova, nelle difficoltà in cui versa, è privo da due anni dell'unico presidente ed è quindi posto nelle condizioni peggiori al fine del governo del porto, perché è un ente che non è in condizione di governare nella pienezza dei suoi poteri. Tutto ciò si verifica non perché c'è un ostacolo legislativo, ma perché vi è uno « scannatoio » (questa è la parola giusta) nella lotta per la lottizzazione. La conclusione di queste lottizzazioni è il completo dissesto finanziario.

Malgrado questa situazione, sono venuto a sapere (non so se corrisponde a verità perché l'ho letto sui giornali) che la scelta del presidente non verrà fatta, con molta probabilità, all'interno di quella rosa di nomi. Se così fosse dovremmo considerare quell'atto del Governo come un atto di arroganza, un atto cioè che segna una profonda mortificazione di tutte le organizzazioni attraverso le quali si esprime la collettività della mia città e che hanno concorso e lavorato per definire il futuro presidente. Sarebbe un atto di mortificazione delle istituzioni e delle forze organizzate di Genova e non potrebbe non avere conseguenze negative.

Mi permetto, quindi, signor Ministro, di rivolgerle, a questo riguardo, un caldo invito a non rendersi in qualche modo strumento di una scelta che costituirre un'offesa ad una grande città democratica che ha dato molto all'Italia.

Vorrei ancora chiedere se ella è in grado di poter dire qualcosa in rapporto alla legge n. 41 del 1982, inerente alla pesca, che fissa un piano triennale di intervento, anche se questi tre anni non sono ancora trascorsi, e se è già in grado di poter dire qualcosa sul processo di attuazione di questa legge e sul modo in cui viene portata avanti.

Concludo, e mi scuso con i colleghi. In un'economia essenzialmente di trasformazione come la nostra, l'interscambio ha un ruolo centrale ed è momento condizionante dell'intero sviluppo economico della nostra società. La via marittima, per il nostro interscambio, è essenziale, ha un carattere decisivo perché viene utilizzata per il 90 per cento per le importazioni e per il 60 per cento per le esportazioni. Queste due cifre indicano chiaramente il vincolo crescente, stretto, dell'economia italiana con il mare che la circonda.

Ora, se tutto questo è vero, vuol dire che ogni perdita di ruolo, di peso specifico, di questo comparto non solo ha le conseguenze negative che ho cercato di enucleare sul piano economico e finanziario, ma persino sul piano dell'obbligo, come dimostrano i *deficit* della stessa bilancia dei noli (circa 1.100 miliardi). Ecco le dimensioni con le quali dobbiamo misurarci.

Mi si permetta di aggiungere, signor Ministro, che questo arretramento, se così avvenisse, avrebbe anche dei riflessi su un altro piano, cioè quello dell'indipendenza e dell'autonomia nazionale, perché significherebbe il venir meno di uno strumento de-

cisivo nella dura e accanita battaglia per una diversa collocazione dell'Italia sul mercato internazionale. Ora lei sa bene, e me lo insegna, che, se questo avvenisse, oltre a tutti i riflessi positivi per l'economia costituirebbe anche un momento di grande importanza per la politica estera italiana; altrimenti, sarebbe il venir meno di uno strumento fondamentale sia per la nostra stessa penetrazione sui mercati sia per la nostra politica estera.

Presidenza del Presidente SPANO

MASCIADRI. Signor Presidente, signor Ministro, signor Sottosegretario, colleghi, ho preso numerosi appunti rispetto alle dichiarazioni che qui ha reso *in primis* il nostro relatore, la cui esposizione è stata ottima, dettagliata ed analitica, e inoltre alle considerazioni fatte dai colleghi Bisso e Crollalanza.

Se mi si consente una considerazione, la prima in ordine di tempo è che il senatore Patriarca è stato ancora più chiaro di quanto non lo fosse stato quando era sottosegretario per la Marina mercantile. Capisco i ruoli diversi, mi rendo perfettamente conto che allora faceva parte del Governo e alcune cose non poteva dirle in una maniera così chiara e franca. Oggi, liberato dai problemi governativi, il collega dice le cose così come esse in verità stanno. Debbo poi dichiarare che, anche se la « fotografia » che è emersa dal suo dire risulta brutta, la colpa non è sua, ma del panorama marittimo (chiamiamolo così) che si presenta ai nostri occhi e alle nostre considerazioni.

Condivido, per la parte che io conosco (senz'altro meno edotto e cognito di quanto sia il collega Patriarca) le sue considerazioni che già in altre occasioni abbiamo avuto modo di ascoltare, in relazione alle audizioni dei vari ministri che si sono succeduti al famoso ritmo dei sei, nove mesi per ministro. Ho sentito varie esposizioni ed erano tutte brillanti nella forma, ma nella sostanza contenevano gli elementi che (nel bene e nel male) ritroviamo nella relazione Patriarca e nelle considerazioni che altri colleghi (già citati) hanno fatto.

Farò ora alcune considerazioni che non ritengo maligne, non entrando, naturalmente, nel dettaglio.

Non occorre che io aggiunga analisi ad analisi, perché, senza dire nulla di nuovo, tutti i dati, i fatti, i numeri ormai emersi e il ripeterli non giova. Alcune considerazioni che farò sono di strategia, altre, invece, di varia natura.

Tutti concordano su un fatto fondamentale: la flotta, e in genere la Marina mercantile, si sta completamente degradando. Questa è la considerazione che tutti hanno fatto. L'Italia ammaina la bandiera del mare. Questa è la verità che si profila. Tutto ciò non avviene negli altri campi, signor Ministro, e richiamo la sua cortese attenzione su un fatto fondamentale. Perché non esiste un uguale degrado anche per quanto riguarda le altre vie di comunicazione, aerea e terrestre? Debbo dire, per la verità, che il settore dell'economia marittima è di gran lunga il parente più povero. Tutto ciò avviene perché noi ci troviamo in una condizione di inferiorità rispetto agli altri paesi, sia europei sia mondiali. Per capire, infatti, bisogna sempre operare una correlazione con gli altri paesi: solo in questi termini si può ragionare!

Per le ferrovie fatichiamo a stare al passo con gli altri paesi ma, grosso modo, sia pure con i ritardi che io stesso ho lamentato, riusciamo a fare finanziamenti e pensiamo, addirittura, ad un piano poliennale che diventerà decennale. Uno sforzo, comunque, viene fatto e riguarda spese di miliardi.

Per quanto riguarda l'Aviazione, « teniamo » un certo ruolo anche se, per l'industria aeronautica, siamo deficienti: possiamo infatti fare il timone, le ali di un aereo ma non tutto l'aereo perché ciò comporta uno sforzo troppo intenso per la nostra tecnologia e per gli strumenti di cui disponiamo. Però, ripeto, in questo campo « teniamo » a sufficienza.

E veniamo alla rete stradale. Vorrei in proposito fare alcune considerazioni in anteprima rispetto a ciò che dirò domani in sede di discussione sul bilancio dei Lavori pubblici: ebbene, per la rete stradale siamo senz'altro tra i primi paesi in Europa.

Ci si lamenta sempre che le strade sono insufficienti, che le strade di montagna sono strette, che borghi di 20 cittadini non abbiano la strada (che poi magari si fa in ossequio ad interessi di altra natura), ma la verità rimane che, nel suo complesso, la rete viaria italiana è tra le prime in Europa, basta guardare alle autostrade! Siamo secondi dopo la Germania che stiamo raggiungendo con il piano stralcio e con l'altro annunciato; ripeto, stiamo raggiungendo la Germania di Bonn, abbiamo superato la Francia ed altri paesi che ora non voglio nominare senza parlare della rete oltre cortina, fino agli Urali, per la quale non si può fare neanche una comparazione.

In altri termini, lo sforzo che il paese dedica a questo e ad altri settori è ungente! Ora, io non dico che bisogna sempre disistimare, condannare, cancellare ogni cosa ma, facendo solo qualche considerazione, non posso non dire che nel settore della Marina mercantile quanto viene fatto è irrisorio, non dico insignificante, ma irrisorio rispetto a quanto lo Stato fa a favore di altri comparti. Questo, ripeto, dimostra che il settore della Marina mercantile è tra i più disistimati e su questo fatto tutti insieme, maggioranza e minoranza, non possiamo che trovarci d'accordo; questo, signor Ministro, costituisce un avallo per lei per sentirsi appoggiato nello sforzo che intende compiere a favore del suo dicastero.

Non entro nel merito dei porti: definisco semplicemente pessima la situazione che, del resto, è stata già analizzata da altri colleghi come il senatore Bisso, informatissimo sulla disastrosa situazione di quello di Genova.

Ebbene, signor Presidente, vorrei fare una proposta concreta: è utile ascoltare i dati forniti dal senatore Bisso e gli altri citati dal relatore, ma in questo settore ritengo che dovremmo arrivare non dico ad un'indagine conoscitiva ma, per lo meno, ad ottenere maggiori informazioni attraverso una indagine oggettiva della situazione da concretarsi nel modo più idoneo.

Una cosa sembra evidente: non si può andare più avanti così: così si « sfascia » tutto! Comunque, se vi sono ragioni logiche perché tutto ciò avvenga lo si dica: che cosa stiamo a fare noi qui, altrimenti? Lasciamo amministrare tutto ai presidenti, ai vicepresidenti delle varie regioni e limitiamoci a fare soltanto i dispensatori di soldi, quando li abbiamo, e di parole! Noi siamo i massimi responsabili, invece, ed abbiamo il dovere di interessarci a fondo a quello che succede nel porto di Genova e negli altri disponendo di dati certi.

In parte questi dati li conosciamo; il primo e il più importante riguarda la fuga verso i porti del nord Europa, ad esempio Rotterdam, dove conviene più che in Italia scaricare le merci. Ora, è vero che il trasporto stradale può costare meno di quello marittimo ma, geograficamente parlando, mi sembra pura follia scaricare a Rotterdam merce che deve arrivare in Italia. Perché tutto questo? Quali problemi corporativistici hanno inciso in queste scelte? Certamente, e dicendo questo non escludo la parte politica alla quale appartengo, si sono lasciate correre molte cose...

PATRIARCA, *relatore alla Commissione sulla tabella n. 17.* Basta confrontare il numero delle persone impiegate per movimentare un *container* a Rotterdam, ché è di sei, con quello delle persone impiegate a Genova, che è di diciotto, per capire tutto. Quando sussistono questi rapporti qualunque discorso non tiene!

MASCIADRI. Il senatore Patriarca ha messo a fuoco la situazione: scarsa dirigenza, incuria, incompetenza ci hanno portato a questa situazione. Ogni volta che entriamo in competizione con altri paesi, purtroppo, perdiamo la partita perché manchiamo di strategie chiare e ciò vale non solo, purtroppo, per la Marina mercantile, ma per molti altri settori.

Ma ora è arrivato il momento di non essere più passivi! Per quanto riguarda i cantieri non ho molto da aggiungere: siamo al disastro completo. Allora, anche in questo caso mi viene un'idea. Poiché quando avremo concluso questo bilancio, anche se le nostre osservazioni saranno verbalizzate, tutto finirà ancora una volta nel nulla perché non interpelliamo direttamente la Fincantieri sull'argomento? Che cosa ha fatto finora la Fincantieri? Il relatore ha detto che vi è stata passività, ma io aggiungo che si è trattato di disimpegno, di colpa e di questo la Fincantieri deve venire qui a parlarci. Quale ruolo essa ha svolto nella gestione delle leggi di sostegno?

Dobbiamo avere risposte chiare in modo diretto, non attraverso scritti di qualche bravo funzionario; la Commissione deve chiamare qui a rapporto i responsabili della Fincantieri, sentirne l'esposizione e fare a sua volta domande non solamente di prammatica, come è avvenuto nella passata legislatura quando quasi ossequiavamo certi personaggi, ma provocatorie.

Credo che la Fincantieri non abbia funzionato come doveva, accumulando delle passività e bisogna che ognuno prenda le sue responsabilità.

Per quanto riguarda la flotta faccio una sola osservazione: siamo al disarmo, ma anche durante la ritirata bisogna avere delle strategie, altrimenti si va incontro ad un disastro; dobbiamo usare delle regole, dobbiamo sapere su quale fronte ci si attesta, altrimenti si prospetta lo sfascio complessivo.

Tutto ciò detto, mi avvio alla conclusione annunciando il voto favorevole del Gruppo socialista sulla tabella n. 17. Mi potreste dire: come mai dopo tante osservazioni critiche il Gruppo socialista vota a favore? Perché ritengo che le osservazioni svolte sono sì necessarie, affinché le cose possano migliorare, ma ugualmente mi rendo conto che siamo in un momento di generale difficoltà economica. Penso con questo voto di esprimere e di interpretare gli interessi della nazione, anche se tengo a sottolineare che bisogna operare affinché qualche cosa venga modificato nel settore della marineria.

Bisogna anche sottolineare — se il Ministro me lo permette — che le condizioni del Ministero della marina mercantile si possono in questo momento paragonare a quelle di un modesto ufficio di una modesta regione, mentre invece si tratta di un Ministero molto importante che non può arrivare fino a questo stato di dissesto.

Voteremo a favore pur con questi appunti che mi pare giusto fare; non infatti perché facciamo parte della maggioranza dobbiamo accettare le cose così come stanno, rinunciando alle considerazioni che riteniamo giusto svolgere. Annuncio quindi il voto favorevole del Gruppo socialista.

CARTIA'. Mi sia consentito riprendere la espressione del collega Greco: l'Italia continua oltre Roma verso il Sud. Vorrei sensibilizzare, se mai occorra, il signor Ministro sul problema dei porti turistici della Puglia, della Calabria e della Sicilia. Al momento sembra un argomento minore, una appendice rispetto alla problematica che travaglia la marina mercantile. Ritengo sia però opportuno associare all'insediamento dei porti turistici, non solo lo sviluppo della cantieristica minore ed artigianale, ma anche il richiamo turistico. Quando parlo di turismo mi riferisco non solo a quello nazionale, che potrebbe tra l'altro dare motivazioni capaci di redistribuire il flusso in periodi diversi evitando le note condizioni di agosto, ma anche a quello internazionale. Mi rendo conto che per realizzare nuove strutture portuali occorrerebbero condizioni finanziarie diverse e migliori, ma non vorrei che si escludesse la possibilità di una espansione.

Benché il Ministero della marina mercantile abbia già valutato queste considerazioni, mi sembra doveroso sensibilizzarlo ulteriormente in questo senso.

PAGANI Maurizio. Esprimerò brevemente l'opinione e la dichiarazione di voto del mio partito sulla tabella n. 17; riprenderò alcuni temi come promemoria, tra quelli affrontati nell'ottima relazione introduttiva

del senatore Patriarca e poi negli altri interventi.

La realtà che emerge da questo dibattito mi sembra sia di profonda crisi; quello che però è ancora più grave è che questa situazione non ha ricevuto l'attenzione necessaria e la valutazione adeguata — né nella legge finanziaria, né nella tabella del bilancio — come avrebbero meritato l'importanza e la responsabilità politica del tema. Questa impressione mi sembra sia stata bene espressa anche dall'intervento del senatore Masciadri.

Nella dichiarazione di voto tengo a sottolineare un aspetto che è molto importante e sollecitare il Governo affinché ponga maggiore attenzione e chiarezza in questo campo. Non mi sembra infatti che sia espressa nel bilancio — anche se sicuramente è nelle intenzioni del Ministro, e nei documenti che abbiamo finora avuto in visione, questa volontà e questa chiarezza di idee. Certamente molto dipende dall'insufficienza dei mezzi che il Ministero della marina mercantile ha a sua disposizione. Certamente — l'abbiamo rilevato in occasione di tutte le analisi svolte su questo Ministero — ci sono delle dispersioni di competenza che non facilitano assolutamente una guida coerente e continua in questo campo. Siamo però di fronte ad una situazione che richiede un concerto, come si dice in termini burocratici, che sia però un « concerto » vero, con un « direttore d'orchestra » che possa omogeneizzare, pur nell'ambito di diverse competenze, gli sforzi che lo Stato deve compiere, se non per dare soluzione a questi problemi, almeno per dare una speranza di avvio che non ci sembra di intravedere al momento attuale.

Credo che l'obiettivo principale cui dobbiamo tendere sia quello di chiamare quei flussi di traffico che storicamente hanno sempre percorso le vie ed i porti italiani e che oggi sono dirottati non solo verso i porti del Nord, ma anche verso altri porti — basti pensare alla vicina Jugoslavia — che oggi sono più importanti di quelli italiani. La ragione di ciò risiede nelle strutture portuali ormai obsolete per il trattamento delle merci, nei lunghi tempi di sbarco ed imbarco delle merci stesse, nella conflittualità, in quella sensazione di disagio che grava sulla già pesante situazione.

Vi è poi un altro aspetto che non possiamo sottovalutare e che risiede nel fatto, su cui richiamiamo l'attenzione del Ministro, che la realtà portuale italiana non è sufficientemente calata nei sistemi dei trasporti.

Credo che uno dei più seri propositi emersi in queste giornate di discussione sia la precisa volontà da parte della 8ª Commissione del Senato di interessare tutti e quattro i Ministeri oggetto delle sue competenze, perché insieme collaborino alla stesura in tempi brevi di un serio ed efficace piano dei trasporti.

Ricordo di aver sentito nella recente conferenza di Stresa sul traffico un intervento dell'onorevole Giorgio La Malfa in cui si poneva l'accento sull'irrazionalità delle opere portuali; esse cioè vengono portate avanti, pur nella modestia dei finanziamenti che abbiamo a disposizione, con motivazioni di tipo campanilistico o di altro tipo che non hanno niente a che vedere con il corretto piano di sviluppo dell'attività portuale. Ho ricercato le fonti di questi dati che l'onorevole Giorgio La Malfa aveva illustrato, ma, purtroppo, non sono riuscito a trovarle; mi riservo di farlo in quanto costituiscono dei dati molto importanti.

Un punto molto interessante, che noi dobbiamo affrontare è quello del collegamento dei porti con le strutture dei trasporti. La moderna concezione del porto non deve corrispondere più a quella riferita questa mattina dal senatore Crollalanza, il quale ricordava che ai suoi tempi gli albanesi sbarcavano nel porto della città di Bari per andare a comprare prodotti di ogni genere nei negozi. Il porto non è più un porto-emporio ma è ormai un momento di una linea di flusso di merci che deve essere ininterrotta, dalla partenza alla destinazione, indipendentemente dai mezzi di trasporto che vengono usati. E' un punto di rottura di carico e quindi, in quanto tale, deve essere visto in una visione completamente nuova e non in quella tradizionale del porto-emporio.

Si ricollega a questo aspetto il tema dell'intermodalità, che è stato più volte citato questa mattina e sul quale non mi dilungherò. Voglio soltanto sottolineare che domani, nell'ambito dell'esame del bilancio del Ministero dei lavori pubblici, bisognerà approfondire taluni argomenti. Innanzitutto sarà necessario chiedere, ad esempio, come mai siano stati riservati per la manutenzione dei porti (capitolo 2801), soltanto 15 miliardi, che mi sembra una cifra assolutamente risibile, come quella di 354 miliardi previsti nei capitoli da 7501 a 7598, sempre del bilancio del Ministero dei lavori pubblici (sarà necessario fare degli accertamenti in quanto al suo interno sono state fatte delle soppressioni).

Non mi risulta che ci sia, in base all'esame non certo approfondito che ho potuto fare, nell'ambito dei documenti a nostra disposizione, una sufficiente giustificazione del tipo di spesa di questi 354 miliardi. Ritengo, quindi, necessario, anche in funzione di quella sensazione che abbiamo avuto di una non perfetta razionalità del piano di costruzione di opere marittime, che il Ministro della marina mercantile prenda contatto con il Ministro dei lavori pubblici al fine di specificare, in termini più precisi e dettagliati, quale sia il piano di spesa di questi 354 miliardi, certo insufficienti ma comunque consistenti. Il nostro scopo deve essere quello di spendere nel modo migliore questi pochi fondi che abbiamo a disposizione.

Concludo preannunciando il voto favorevole del Partito socialdemocratico alla tabella n. 17, con le stesse motivazioni illustrate dal senatore Masciadri e con le stesse riserve, che sono di stimolo e di aiuto al Governo.

TOMELLERI. Questa mattina la parola intermodalità è stata richiamata molte volte; però, pur dopo questo pronunciamento che esprime una conoscenza di carattere scientifico, le deduzioni che se ne fanno, su un piano di approvazione di questo bilancio, non derivano dall'assunto del valore dell'intermodalità. Se vogliamo chiarire questo presupposto dobbiamo partire dalla prima relazione del Ministro dei trasporti, onorevole Signorile, il quale, in un suo riferimento specifico, aveva detto che l'Italia deve essere pronta a recepire i flussi di traffico che vengono in modo particolare dal Nord, tenendo conto della situazione esistente nel nostro territorio. Ritengo, quindi, che il discorso dell'intermodalità non sia collegato solamente al problema del trasporto ma anche a quello dell'economicità del trasporto. Non dobbiamo più fare scaricare una nave in un determinato porto perché esiste un'autostrada, non curandoci dei chilometri e chilometri che le merci percorreranno.

Avendo presente una visione complessiva dell'attuale situazione — lo sottolineo in questa sede al fine dell'unificazione del Ministero della marina mercantile e del Ministero dei trasporti — dobbiamo trovare un punto di incontro perché venga non soltanto razionalizzato ma anche economizzato il trasporto nei bilanci che stiamo per approvare. Questo è il punto sul quale siamo chiamati ad intervenire e che il senatore Masciadri ha parzialmente riportato nella sua esposizione.

Solamente in questo modo potremmo arrivare a delle conclusioni definitive, che non consistono nel licenziare dei marittimi e nel mandarli anticipatamente in pensione e che permetteranno un impiego razionale dei porti. Infatti da un esame attento noi possiamo constatare che non tutti i porti non funzionano; vanno male i grandi porti, che sono serviti da ferrovie ed autostrade e vanno bene i piccoli porti, che hanno poche ferrovie e niente autostrade. Dobbiamo accertare perché si verifichi questo fenomeno.

PATRIACA. Il grande porto offre una gamma di servizi che hanno un determinato costo; il piccolo porto, non avendoli a disposizione, ha costi inferiori.

TOMELLERI. E' vero, senatore Patriarca, ma questo problema in economia va affrontato.

Bisogna che questa struttura definitiva venga portata a un momento unico non di programmazione ma di coordinamento di carattere generale; quindi potremmo prendere tutte le risoluzioni necessarie in quei settori che avranno dei finanziamenti adeguati.

Per quanto riguarda il problema dei pescherecci e della pesca, anche in questo caso sono necessarie delle integrazioni. Non è possibile che le sardine vengano pescate solamente in Spagna e in qualche altro paese, mentre noi le buttiamo per pescare altro tipo di pesce, perché evidentemente siamo un popolo ricco.

Concludo il mio intervento sottolineando che questa intermodalità, che costituisce il nostro futuro, deve essere vista in un disegno di carattere generale. Domani probabilmente i Lavori pubblici sanzioneranno la esecutività delle determinazioni che abbiamo preso in questi giorni.

Affinché il bilancio di ieri e il bilancio di oggi possano concludersi con un atto definitivo che permetta alle attuali disponibilità finanziarie (che sono veramente poche) di essere realizzate nel modo migliore, è necessario che la situazione venga potenziata ed integrata in un disegno di carattere generale, che si chiama intermodalità.

ANGELIN. A nome del Gruppo comunista vorrei cogliere l'occasione della presenza del Ministro della marina mercantile, rifacendomi ad una indicazione venuta dalla stessa Presidenza, per chiedere che in questa Commissione si tenga un'audizione del ministro Carta e del Ministro delle partecipazioni statali, raccomandando che ciò possa verificarsi in tempi brevi.

Il piano Fincantieri per il settore, infatti, va assolutamente discusso e respinto. Mentre stiamo discutendo, la Fincantieri ha annunciato la sospensione dal lavoro di circa 4.000 lavoratori e la cosa si concreterà a partire dalla metà del prossimo mese.

Se ora il Presidente me lo consente vorrei fare una breve dichiarazione sulla tabella n. 17. Senza riprendere nessuna delle motivazioni addotte dal senatore Bisso rispetto all'analisi svolta dal Gruppo comunista sui problemi riguardanti il comparto dell'economia marittima assumerò invece quelle analisi e le proposte fatte come ragioni di un voto non positivo, ma negativo sulla tabella stessa.

Per quanto riguarda l'ordine del giorno da noi presentato apprezziamo le valutazioni fatte prima dal relatore sulla sua sostanza; a nostro avviso, si tratta di un ordine del giorno riassuntivo e completo che pensiamo possa essere approvato dall'intera Commissione; con questo documento vengono trattate non solo le questioni poc'anzi rilevate dal senatore Bisso, ma ci si è voluti anche riferire a questioni emerse da altre parti e, non ultimo, sollevate dallo stesso Ministro della marina mercantile e dalle parti sociali in vari momenti.

Che la situazione sia grave non c'è bisogno di dirlo: basta guardare a cosa accade in questi giorni nelle città marinare che sono in stato di agitazione diffusa; ieri, le navi sono rimaste bloccate per respingere con un'azione sindacale il programma di smantellamento della flotta pubblica indicato dallo stesso relatore in una quota pari ad oltre il 20 per cento del totale complessivo della flotta. Si prospetta la cassa integrazione per 4.000 lavoratori dei cantieri navali distribuiti tra Genova, Trieste, Napoli eccetera e, in particolare, inquietanti ci paiono gli orientamenti e della Fincantieri e della Finmare in quanto non presentano nessun elemento di riqualificazione nell'ambito del ridimensionamento dei due settori, ma prospettano soltanto un ridimensionamento puro e semplice: cioè, chiusura dei cantieri e disarmo delle navi.

Comprendiamo che ruolo della società finanziaria è cosa diversa rispetto alle responsabilità del Governo. Il Governo ha innanzitutto la responsabilità della programmazione economica, quindi anche dei tagli alla spesa ove questo si renda necessario, ma certamente non può rinunciare a mantenere a livelli di sopravvivenza settori importanti della nostra economia ma-

rittima, come la flotta, i porti e il settore navalmeccanico.

Chiediamo specifici impegni al Ministro, tra i quali l'applicazione immediata della legge sull'esodo dei lavoratori portuali e proponiamo un risanamento finanziario dei fondi centrali, ribadendo con ciò affermazioni maturate da tempo nel corso della crisi di questo travagliato settore e facendo riferimento a prese di posizione del Ministro stesso.

Saremmo lieti che la Commissione accogliesse, con il consenso del Governo, il nostro ordine del giorno, per offrire un segnale positivo, per dare una manifestazione di attenzione del Parlamento a problemi assai importanti per la vita economica e sociale del Paese.

Do lettura dell'ordine del giorno:

« L'8ª Commissione permanente del Senato,

considerato il progressivo e rapido aggravamento delle condizioni dei diversi settori dell'economia marittima (porti, cantieri, flotta);

in presenza delle scelte negative compiute dalla Fincantieri, rivolte a ridurre complessivamente la consistenza del settore navalmeccanico e a chiudere il cantiere di Sestri nonché dalla Finmare, decisa a mettere in disarmo una parte cospicua della flotta mercantile pubblica e a rinunciare a importanti linee di traffico;

constatate la inadeguatezza e la frammentarietà delle scelte politiche e di bilancio compiute dal Governo, rispetto alle necessità di razionalizzazione e sviluppo complessivo del comparto marittimo e sottolineata al riguardo la necessità che si arrivi entro tempi brevi a definire una politica unitaria per l'economia marittima;

tenuto conto della gravissima emergenza in atto;

impegna il Governo:

1) a provvedere alla rimozione degli ostacoli che impediscono l'applicazione della legge 23 maggio 1983, n. 230, per l'esodo dei lavoratori portuali in esubero rispetto ad una razionale organizzazione del lavoro;

2) ad adottare misure rivolte al risanamento finanziario degli enti portuali e del fondo centrale delle compagnie, anche per assicurare la retribuzione dei lavoratori;

3) a presentare a breve scadenza, recuperando i contenuti del disegno di legge sulla programmazione portuale, approvato dalla Camera dei deputati nella VII legislatura, il « piano dei porti » finalizzato alla razionalizzazione e all'ammodernamento del sistema portuale italiano per renderlo competitivo sul piano internazionale e ad accogliere le istanze avanzate dalla regione Liguria e dagli enti portuali interessati perché una quota del FIO 1983 sia destinata a finanziare il progetto pilota per l'ammodernamento del sistema portuale ligure nel quadro dell'ammodernamento dell'intero sistema portuale nazionale;

4) a respingere le decisioni della Fincantieri e ridefinire il piano di settore rivolto allo sviluppo tecnologico dei cantieri navali ed al mantenimento di una capacità produttiva non inferiore alle 400.000 tonnellate s.l.c., considerata soglia minima perché il settore navalmeccanico possa fare fronte, anche in futuro, alle esigenze dello sviluppo nazionale ed alla competizione internazionale;

5) a prendere i necessari provvedimenti per favorire l'ordinazione di nuove commesse sia da parte dell'armamento pubblico sia da quello privato, per rispondere anche in questo modo alla necessità di ammodernamento della flotta e per invertire la tendenza, tuttora presente, di riduzione della quota di traffico coperta dalla marina mercantile italiana mentre continua a crescere il disavanzo della bilancia dei noli;

6) a riservare un ruolo adeguato al cabotaggio nella definizione e gestione del piano nazionale dei trasporti, assicurando un adeguato concerto tra i Ministri dei trasporti e della marina mercantile ».

(0/196/1/8-Tab. 17)

PRESIDENTE. Mi dichiaro pienamente disponibile, compatibilmente con quanto previsto dalle norme regolamentari a sollecitare un confronto con i responsabili della Fincantieri.

Poiché nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

PATRIARCA, *relatore alla Commissione sulla tabella n. 17.* Potrei quasi rinunciare alla replica, essendosi il dibattito svolto in gran parte su alcune provocazioni (come ha detto il senatore Masciadri) che ho inteso portare avanti nell'esame della tabella n. 17 relativa al Ministero della marina mercantile. Potrei farne a meno anche perché, non solo nella condizione di parlamentare, ma da sempre, ho avvertito le incongruenze che si andavano a determinare in tutto il settore del comparto dell'economia marittima del paese; affermo quindi che l'esperienza governativa mi è stata assai utile nel guardare dal di dentro quelle contraddizioni.

Vorrei dire che, mentre cresce da parte del Parlamento (e in modo particolare delle forze sindacali e sociali) la spinta, l'attenzione verso la politica marittima e l'economia marinara, nel nostro paese, purtroppo, rimangono strati di disattenzione, anche da parte di alcune rilevanti forze di Governo, rispetto al ruolo che questo Ministero può avere e rispetto all'incidenza di questo settore nel complesso dell'economia nazionale.

Ora, se mi è consentito, intendo correggere l'affermazione del collega Bisso perché non mi pare che ci sia una « innovazione » rispetto a vecchi comportamenti dello stesso Partito comunista, che vorrebbe addirittura eliminare il Ministero della marina mercantile trasferendolo ad una Direzione generale del Ministero dei trasporti. Questo non è possibile perché il Ministero della marina mercantile non è solamente il Ministero del trasporto marittimo, ma è soprattutto il Ministero del mare.

Infatti è in corso di studio anche il cambio di denominazione del Ministero, poiché è molto più complessa la realtà che riguarda il mondo marittimo presente nel nostro paese, che va dalla pesca alla difesa delle coste, dall'uso turistico delle coste all'armamento, alla cantieristica, ad altri settori importanti e fondamentali che, certamente, non possono essere rinchiusi e ridotti a ruolo sussidiario del Ministero dei trasporti, anche se avverte l'esigenza di un maggiore coordinamento tra gli stessi Ministeri. Infatti ci battiamo affinché alcune competenze fondamentali (come quelle dei lavori pubblici relativamente alla situazione marittima) vengano ad essere restituite al Ministero della marina mercantile, per evitare che il Ministro venga chiamato a rispondere di un'errata politica di programmazione portuale che, oltretutto, non è stata né ideata, né voluta e, certe volte, neppure concertata con lo stesso Ministero della marina mercantile.

Tutto questo vale sia per la Direzione generale delle opere marittime sia per la Cassa per il Mezzogiorno che, in ordine ad alcuni interventi anche essenziali, non obbedisce a nessuna esigenza di coordinamento.

Il coordinamento va fatto con il titolare di questo Ministero, le cui funzioni (come tutti in sostanza hanno ribadito) devono essere rilanciate. Inoltre bisogna rilanciare anche l'attività della flotta per farla uscire dalla situazione di crisi in cui si trova.

E' cosa grave che, nel giro di due anni, siamo passati ad una consistenza del 2,50 per cento sulla flotta mondiale rispetto al 4 per cento che facevamo registrare in passato; è un dato drammatico al quale certamente non può dare una risposta in questa sede il nuovo Ministro della marina mercantile, poiché attiene a tutta una serie di impostazioni di politica che, a monte, hanno trovato altri punti di riferimento.

Giustamente il collega Masciadri accennava al ruolo diverso dell'economia nei trasporti su strada che, certamente, nel nostro paese ha trovato una rispondenza ed una crescita smisurata, enorme; tutto ciò, forse, perché altri settori più potenti (quale quello dell'automobile) riescono — anche attraverso pressioni di carattere culturale oltre

che economico — a stabilire una preminenza rispetto a quelli che sono i fabbisogni del settore marittimo.

E' chiaro che in questa fase si è allentata la valenza della stessa marina mercantile che (nell'immediato dopoguerra) sul piano del potere industriale era certamente in posizione di *leader*; non per nulla i presidenti della Confindustria, i primi presidenti dell'epoca Forte, sono stati degli armatori.

Oggi, invece, gli armatori sono ridotti a posizioni assolutamente marginali anche all'interno di questa stessa organizzazione; c'è l'incapacità — anche da parte degli armatori — a portare avanti la volontà di recupero del ruolo della Marina mercantile nell'ambito del nostro paese. Alcune forze politiche si battono (si battono anche i Ministri); abbiamo avuto in questo Ministero (storicamente dall'avvento di Franco Evangelisti e del ministro Compagna) una inversione di tendenza: gli stessi Ministri che, una volta, andavano al Ministero della marina mercantile quasi come una punizione, hanno ora recepito questo incarico unitamente alla necessità di portare avanti, con coraggio, la ripresa complessiva di un settore che può risultare fondamentale per lo sviluppo economico del Paese. Certo oggi questo bilancio si apre con una serie di interrogativi. L'onorevole Bisso ne ha riproposti alcuni in maniera anche molto drammatica. Altri invece li aveva posti lo stesso relatore, non tanto per marcare un senso di sfiducia nei riguardi dell'Amministrazione della marina mercantile, ma per aiutare il Ministro stesso in una lotta impari rispetto alla Ragioneria generale dello Stato e rispetto ai ministri finanziari, i quali devono rendersi conto che, complessivamente, tutto quello che viene dato alla Marina mercantile viene riscontrato sia attraverso la bilancia dei noli che, certo, pesa enormemente sulla nostra bilancia dei pagamenti, sia attraverso la pesca (uno dei dati più negativi, si parla di 1.200 miliardi di *deficit* l'anno). Si dovrebbero inoltre potenziare formule nuove e più moderne (tramite la legge n. 41 del 17 agosto 1982) quali l'acquacoltura e la pescicoltura. Potremmo così correggere le evidenti distorsioni dando veramente un contributo notevole al superamento delle difficoltà di carattere economico del paese. Contribuiremmo così in maniera rilevante alla stessa lotta all'inflazione e alla riduzione della spesa pubblica, perchè quella di cui ho parlato non è una spesa improduttiva, bensì doppiamente produttiva.

Infatti, se da una parte essa rimette in moto un settore industriale che va comunque potenziato, dall'altra, tende ad un recupero sul piano internazionale di questo tipo di industria; cioè, l'armamento, la pesca, avendo caratteristiche d'importanza internazionale devono far pensare anche a quest'altro aspetto della possibilità di recupero della bilancia dei pagamenti.

Non ho altri elementi da aggiungere. Mi auguro solamente che queste nostre critiche che, oltretutto, tendono a dare più forza all'autorità giuridica di questo dicastero possano spingere a portare avanti tutte le iniziative delle quali abbiamo parlato, senza lasciarle ad altri.

E' mai possibile in questo nostro paese, all'indomani dell'estate, apprendere in sede di riunioni sindacali o dalla lettura dei giornali di un piano di ristrutturazione dell'industria cantieristica senza che il Parlamento ne sia stato minimamente investito o interessato? Senza che questo piano tenga conto di tutto il lavoro fatto dalle varie Commissioni dai vari gruppi di lavoro, dallo stesso piano di settore che è costato impegno e sacrificio a tecnici, a sindacalisti, a economisti i quali hanno ipotizzato un tipo di salvataggio della cantieristica nel nostro paese? E' mai possibile, ripeto, che all'improvviso venga fuori questo piano della Fincantieri e, quindi, della stessa IRI? E' possibile che noi che viviamo in città marinare ci troviamo assolutamente impreparati a dare risposte immediate agli interrogativi che, di conseguenza, ci vengono posti? So che in merito a questo piano il Ministro è stato risoluto e che in

un intervento su un giornale di Genova ha detto chiaramente che, per quanto lo riguarda, egli si sente il Ministro che tiene aperti i cantieri, non il Ministro che li chiude e li ridimensiona incidendo in un settore tanto vitale per la situazione economica del paese.

Concludendo, signor Presidente, esprimo parere favorevole alla tabella di bilancio in esame tenendo ferme tuttavia, tutte le considerazioni ed osservazioni svolte ed aggiungo che, nella stesura del parere sulla tabella n. 17, terrò conto della insoddisfazione generale emersa da più parti nel corso del dibattito non in relazione alla tabella stessa ma per come viene considerato sul piano della spesa pubblica complessiva, l'impegno del paese a favore della Marina mercantile.

Per quanto riguarda l'ordine del giorno illustrato dal senatore Angelin, riassuntivo della posizione assunta dal Gruppo comunista in tutta la discussione, dirò che alcuni punti mi trovano pienamente consenziente, in particolare per quanto riguarda la cantieristica ma, per altri, avrei qualche perplessità per cui mi rimetto alla Commissione ed al Governo.

Infine, in relazione all'intervento del senatore Masciadri ed alle sue richieste io ritengo che, compatibilmente con le norme che regolano la nostra attività parlamentare, l'Ufficio di presidenza possa ricercare i modi e le condizioni per sviluppare confronti sui problemi che attengono al settore della cantieristica invitando qui non solo il presidente della Fincantieri, ma anche il suo amministratore delegato.

Presidenza
del Vice Presidente PADULA

CARTA, *ministro della marina mercantile.* Signor Presidente, signori senatori, devo innanzitutto esprimere un caloroso ringraziamento al relatore, che ha dimostrato una profonda conoscenza della materia ed una sincera passione per settore troppo a lungo negletto dalla cultura politica.

Sono sempre rimasto assai sorpreso per la posizione marginale assegnata ai problemi del settore marittimo nella cultura di tutte le forze politiche, posizione oggi riconfermata con la proposta di abolire il Ministero della marina mercantile affidandone le funzioni ad una specifica Direzione generale del Ministero dei trasporti. A mio avviso è questa la più evidente dimostrazione che non si è mai compresa la peculiarità della posizione geografica del nostro paese. Perciò, se ho manifestato la mia piena disponibilità ad un coordinamento tra Ministero dei trasporti e Ministero della marina mercantile, non posso accettare che sia negata autonomia al settore marittimo.

Chi ha voluto discriminare l'economia marittima ha fatto scelte politiche precise e vi erano del resto forze imprenditoriali che spingevano in quella direzione. Ma oggi non facciamo altro che raccogliere i frutti seminati: la situazione del settore marittimo è in realtà molto più preoccupante di quanto non sembri. Si pensi, ad esempio, che solo l'ente Porto di Genova presenta un indebitamento pari a sette miliardi mensili ed ha alle sue dipendenze 3.165 impiegati, spesso con retribuzione pari a quella di dirigenti di azienda pubblica, mentre il Ministero della marina mercantile non raggiunge le seicento unità. Dieci anni fa — ero allora Sottosegretario — trovai un Ministero della Marina mercantile in stato di avanzata decomposizione; la situazione non è migliorata. Penso sia necessario aprire un dibattito sui vari problemi traendo spunto dalla discussione sul bilancio.

Tutti conoscono le difficili condizioni economiche che hanno imposto al Governo di operare tagli alla spesa e nell'ambito di questi tagli doveva necessariamente rientrare anche il nostro settore che ha forse subìto ferite minori degli altri. Il settore marittimo però, come ha giustamente notato il relatore, va rilanciato e bisogna ricordare a questo proposito gli sforzi compiuti dal Ministero a favore della flotta per difendere la cantieristica, con una serie di leggi del 1982 e con la formulazione di un programma. Tale programma, elaborato ai sensi dell'art. 2 della legge n. 598 del 1982, parte da una diagnosi della cantieri-

stica del nostro paese per giungere a determinate conclusioni. E' questo l'unico documento di cui io sia a conoscenza; non conosco altri piani di cui pure si parla e sui quali non sono in grado di formulare altro giudizio se non quello di rifiuto delle critiche generiche. Mi impegno ad inviare il piano al Ministro delle partecipazioni statali e a farlo pervenire, in seguito ad una revisione, al Parlamento, perché costituisca la base di un dibattito al quale mi impegno a partecipare in prima persona. Ho già assunto tale impegno nel corso di un incontro, in occasione dell'inaugurazione del Salone della nautica, con la rappresentanza sindacale e con i lavoratori del settore marittimo di cui ho potuto cogliere ansie ed aspettative.

Prima di inviare questo documento al CIPE ed al Parlamento come è mio dovere, devo sottoporne le conclusioni ad una riflessione critica mia personale; devo dire che qui è totalmente mancata la partecipazione dei rappresentanti dei lavoratori. Anche se non mi voglio sostituire a questa forza di collaborazione, ritengo che il Governo debba avere una sua opinione — comprensiva di quella delle rappresentanze dei lavoratori anche se ad essa non identica — e farò pervenire ulteriori osservazioni della nostra amministrazione.

Abbiamo delle preoccupazioni diverse che riguardano le scelte di carattere generale per la cantieristica e l'armamento, scelte che rientrano nell'ambito di una cultura industriale acquisita dal nostro paese, che trova la punta più avanzata a Genova e che è presente anche nel Mezzogiorno. Genova è forse il punto di maggiore crisi ed improvvisamente si avverte il rischio che questa situazione presenta. Devo aggiungere però che il Ministero della marina mercantile — sia pure attraverso questi aspetti negativi — acquisisce una centralità che gli era stata contestata nel passato: il Ministero tiene infatti conto dei problemi della flotta, dei porti, della cantieristica ed è inoltre l'unico ente che si interessa dei problemi di Genova, in quanto assolve un compito per il quale è l'unico a sentirsi destinatario. Tutto sommato questa centralità, pur attraverso questo travaglio, riqualifica il ruolo della marineria italiana e del responsabile di questo settore.

Ringrazio il relatore e tutti i senatori che sono intervenuti, anche quando hanno mosso rilievi critici abbastanza accentuati, in quanto hanno dato un notevole contributo alla ripresa di coscienza della nostra condizione e vocazione marinara. Questi interventi mi consentono di guardare ad un programma che stabilisca il ruolo che il nostro paese deve svolgere nel Mediterraneo nei confronti dei paesi in via di sviluppo, e definisca quella politica di cooperazione, alla quale si è richiamato anche il Presidente del Consiglio, soprattutto con quei paesi con cui abbiamo avuto in passato delle vicende storiche. Penso ai risarcimenti che attualmente ci vengono chiesti, o alla conferenza di Belgrado alla quale siamo stati invitati per fare una politica di difesa dell'Adriatico in collaborazione con la Repubblica jugoslava.

Siamo stati invitati anche a Tirana (mi spiace che non sia presente il senatore Crollalanza al quale abbiamo sempre espresso il nostro rispetto e che abbiamo sempre ascoltato con attenzione) perché l'Albania vorrebbe aprire una linea di traffico dopo tanti anni di chiusura. Questo discorso di collaborazione viene turbato dal conflitto con la Tunisia riguardante i pescatori di Mazara del Vallo, che dobbiamo impegnarci a risolvere, ma che rappresenta sempre un elemento minore nel quadro delle iniziative di collaborazione nel Mediterraneo.

Purtroppo l'atteggiamento recentemente assunto dalla Libia non ci consente di promuovere una conferenza di tutti i paesi del Mediterraneo con cui potremmo stabilire proficui rapporti di collaborazione, in ragione anche della nostra tecnologia e della nostra capacità professionale nei settori della pesca marittima e della cantieristica minore.

Mi preme a questo punto ribadire che non abbiamo una posizione contraria a quella della dirigenza finanziaria, ma che

rifiutiamo una concezione oggettivamente arretrata: la concezione cioè che richiede una contrazione del settore data la crisi dell'economia internazionale; si rischia in questo modo di rimanere privi di flotta e di cantieri al momento della ripresa economica su scala mondiale. Vogliamo svolgere un ruolo di respiro internazionale, avvertendo che abbiamo avuto — come rileva il relatore — una caduta della flotta italiana del 20 per cento rispetto al calo del 14 per cento su scala mondiale, e che i traffici si sono ridotti; dobbiamo però guardare ad una prospettiva di ripresa, senza abbattere quella professionalità che è difficilmente ricostruibile.

Rifacendomi all'intervento del senatore Carta in relazione alla cantieristica ed ai porti turistici, anche al recente salone della nautica è stato dimostrato che le capacità di esportazione in questo settore possono dare ben 20.000 posti di lavoro, che si potranno realizzare approntando un piano apposito. Ma quando nel Mezzogiorno molti anni fa, fu prospettato un piano straordinario per i porti turistici, fu considerato marginale e non ne fu colto invece il valore economico e turistico. Ora per la verità le regioni hanno ripreso questi programmi di approdo turistico sui quali mi riservo di fare una riunione; non possiamo infatti competere con gli altri paesi sul piano turistico, se siamo sì capaci di costruire e vendere barche, ma non abbiamo scali portuali e ricoveri adeguati.

Devo però chiedermi come possa incidere su questi problemi il Ministero se deve occuparsi di flotta, ma per la flotta esiste una finanziaria alla dipendenza di un altro Ministero; se deve occuparsi di cantieristica, ma anche per questo settore esiste una finanziaria alle dipendenze di un altro Ministero; se deve occuparsi di porti e ne redige un piano programmatico, ma questi piani vengono eseguiti in modo completamente diverso. Se andiamo a vedere i residui passivi registrati nel settore dei lavori pubblici, ci accorgiamo che si riferiscono in larga misura ai porti.

Vi è stato senza dubbio qualche segnale positivo quando Governo e sindacati hanno manifestato la consapevolezza, inesistente nel passato, di conseguire una maggiore produttività nei porti, esplicitatasi nel decreto legge 6 aprile 1983, n. 103, convertito con modificazioni nella legge 23 maggio 1983, n. 230. Questa legge sull'esodo favorisce il processo di alleggerimento degli oneri sia per gli enti portuali, sia per le compagnie e i gruppi portuali.

L'alleggerimento degli oneri giova al rilancio dei porti perché — come è stato rilevato con molta autorevolezza e competenza — il porto indubbiamente dà molti servizi che sono oggettivamente onerosi.

Si pone un quesito che non vuole essere una polemica nei confronti di nessuno, cioè che la stessa industria italiana, la quale si avvale molto spesso di un'agevolazione (che viene richiesta, proposta al Governo e votata al Parlamento) come l'agevolazione fiscale, non ha nessun occhio di riguardo nei confronti della portualità italiana e quindi, mentre con una mano prende dallo Stato, effettua poi il 30 per cento delle esportazioni, o delle importazioni, attraverso altri porti del Nord Europa.

PATRIARCA, *relatore alla Commissione sulla tabella n. 17.* Il 70 per cento!

CARTA, *ministro dela marina mercantile.* Bisogna che vi sia una programmazione seria, cioè che veramente si dia importanza all'argomento che ricordava prima il collega Patriarca, cioè che il porto di Genova, che era il nostro biglietto da visita (dato che in esso passava il meglio del nostro commercio), non deve esser trattato dall'economia italiana, sotto il profilo della fiscalizzazione, come una Cenerentola, laddove la fiscalizzazione si riconosce all'ATI e non all'armamento.

Ecco perché il discorso sulla cantieristica deve essere affrontato dal Parlamento, così come quello della flotta. Avremo questi incontri già previsti per il prossimo futuro e concordo perfettamente con la proposta di vederci tutti insieme, anche per ragioni

di correttezza, anche se devo dire che per quanto riguarda l'ordine del giorno proposto posso assumere i relativi impegni e portarli avanti per la parte di mia competenza, ma per la parte che riguarda un settore che — forse — è soggetto anche, e soprattutto, alla competenza di un collega di Governo, non posso assumere alcun impegno. Ripeto quindi che sarei ben volentieri disposto a riunirci, anche insieme al Ministro dei lavori pubblici, per riferire sia sulle leggi realizzate da noi, sia per quanto riguarda una difesa dell'indirizzo della cantieristica e della flotta. Altrimenti, veramente corriamo il rischio di non ritrovarci più considerato che la difesa della flotta italiana e della capacità costruttiva del nostro paese si collega ad un disegno di sviluppo dei nostri rapporti economici internazionali.

E' già stata rilevata la frammentarietà delle strutture dei porti gestiti dalla Cassa del Mezzogiorno e dal Ministero dei lavori pubblici; devo dire che, per quanto riguarda le strutture, è stata fatta un'ottima indagine conoscitiva proprio da questo ramo del Parlamento che il Governo riprenderà, perché su questo argomento, anche per non suscitare inutili dispute con il collega dei Lavori pubblici, occorre realizzare proprio un efficace coordinamento; faremo tesoro del materiale a disposizione in quanto già esisteva un programma dei porti che fu salutato con entusiasmo molti anni fa; quindi, questa programmazione deve essere fatta di concerto, coordinatamente. Il Governo sente soprattutto l'esigenza di avere precise indicazioni di coordinamento rispetto alle esigenze reali che questi porti possono presentare, e in questo senso è prezioso il lavoro fatto dalla Commissione e dal Senato, così come estremamente importante è l'elaborazione lunga, approfondita e seria fatta dalla 10ª Commisisone per quanto riguarda la storia dei porti. Noi ci siamo trovati, al momento del rinnovo dei presenti contratti dei portuali, soprattutto per quelli di Genova (problema intorno al quale indubbiamente si è poi raccolto il massimo di tensione perché costituiva la punta di un *iceberg*), di fronte ad una situazione generale, a dover individuare criteri che affrontassero l'immediatezza e la emergenza, cioè criteri di capacità e di idoneità rispetto alle gestioni dell'immediato che riconoscessero anche l'importanza di una disponibilità a riformare profondamente la gestione dei porti.

Francamente, debbo dire che ho accolto con molta buona volontà in Sardegna, come è costume del Governo, una delegazione che mi rappresentò un quadro della portualità che non mi persuase, in quanto si trattava di un'interpretazione privatistica del porto che conduceva ad una distribuzione degli incarichi di gestione tra alcuni personaggi (tutti di notevole rappresentatività, probabilmente portatori di interessi anche ragguardevoli e rispettabilissimi) e non rispondeva, invece, ad una concezione pubblicistica del porto stesso; ma mentre, neanche a dirlo, ho trovato i sindacati e i lavoratori che mi hanno accolto benissimo, questi personaggi mi hanno fatto sapere subito che non mi calcolavano neanche, per cui il discorso sulla situazione del porto, che avrebbe dovuto avere anche un momento di confronto, non c'è stato. Incontrai in quell'occasione i rappresentanti delle autonomie locali, mentre gli imprenditori mi avevano già fatto sapere alcuni giorni prima sui giornali che non sarebbero venuti ad incontrarmi, con un trattamento che indubbiamente è stato ben diverso da quello che avevo riservato loro ascoltandoli per ore e su problemi che interessavano la città, l'economia nazionale e l'amministrazione, ma che interessavano soprattutto loro; questo incontro non c'è stato perché ho avuto, appunto, questa forma di accoglienza.

Tuttavia, debbo dire che sono persuaso, al di là degli interessi di partito che possono essere politici, che bisogna riflettere sulle qualità che debbono avere questi presidenti, perché abbiamo già avuto le dimsisioni da parte di due *managers*, uno a Napoli ed uno a Venezia; li ho cercati inutilmente per indurli a ritirarle, o quanto meno ad illustrarmi le ragioni, ma non ne hanno voluto sapere e si sono resi irre-

peribili; occorre sottolineare che si trattava di *managers* di riconosciute capacità.

Ho trovato invece altri presidenti, provenienti dall'amministrazione di enti locali, anch'essi di diversa provenienza politica, che di fronte alle difficoltà reali che esistono nei porti hanno dimostrato una concreta capacità di affrontare le situazioni.

Non voglio dire che occorre fare una scelta tra il politico e il *manager*, ma certo queste sono dispute astratte dentro le quali possono nascondersi altri tipi di cose. Quello che oggi serve è avere il massimo accordo di tutte le parti, il massimo di consenso possibile da parte degli operatori e delle forze sociali: questo è lo sforzo che faremo e in questo potremmo essere agevolati dalla risoluzione dei problemi di quattro porti importanti (Venezia, Trieste, Napoli e Genova).

In relazione a tutto ciò, mi rimetto ai criteri oggettivi che verranno individuati, come li ho precisati, e alle scelte che in virtù di tali criteri verranno fatte. Occorre porre mano alla riforma della gestione dei porti e operare determinate scelte in funzione di questo discorso, scelte che non siano incompatibili con un programma per l'avvenire.

Per quanto riguarda il primo sforzo, quello relativo alla cosiddetta « legge sull'esodo » debbo dire che in passato era impensabile che i lavoratori accettassero un prepensionamento, pagando una quota del 20 per cento, mentre questa volta l'hanno fatto. Per parte nostra, abbiamo finanziato gli enti portuali per 48 miliardi, attraverso la realizzazione di un riporto. Abbiamo dato un contributo di 25 miliardi al fondo di gestione: non è che sia, rispetto al *deficit*, una gran cosa, ma li abbiamo dati! Abbiamo affrontato il discorso utenza-sindacato che è un altro dei pilastri per la realizzazione della « legge sull'esodo », e debbo dire che ieri si è risolto positivamente l'incontro tra utenti e sindacato per individuare quei cespiti che servono poi al reintegro del mutuo che deve essere contratto con le banche.

L'unico problema che ci è rimasto è quello delle banche. Il legislatore ha indicato l'istituto di credito pubblico, perché esiste il cosiddetto « credito navale ».

Signor Presidente, siamo persuasi, dopo che le banche sono pervenute ad un accordo (e poiché ci è stato confermato dalla tabella di bilancio) che questo programma, che prevede 350 miliardi, sia opportuno perché dà la possibilità di pro processo di accelerazione per alleggerire il settore dei porti.

Noi dovremo essere autorizzati con statuto a dare il mutuo non tanto agli enti portuali, ai quali essendo degli enti pubblici possiamo darlo subito (ho infatti già invitato le amministrazioni di quegli enti a prendere contatti per contrattare i mutui), ma al Fondo, che è l'altro *partner* ed è un ente di diritto privato.

Vi posso spiegare la ragione per cui è un ente di diritto privato, visto che stavo al Ministero del tesoro durante la soppressione degli enti. L'unico marchingegno che si poté usare per evitare la soppressione fu quello di trasformarlo in un ente di diritto privato, e quindi non è vero che ciò sia stato voluto dai lavoratori. Oggi non può più andare avanti come ente di diritto privato: abbiamo, infatti, esaminato diverse possibilità tra cui anche quella di fare delle cartelle di credito, ma ci è stato suggerito che il modo più funzionale è quello di sopprimere la dizione « privato », perché ci sono oltre agli istituti di credito che non hanno possibilità, le Casse di risparmio che hanno offerto la loro disponibilità. E' necessaria quindi la natura giuridica di istituto di diritto pubblico altrimenti non potremmo contrarre i mutui. E' per questo che oggi stesso ho avuto un incontro con i sindacati, con i quali sto in costante rapporto; ed è per questo che ho proposto al Consiglio dei ministri che nella prossima seduta venga emanato un decreto-legge che specifichi che la dizione « privato » sia soppressa.

Dopo di che noi potremmo stanziare i mutui in un decreto-legge che, come dimostra il largo consenso in materia avutosi

nel passato, sarà indubbiamente ratificato; inoltre, se avremo questo questo decreto-legge potremo iniziare la contrazione dei mutui anche prima della sua conversione in legge.

Il problema più grave della realtà degli enti portuali è quello del risanamento. A proposito di ciò proprio ieri sera i lavoratori mi chiedevano la garanzia dei salari. Purtroppo il Fondo è in una situazione grave e precaria, che si deve risolvere subito invece di continuare ad aumentare il *deficit* ricorrendo al credito come noi oggi facciamo. Inoltre dobbiamo adoperarci con il Ministero del tesoro per trovare delle forme che consentano di risanare la crisi degli enti portuali e soprattutto del Fondo, che serve a garantire il salario.

Faccio mie le motivazioni esposte dal collega Bisso e senza esasperarne i termini (come d'altra parte non ha fatto neanche lui) voglio dichiarare la mia seria preoccupazione non tanto per il numero quanto per la collocazione strategica dei portuali. La finalità che noi dobbiamo porci è quella di ricostruire il Fondo secondo la sua natura, e ciò lo potremo fare solamente con l'apporto dell'utenza e dei sindacati, cioè attraverso i meccanismi contrattuali. Attraverso il rinnovo contrattuale si può ristabilire, superando l'emergenza e trovando una forma che ci consenta di ragionare con tranquillità, quel meccanismo che dia la possibilità al Fondo di superare il *deficit*.

Il confronto tra utenza e sindacati dura da tre mesi ed è per questo che io mi farò carico di evidenziare questa esigenza al Ministero del tesoro, sottolineando che esso non è un investimento risolutivo ma è un modo per fronteggiare questa emergenza, senza voler dare una risoluzione definitiva al problema generale.

Come è sfuggito quel difetto tecnico, cioè che la non indicazione di « pubblico » era limitativa, così è sfuggito che il Fondo è uno strumento che garantisce la continuità dei salari, che permette di operare serenamente nel porto e che favorisce una riforma della gestione portuale.

Noi siamo per una riforma generale ma per attuarla occorre raggiungere un alleggerimento degli oneri, la garanzia dei salari; è soprattutto necessario un clima di distensione tra le parti, di collaborazione e di contribuzione affinché si raggiunga una migliore gestione dei porti.

Per questo motivo accolgo l'ordine del giorno, con la rappresentazione che di esso si è data, e soprattutto accolgo, come mio personale, l'impegno a partecipare ogni volta che si affrontino i problemi della cantieristica, in modo tale che questa possa espandersi invece di tornare indietro.

Di fronte all'obiezione che vi è una caduta dei traffici a livello internazionale debbo rispondere che è vero ma che gli altri paesi, proprio in questo momento, affrontano il problema della ricerca, dell'ammodernamento e della sollecitazione delle commesse, offrendo la capacità che anche noi, al di là di ogni volontà laudativa, possediamo e che dovremo mettere in risalto gestendo in modo proficuo l'esistente. Dobbiamo anche noi attuare questa politica soprattutto per la spietata concorrenza che arriva non solamente dal Giappone ma anche dalla Corea del Sud e dal Mediterraneo. Tutto ciò richiede sia un'opera di promozione ed attivazione da parte dei titolari sia una maggiore ricerca e qualificazione. Per esempio il salone nautico mostra ciò che è capace di produrre la imprenditoria italiana a tutti i livelli. Quindi sotto il profilo anche della qualità noi possiamo competere con gli altri paesi.

PATRIARCA, *relatore Commissione sulla tabella n. 17.* Dovremo attuare nuove forme di commercializzazione rispetto alla acquisizione della domanda. Infatti siamo rimasti fermi al secolo scorso mentre gli altri paesi attivano forme più moderne di commercializzazione, come il *leasing.*

CARTA, *ministro della marina mercantile.* Durante il dibattito è emersa questa visione globale della programmazione, alla quale non posso dare risposta in quanto è necessario il coordinamento con i diversi Ministeri. Siamo tuttavia d'accordo che non si

debba, come ha sottolineato giustamente il relatore, procedere ad una svalutazione della Marina mercantile, visto che l'elemento unificante dei vari settori è il mare. Purtroppo quando si parla di 1.150 miliardi di voce passiva praticamente ci si riferisce al bilancio della Marina mercantile; come d'altra parte è pur vero che per fare delle società miste, per poter portare professionalità e capacità imprenditoriale, tecnica e strumenti (come saremmo in grado di fare) sono necessari molti investimenti. La legge n. 41 del 1982 ha rappresentato, in questo senso, uno sforzo per togliere questo settore dall'arretratezza e dargli un assetto programmatico. La CEE ha approvato un piano di interventi programmatici nel settore della pesca (cosa mai fatta durante tutta la sua esistenza), nel quale è importante lo stanziamento di 200 miliardi.

E' importante l'aver accettato il principio che anche quel settore coincide, come tempi, con il piano predisposto del precedente Ministro in base alla legge n. 41 del 17 febbraio 1982. Debbo inoltre dire che a Genova (così come a Napoli e poi anche a Pozzuoli) ho colto — nonostante le gravi carenze — l'immagine di una città che orgogliosamente rifiuta il degrado della cultura industriale che viene quasi imposto dall'esterno. Devo anche dire che non si tratta soltanto del fattore economico o dei posti di lavoro. Ho colto, infatti, quell'orgoglio che forse è maggiore nei lavoratori che non nella classe imprenditoriale, di non accettare, di non subire, ripeto, questa forma di arretramento nella cultura industriale.

Ho poi seguito quanto diceva il senatore Crollalanza sulle ampie possibilità del porto di Napoli; in merito posso dire che esiste uno sforzo tendente a ridare il giusto ruolo alla città di Napoli; così come esiste anche per il porto di Genova, considerato da noi sardi come la proda naturale dell'Isola.

Tengo comunque a ribadire la mia disponibilità ad analizzare più approfonditamente in Commissione quei singoli settori che oggi ho soltanto sfiorato, quali il demanio, la difesa del mare (dove sono stati già compiuti i primi passi), i traffici, il naviglio, i problemi emergenti, come quelli della flotta Lauro e delle navi della Finmare.

Per quanto attiene all'ordine del giorno, per la parte di mia competenza posso accettarlo. Devo però dire che le responsabilità politiche di programmazione appartengono al Parlamento e al Governo nel suo ruolo esecutivo; non possono, quindi, appartenere ad altri organi, anche se di grande rilievo. Il discorso inerente a piani e programmi, quindi, deve essere fatto proprio dal Governo e sottoposto al Parlamento.

PRESIDENTE. Credo di capire che, in sostanza, il Ministro accoglie lo spirito complessivo dell'ordine del giorno e la preoccupazione, anche puntuale, su vari punti salvo che sul punto quattro. Vorrei, su questa base, chiedere ai proponenti se ritengono di poter accogliere questa conclusione o se invece insistono per una votazione che creerebbe delle difficoltà al Ministro e alla maggioranza, dal momento che c'è una premessa che non può essere condivisa dalla maggioranza stessa.

LOTTI. Visto che il Ministro ha detto che si riconosce in questo ordine del giorno...

PRESIDENTE. Negli obiettivi e nella preoccupazione che l'ordine del giorno esprime.

LOTTI. ... con esclusione del punto quattro dove si dice « respingere le decisioni della Fincantieri » perché è un settore non di diretta competenza del Ministero della marina mercantile e con una precisazione da parte del Ministro (della quale lo ringraziamo) relativa alla sua disponibilità, assieme al Ministro delle partecipazioni statali, a venire in Commissione, in un'ottica che è quella che abbiamo sottolineato; infatti tutto il suo discorso, signor Ministro, è volto ad evitare che avvenga lo smantellamento dell'industria mercantile.

Dopo l'autorevole presa di posizione del Ministro e, per suo tramite, del Governo,

riteniamo che il punto quattro del nostro ordine del giorno possa essere stralciato, considerandolo come una raccomandazione rivolta al Governo a voler quanto prima affrontare, in questa sede, le questioni che sono oggetto di trattazione.

E' questa una rinuncia che ci pesa, sul piano politico, perché siamo portatori (e il collega Bisso l'ha fatto con molta puntualità) di una serie di preoccupazioni che ho visto anche essere proprie del Ministro. Riteniamo, però, che sia assolutamente importante, di fronte ad una situazione così difficile, conseguire quelle convergenze che sono state indicate come pressanti, perché pensiamo che lo sforzo debba essere unitario.

Allora, se le cose stanno così, e se le forze di maggioranza non intendono (dopo le dichiarazioni del Ministro) chiedere altre modifiche all'ordine del giorno, noi possiamo accettare, ripeto, la soppressione della precisazione di cui al punto quattro che sembra essere di ostacolo ad un voto unitario.

PRESIDENTE. Ciò significa che viene ad essere tolta anche una parte della premessa.

LOTTI. Questo assolutamente no, e vorrei richiamare le dichiarazioni del Ministro.

PRESIDENTE. Formalmente devo chiedere se si insiste sulla votazione perché, se si tratta di evitare alcune manipolazioni al fine di consentire al Ministro l'accoglimento nei limiti da lui precisati, bene; altrimenti, ripeto, chiedo ai proponenti se insistono o meno sulla votazione.

LOTTI. Insistiamo.

MASCIADRI. Prima di tutto faccio una questione di principio: non voterò mai un ordine del giorno che si è letto una sola volta. Che cosa significa « punto quattro »? Si legge una sola volta l'ordine del giorno e si dice di votare. Dovrei rimettermi alle dichiarazioni del Ministro, che io rispetto; ma qui ci sono anche i partiti politici, se permettete: senza un testo sotto gli occhi che cosa si può fare? E' mia opinione che sia necessario avere il testo di qualunque tipo di ordine del giorno per poter poi esprimere un parere, così come è giusto che ogni parlamentare possa esprimere il proprio parere nelle condizioni più idonee possibili. Il punto quattro deve essere stralciato? Va bene: concediamo fiducia al Ministro.

La seconda questione è di merito: il mio Gruppo politico è parte integrante della maggioranza, quindi non può accettare un parere negativo sull'operato del Governo, altrimenti snaturerebbe la sua posizione. Il Gruppo comunista deve rendersi conto di questa grossa verità: non si può pretendere l'opposizione dalla maggioranza.

BISSO. Non pretendiamo niente!

MASCIADRI. Qui, ripeto, si dà un giudizio negativo sull'operato del Governo che non posso accettare.

Ripeto, sulla parte propositiva possiamo essere d'accordo, ma per quello che riguarda critiche al Governo no; ciò, infatti, coinvolgerebbe un giudizio negativo sull'operato di una maggioranza della quale anche il mio partito fa parte.

PRESIDENTE. Mi sembra che la posizione del senatore Masciadri sia chiara: non resta atro che chiedere ai proponenti se insistono nella votazione dell'ordine del giorno. In questo caso tuttavia, pur ritenendone validi alcuni punti, anche il Gruppo della democrazia cristiana non potrebbe votare a favore di un ordine del giorno che contiene giudizi negativi su una scelta governativa.

Pertanto, o viene accolta la conclusione cui è pervenuto il Ministro, cioè di non insistere nella votazione, o credo sia praticamente impossibile che l'ordine del giorno possa essere accolto.

COLOMBO Vittorino (V.). Il ministro Carta si è riconosciuto non nell'ordine del giorno, ma nei suoi singoli punti (ho annotato esattamente l'espressione), cioè nel dispositivo e non nella parte introduttiva. Ritengo che i colleghi comunisti debbano scegliere: o sono d'accordo nella convergenza della più larga maggioranza nell'interesse dei programmi trattati in quei punti (allora dovranno rinunciare alla votazione dell'ordine del giorno) oppure, se insistono, vuol dire che hanno più a cuore scelte e problemi politici piuttosto che contenuti.

LOTTI. Eventualmente, signor Presidente, potremmo stralciare dall'ordine del giorno la parte concernente la Fincantieri considerandola come una raccomandazione al Governo ma, per il resto, manteniamo l'ordine del giorno e chiediamo che venga messo ai voti.

PRESIDENTE: Poiché nessun altro domanda di parlare metto ai voti l'ordine del giorno dei senatori Bisso, Angelini, Lotti Pingitore, Alfani, Cheri, Visconti, Salvati, Battello e Urbani del quale do nuovamente lettura:

« L'8ª Commissione permanente del Senato,

considerato il progressivo e rapido aggravamento delle condizioni dei diversi settori dell'economia marittima (porti, cantieri, flotta);

in presenza delle scelte negative compiute dalla Fincantieri, rivolte a ridurre complessivamente la consistenza del settore navalmeccanico e a chiudere il cantiere di Sestri nonché dalla Finmare, decisa a mettere in disarmo una parte cospicua della flotta mercantile pubblica e a rinunciare a importanti linee di traffico;

constatate la inadeguatezza e la frammentarietà delle scelte politiche e di bilancio compiute dal Governo, rispetto alle necessità di razionalizzazione e sviluppo complessivo del comparto marittimo e sottolineata al riguardo la necessità che si arrivi entro tempi brevi a definire una politica unitaria per l'economia marittima;

tenuto conto della gravissima emergenza in atto,

impegna il Governo:

1) a provvedere alla rimozione degli ostacoli che impediscono l'applicazione del la legge 23 maggio 1983, n. 230, per l'esodo dei lavoratori portuali in esubero rispetto ad una razionale organizzazione del lavoro;

2) ad adottare misure rivolte al risanamento finanziario degli enti portuali e del fondo centrale delle compagnie, anche per assicurare la retribuzione dei lavoratori;

3) a presentare a breve scadenza, recuperando i contenuti del disegno di legge sulla programmazione portuale, approvato dalla Camera dei deputati nella VII legislatura, il « piano dei porti » finalizzato alla razionalizzazione e all'ammodernamento del sistema portuale italiano per renderlo competitivo sul piano internazionale e ad accogliere le istanze avanzate dalla regione Liguria e dagli enti portuali interessati perché una quota del FIO 1983 sia destinata a finanziare il progetto pilota per l'ammodernamento del sistema portuale ligure nel quadro dell'ammodernamento dell'intero sistema portuale nazionale;

4) a respingere le decisioni della Fincantieri e ridefinire il piano di settore rivolto allo sviluppo tecnologico dei cantieri navali ed al mantenimento di una capacità produttiva non inferiore alle 400.000 tonnellate s.l.c., considerata soglia minima perché il settore naval-meccanico possa fare fronte, anche in futuro, alle esigenze dello sviluppo nazionale ed alla competizione internazionale;

5) a prendere i necessari provvedimenti per favorire l'ordinazione di nuove commesse sia da parte dell'armamento pubblico sia da quello privato, per rispondere anche in questo modo alla necessità di ammodernamento della flotta e per invertire la tendenza, tuttora presente, di riduzione della quota di traffico coperta dalla marina mercantile italiana mentre continua a crescere il disavanzo della bilancia dei noli;

6) a riservare un ruolo adeguato al cabotaggio nella definizione e gestione del piano nazionale dei trasporti, assicurando un adeguato concerto tra i Ministri dei trasporti e della marina mercantile ».

(0/196/1/8-Tab. 17)

Non è approvato.

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

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

Poiché nessuno domanda di parlare, il mandato a redigere rapporto favorevole sulla tabella n. 17 resta conferito al senatore Patriarca.

I lavori terminano alle ore 14,15.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Il Consigliere parlamentare preposto all'Ufficio centrale e dei resoconti stenografici

DOTT. ETTORE LAURENZANO