

(N. 1383-A)

Resoconti XVII

**BILANCIO DI PREVISIONE DELLO STATO
PER L'ANNO FINANZIARIO 1981
E BILANCIO PLURIENNALE PER IL TRIENNIO 1981-1983**

**ESAME IN SEDE CONSULTIVA
DELLO STATO DI PREVISIONE
DEL MINISTERO DELLA MARINA MERCANTILE
PER L'ANNO FINANZIARIO 1981**

(Tabella n. 17)

Resoconti stenografici della 8ª Commissione permanente

(Lavori pubblici, comunicazioni)

INDICE**MERCOLEDÌ 8 APRILE 1981**

| | |
|--|---------------------------------|
| PRESIDENTE | Pag. 293, 297, 299 |
| COMPAGNA , ministro della marina mercantile | 293 294, 295 e <i>passim</i> |
| GUERRINI (PCI) | 296 |
| GUSSO (DC) | 296, 298, 299 |
| MOLA (PCI) | 296, 298, 299 |
| SEGRETO (PSI) | 299 |

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 8 APRILE 1981

**Presidenza
del Presidente TANGA**

**Bilancio di previsione dello Stato per l'anno
finanziario 1981 e bilancio pluriennale per
il triennio 1981-1983 (1383)**

Stato di previsione del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1981 (Tabella n. 17), approvato dalla Camera dei deputati

(Rapporto alla 5ª Commissione) (Esame)

I lavori hanno inizio alle ore 12,40.

P R E S I D E N T E. L'ordine del giorno reca l'esame della tabella 17 del bilancio dello Stato: « Stato di previsione del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1981 », già approvata, dalla Camera dei deputati.

Come la Commissione ricorda, è già stato svolto nella seduta del 25 marzo un esame preliminare della tabella. La discussione generale è stata dichiarata chiusa ed il relatore ha replicato agli oratori intervenuti.

Si passerà ora, con procedura ordinaria, all'ulteriore corso del dibattito, con la replica del Ministro della marina mercantile.

C O M P A G N A , *ministro della marina mercantile*. Io mi scuso anzitutto con gli onorevoli senatori se debbo un po' improvvisare questa replica, dal momento che, come ho detto al Presidente, questi sono giorni in cui gli impegni si accavallano e io sono uno di quelli che sanno fare una cosa alla volta.

Voglio darvi subito notizia che nella giornata di venerdì ho avuto un incontro con il Commissario della Comunità economica europea per la concorrenza, olandese, ed ho avuto l'impressione che il colloquio non sia andato male.

Ho ribadito, in particolare, che il problema degli aiuti per le riparazioni navali è per noi irrinunciabile e che occorre tener conto del fatto che in Italia non si possono forzare certe situazioni in termini di geometria della concorrenza. Ho manifestato anche l'intenzione del Governo italiano di approvare la quinta direttiva comunitaria se contemporaneamente viene risolto a nostro favore il problema delle riparazioni navali; perchè, se non si risolve il problema delle sovvenzioni al settore cantieristico delle riparazioni navali in modo per noi soddisfacente, la quinta direttiva comunitaria non può essere firmata.

Ad ogni modo, direi che la cosa è andata abbastanza bene: ieri si dovrebbe essere riunito il Comitato dei rappresentanti permanenti e aspetto notizie in merito. Spero che prima di Pasqua si possa riunire il CIPI e che quindi il piano di settore possa presto arrivare in Parlamento.

Per quanto riguarda le cose che sono state dette sul bilancio, faccio presente che un eventuale accorpamento del Ministero della marina mercantile in un dicastero più vasto costituirebbe un innaturale scorporamento di una serie di funzioni tra loro connesse. Il Ministero della marina mercantile non si occupa soltanto di trasporti marittimi e nemmeno soltanto di traffici marittimi, che sono già qualcosa di più che non i trasporti marittimi; inoltre, quando i trasporti e i traffici marittimi fossero spostati al Ministero

dei trasporti, essi si dovrebbero fatalmente e meccanicamente subordinare alle ferrovie dello Stato e magari all'ANAS, se l'ANAS a sua volta fosse spostata dai lavori pubblici ai trasporti. Nel famoso ordine del giorno del Senato si parla di naturali accorpamenti; ma, ripeto, se noi spostassimo il traffico marittimo al Ministero dei trasporti, più che naturale accorpamento avremmo un innaturale scorpamento: quello, cioè, dei traffici marittimi dal minimo comune denominatore « mare » per ingabbiarlo nei limiti del minimo comune denominatore « trasporti ».

Questa è la riflessione che ho fatta e ritengo che, dopo tutto, stia bene insieme il vasto ventaglio delle materie che riguardano il modo di organizzare e valorizzare il mare; sono più dell'opinione che a suo tempo fece valere Guglielmo Negri che non dell'opinione di Sabino Cassese.

Sono perfettamente d'accordo con il senatore Gusso per quanto riguarda le gestioni portuali, della cui burocratizzazione ci dobbiamo preoccupare; questo è un problema molto grosso. Non si può ipotizzare un vestito solo: ciò fa parte delle nostre tradizioni di astrattezza giuridica, ma non sono certo io di cultura storicista a ritenere che l'abito di Genova vada bene a Trieste; potrebbe darsi che ci sia bisogno di tagli diversi.

Che cosa penso di fare per sburocratizzare le gestioni portuali? Intanto cerco di trovare, dove mi è possibile, l'accordo di tutti nella nomina di un manager (il manager è ormai un *identikit* convenzionale, me ne rendo conto; però è chiaro che questo empirismo frazionato non basta). Suppongo che uno dei problemi dei quali dobbiamo investire il Comitato dei porti è anche questo; magari bisognerà costituire (subito dopo Pasqua) una Sottocommissione che cominci a studiare quali tipi di abiti è opportuno mettere per trovare assetti portuali che consentano, se non di evitare, quanto meno di alleggerire il processo di burocratizzazione.

Il problema del carbone deve essere considerato il quesito prioritario, anzi addirittura uno stralcio del discorso generale sulla programmazione dei porti. Non so se questo sia metodologicamente corretto, ma credo che sia metodologicamente necessario.

Esistono, a mio parere, due argomenti propeedeutici alla programmazione portuale: la riclassificazione dei porti e le scelte da compiere in relazione al carbone, alle quali si può procedere rimanendo pendenti alcune incognite relative alle quantità e alle localizzazioni che deriveranno dagli effetti del piano energetico. Io penso alla creazione di alcuni grandi terminali, non più di tre: Gioia Tauro, che è suscettibile di una proficua utilizzazione, Trieste, per il vantaggio della sua posizione e dei suoi fondali, e Savona. Si tratta comunque di tre indicazioni su cui convergono giudizi da varie direzioni.

Ma è logico che tali terminali di serie A richiedono l'attrezzatura di altri terminali di serie B, specialmente in corrispondenza di centrali per le quali è già stata decisa la trasformazione da petrolio a carbone, e in corrispondenza di altre centrali a carbone che il piano energetico dovesse indicarci. In tal modo si realizzerebbe un sistema organico di terminali di serie A e di serie B che si integrano alla navigazione di cabotaggio. Naturalmente dobbiamo tenere presente che esiste un cabotaggio costiero e un cabotaggio di penetrazione che soltanto dal punto di vista geografico possiamo distinguere, ma che devono avere una loro continuità.

Posso comunque assicurare che il Governo si fa carico dei problemi esposti, anche se mi corre l'obbligo di precisare che una certa politica in un settore così importante non si può improvvisare in poche settimane o in pochi mesi. Da parte mia cercherò di fare, come sempre, del mio meglio.

Il senatore Mola è stato un po' pesante nei miei riguardi, ma lo è stato in maniera amabile. Esiste il problema dei residui passivi, nè io mi sento di venire qui a suonare trionfisticamente le trombe perchè questo anno i residui passivi sono un po' diminuiti. Ci sono ancora, però, e finchè esistono dei residui passivi un ministro non può ritenersi tranquillo. Comunque assumo il preciso impegno di fare in modo che l'anno prossimo siano ancora diminuiti. D'altra parte sappiamo tutti da quali cause sono determinati.

Qual è la connessione fra residui passivi e concessioni alle società di navigazione? Il senatore Mola chiede dei chiarimenti. Non sarà certamente il senatore Mola a rimprove-

rarmi per avere « scippato » a Roma e trasferito a Napoli la Conferenza del mare. Ho ritenuto, dopo il terremoto e in quella che è la mia ossessione per la strategia dei convegni ai fini della riconquista dell'immagine della mia città, di essere legittimato a compiere questo scippo, anche perchè a Roma le conferenze si disperdono un po'.

In un primo tempo avevo pensato ad una formula più complessa, cioè ad una serie di seminari da tenersi nelle città marinare, i cui risultati approdassero poi a Napoli, ma ho dovuto scartarla tra l'altro perchè troppo costosa. Ho cercato i relatori i quali mi faranno pervenire le relazioni entro giugno. Queste si stampano, si trasmettono agli interessati; quando ci si incontrerà in novembre a Napoli tutti le avranno conosciute, e le daranno per presupposte, al fine di guadagnare tempo. Entrerà allora in azione il presidente: ad una prima fase in cui sono protagonisti i relatori, seguirà una seconda fase in cui è protagonista il presidente come regista dell'incontro.

Ho scelto i temi che ora elenco, e per ogni tema un relatore e un presidente:

— flotta: relatore Bruno Trezza, presidente Gabriele Pescatore;

— porti: relatore Adalberto Vallega, autore di una bellissima opera geografica del mare, presidente prof. Giuseppe Guarino;

— inquinamento: dopo il rifiuto del prof. Giarrelli, dell'università di Pavia, ho chiesto al nostro ex collega Gianfranco Merli di essere il relatore; presidente Feliciano Benvenuti;

— sicurezza: relatore prof. Umberto Leanza, titolare di diritto internazionale; presidente Paolicchi;

— intermodalità, uno dei problemi fondamentali per i rapporti mare-terra, relatore prof. Ugo Marchese, presidente Francesco Corbellini;

— risorse marine: ing. Alberto Grandi, presidente; mi sono riservato personalmente il ruolo di relatore perchè, nel caso che all'epoca io non fossi più ministro, mi darà modo di partecipare comunque attivamente a questa importante conferenza.

È chiaro che assicuro il massimo scrupolo nella preparazione della relazione sulle ri-

sorse marine, che per l'attività accademica che io svolgo mi interessa molto studiare a fondo.

Ho ipotizzato sei sedute a Castel dell'Ovo e poi all'Isveimer, gli altri argomenti saranno affrontati all'interno di questi temi.

G U S S O . Comunque il problema della gestione portuale, degli enti portuali mi sembra meriti una attenzione particolare.

C O M P A G N A , *ministro della marina mercantile*. Quando si discuterà la relazione del professor Vallega, sia che egli abbia dedicato adeguata attenzione a questo aspetto del problema portuale, sia che invece abbia dedicato troppa attenzione ad altri problemi pure importanti e una certa disattenzione a questo, certo è che nell'intervallo tra presentazione e pubblicazione della relazione e svolgimento della Conferenza, attraverso comunicazioni o adeguati autorevoli interventi, si possono — sotto le grandi sigle di *porti, flotta, sicurezza*, ecc. — inserire temi che abbiano la loro specificità.

Questo per quanto riguarda le informazioni che ha chiesto il senatore Mola; vorrei solo aggiungere che le sue perplessità sulla possibilità che il CIPI approvi entro breve tempo il piano di settore sono perplessità anche mie: tutto in Italia è lento, tutto è difficile. Però posso assicurare al senatore Mola che io farò tutto quanto mi è dato fare perchè il piano di settore approdi presto in Parlamento. Su questo confermo il mio impegno.

Per quanto riguarda l'espansione della flotta pubblica nella crocieristica ci sono dei problemi. Che io abbia una particolare propensione per l'impegno di una flotta pubblica nella crocieristica, non si può dire. Io sono rispettoso dei problemi che eredito; però la mia propensione sarebbe che la flotta pubblica invada il meno possibile quei campi nei quali si muove meglio la flotta privata. Prendetela pure come una affermazione dottrinarica; io vi dico che è semplicemente una propensione di pensiero, alla quale mi richiamo, e che, d'altra parte, i problemi dell'occupazione che sono sottintesi da questa etichetta sono problemi che io considero con la massima serietà.

Per quanto riguarda la sicurezza della navigazione ho inasprito un po' i controlli, per quanto mi è consentito con il personale di cui dispongo. È questa una delle ragioni per le quali avrei accettato volentieri l'emendamento del senatore Gusso alla legge sulla difesa del mare, che avrebbe permesso maggiori controlli. Peraltro, sulla sicurezza della navigazione ritengo opportuna una riflessione più approfondita, e conto molto a questo proposito sulla Conferenza del mare e sulla relazione del mio vecchio collega e preside di facoltà all'Istituto universitario navale di Napoli, il professor Leanza.

Per quanto riguarda i contratti dei lavoratori portuali, l'iniziativa di mediazione del Ministero è stata adeguata, mentre per i marittimi riconosco che è più difficile dosarne l'adeguatezza; però confido che siamo sulla buona strada, mi sembra perfino di intravedere all'orizzonte il traguardo del contratto. Sono cose che dico con estrema cautela, ovviamente, come si addice in una fase come questa. Questo contratto, comunque, ha subito pure fattori esogeni di ritardo, come risulta dalla cronaca napoletana.

Per quanto riguarda la questione delle transazioni, da un punto di vista di giustizia credo che il senatore Mola abbia ragione: c'è un fenomeno di giungla delle transazioni, e d'altra parte io mi trovo innanzi ad un particolare momento della spesa pubblica. Mi riservo di considerare comunque con la massima attenzione questo aspetto del problema che il senatore Mola ha sollevato.

G U E R R I N I . Quindi la discussione in Parlamento su questo provvedimento inizierà a maggio.

C O M P A G N A , *ministro della marina mercantile*. Io credo, senatore Guerrini, che la discussione a questo punto sia inutile. Ciò vuol dire che in consonanza con i pescatori che si agitano ad Ancona sono più io che quelli che continuano a discutere, o volessero continuare a discutere cose già ampiamente discusse, dopo che in un comitato ristretto il Governo ha tenuto un atteggiamento del tutto aperto verso i suggerimenti della opposizione. Credo che non sia più il caso di fare *hearings* o altre cose del genere per

l'elaborazione della legge; volendo, la legge può essere votata subito dopo Pasqua.

In riferimento ai rilievi del senatore Segreto, effettivamente lo stato di previsione per il 1981 non presenta soluzioni che si possano considerare definitive. Ringrazio il senatore Segreto per il suo parere favorevole, ispirato esclusivamente al senso di responsabilità; vorrei soltanto pregarlo di attenuare quell'«esclusivamente», nel sentimento di una generica fiducia nell'impegno del Ministro non a inventare soluzioni facili, che non esistono, ma a cercare di perseguire soluzioni di allineamento e anche soluzioni che ci consentano, almeno per quanto riguarda la pesca e la cantieristica (l'ho detto poco fa), significativi passi avanti rispetto a situazioni oggettivamente difficili.

Credo così di aver risposto a tutti; sono comunque a disposizione della Commissione per ogni altro eventuale chiarimento.

Come ho detto prima, ho improvvisato la mia replica; d'altra parte, forse ne è venuta fuori una risposta non burocratica. Voi sapete che io non leggo un testo già preparato; e questa volta la scaletta per la mia replica me l'avete fornita voi con i vostri interventi.

P R E S I D E N T E . Ringrazio il Ministro per la replica. Resta da conferire il mandato per il rapporto alla 5ª Commissione sulla tabella 17.

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

M O L A . Io non intendo ritornare su tutti gli argomenti che ho illustrato in sede di discussione preliminare della tabella 17, però desidero precisare la mia opinione sul bilancio e sugli orientamenti espressi.

Nella precedente discussione, nel mio intervento, ho sostenuto che il bilancio della Marina mercantile rappresenta ben poca cosa rispetto al bilancio generale dello Stato. Questo bilancio rischia, per il 1981, di raggiungere un valore di spesa reale inferiore a quello del 1980; tra spesa corrente e spesa per conto capitale vi è una sproporzione, secondo me, negativa e, inoltre, ho sottoposto ad una critica puntuale e argomentata gli orientamenti e le linee di azione del Ministero della marina mercantile per quanto riguarda il trasporto marittimo, la cantieristi-

ca, i porti, il rapporto con i marittimi, la sicurezza della navigazione e la pesca.

Il sottosegretario Caroli, evidentemente per natura molto ottimista, sostenne che io avevo dato una rappresentazione eccessivamente pessimistica dello stato dell'economia marittima del nostro Paese e dell'attività del Ministero.

Ora il ministro Compagna dice, sia pure amabilmente, che io sono stato pesante nel giudizio critico e ha dato delle informazioni e delle risposte per le quali lo ringrazio, che in parte mi soddisfano, ma che non mi convincono nel mutare la sostanza della critica che io mi sono permesso di rivolgere all'attività di questo Ministero.

La conferma mia viene anche dalla presentazione, per esempio, della seconda Nota di variazioni alla tabella 17, nota che non è stata illustrata: forse la procedura non lo consentiva. Ebbene, con questa nota di variazioni vengono apportati dei tagli consistenti in certe categorie, in certi capitoli del bilancio del Ministero della marina mercantile che io considero vitali; tagli per quanto riguarda il contributo negli interessi su operazioni di credito navale; tagli su contributi per la costruzione di nuove navi mercantili complete a scafo metallico; per la trasformazione, modificazione e riparazione di navi mercantili in esercizio; per la demolizione di navi di bandiera nazionale od estera, nonché per l'installazione di apparati motori di propulsione su navi di nuova costruzione con scafo diverso dal ferro; tagli per quanto riguarda il contributo alle imprese di costruzione, riparazione, trasformazione e demolizione navale sugli immobilizzi in materiali, semi-lavorati e prodotti finiti pertinenti all'attività di costruzione, riparazione e demolizione di navi mercantili; tagli per quanto riguarda i contributi per la progettazione, la costruzione e la gestione di impianti di ricezione e trattamento delle morchie e delle acque di zavorra e di lavaggio delle petroliere alle società a partecipazione statale che gestiscono officine di riparazione e bacini di carenaggio nei porti di Genova, La Spezia, Livorno, Napoli, Palermo, Taranto, Venezia e Trieste.

Ora, secondo me, il bilancio della Marina mercantile era già ben poca cosa; la spesa

reale rischiava di essere inferiore a quella precedente e con queste variazioni sarà senz'altro inferiore e la sproporzione fra spesa corrente e spesa in conto capitale aumenterà notevolmente.

Di fronte a questi fatti, in realtà, io non mi sento di modificare la sostanza del giudizio che ho espresso.

L'onorevole Ministro, e di nuovo lo ringrazio, ci ha dato delle informazioni per quanto riguarda la Conferenza del mare che, prendo atto, sarà realizzata, sia pure con notevole ritardo.

Per i contratti dei marittimi si prevede una conclusione a breve termine; speriamo! Ne prendo atto.

Per quanto riguarda le vertenze giudiziarie dei marittimi esonerati, prendo atto con piacere che il Ministro si impegna a rivedere la posizione del Ministero ed io credo che questo sia utile anche per l'Erario dello Stato, perchè sono fermamente convinto che facendo le transazioni le Società del Gruppo FINMARE finiranno per pagare meno di quanto pagherebbero se le cause andassero avanti, senza contare poi lo sgravio per l'Amministrazione della giustizia che sappiamo come è ingolfata; vi sono milioni di cause in Italia che poi non si fanno mai e durano secoli.

Prendo atto con piacere delle altre informazioni che ha dato il Ministro.

Per quanto riguarda il colloquio con i rappresentanti della Comunità economica europea, mi fa piacere che sia andato bene.

C O M P A G N A, *ministro della marina mercantile*. È soltanto una impressione.

M O L A. Qui però abbiamo bisogno di notizie, siamo in attesa di notizie di decisioni positive. Per esempio, perchè è sospesa l'attuazione delle leggi che il Parlamento ha votato per il credito navale e i contributi ai cantieri di costruzione e di riparazioni navali?

Il piano della cantieristica, poi, è subordinato alle decisioni che aspettiamo dalla CEE.

La mia osservazione era questa: quando io esprimevo perplessità, mi riferivo alla previsione che lei aveva fatto, che il piano di settore avrebbe potuto essere approvato dal

CIPi entro un mese, cioè entro il 5 aprile (secondo i miei calcoli). Infatti la mia perplessità è risultata fondata perchè, poi, entro il 5 aprile il piano della cantieristica non è stato approvato.

Senza parlare delle date, delle scadenze precedentemente fissate (conosciamo benissimo la famosa risoluzione approvata alla unanimità alla Camera dei deputati nonostante le riserve dell'onorevole Compagna, che indicava delle scadenze molto più ravvicinate); e poi c'è un grosso interrogativo sulla questione del finanziamento del piano (i 400 miliardi, che sarebbero necessari per il primo anno, magari non saranno più 400 perchè l'anno è già in parte passato; ma comunque vi sono dei problemi di finanziamento che non è facile risolvere, con l'aria che spira al Ministero del tesoro).

In sostanza, fatte queste considerazioni — che sono, credo, oggettivamente motivate — il parere contrario del nostro Gruppo sul bilancio e sugli orientamenti e le linee di azione del Ministero della marina mercantile vuol essere, naturalmente, un ulteriore stimolo a fare in modo che vi sia una svolta nel settore dell'economia marittima. A mio avviso, non è possibile continuare ad andare avanti con un bilancio annuale del Ministero della marina mercantile che, grosso modo, riproduce e ripercorre le vie del bilancio dell'anno precedente, enunciando degli orientamenti e delle linee di azione che poi non trovano una effettiva realizzazione e rimangono, così, allo stato di enunciazione. È necessario che sia operata, dal Ministero della marina mercantile, una svolta, attraverso la ristrutturazione ministeriale e l'attuazione di una politica unica dei trasporti.

Io ho forti dubbi sulla utilità della sopravvivenza di questo Ministero. Ad ogni modo, ciò per me può essere anche una questione secondaria. L'importante — come ho già detto — è che si riesca ad operare una svolta nel campo dell'economia marittima, del trasporto marittimo, della cantieristica e dello sviluppo della portualità.

Questo è il senso del nostro parere contrario alla tabella 17.

G U S S O. Il mio sarà un intervento molto breve, per esprimere il parere favorevole

del Gruppo della Democrazia cristiana sullo stato di previsione del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1981.

Io credo che non sia tanto l'esiguità del bilancio che caratterizza una politica, ma è la politica che caratterizza il bilancio.

M O L A . Ma bisogna fare degli investimenti!

G U S S O . In un certo senso, forse, non sarebbe male che anche il bilancio del Ministero dei lavori pubblici, per alcuni settori, fosse prevalentemente un bilancio di trasferimenti piuttosto che un bilancio di spesa diretta. Da tutta una serie di informazioni, di prese di posizione, di intenzioni che il Ministro ha manifestato, credo che emerga la possibilità che questo Ministero della marina mercantile diventi veramente il Ministero del mare per un Paese come il nostro, che si trova collocato geograficamente in mezzo al mare, e quindi ha relazioni con il sud, con il nord, con l'est e con l'ovest e deve dare perciò un peso grossissimo, rilevante, fondamentale al problema dell'economia marittima. Deve essere un Ministero di programmazione e di indirizzo prevalentemente, anche se dobbiamo lagnarci che gli strumenti per poi attuare questa politica, per indirizzarla, coordinarla, stimolarla e controllarla, sono assai modesti.

La Conferenza nazionale del mare forse non dirà tutto a questo proposito, ma certamente potrà dare dei contributi notevoli per indirizzare nella giusta direzione l'economia marittima del nostro Paese, tenuto conto della sua collocazione geografica e dell'importanza del ruolo che esso può svolgere.

Voglio solo ricordare — perchè il Ministro ne tenga conto — che insisto molto sul problema degli enti portuali e delle gestioni portuali in generale. Sappiamo le diseconomie esistenti nei nostri porti, per un coacervo di situazioni che si sono andate sviluppando nei secoli, ma forse anche solo in decenni (ognuno dei vari porti è diverso dall'altro, per cui non è possibile fare una legge uguale per tutti). Certamente, però, il problema dell'economia marittima e della movimentazio-

ne delle merci nei porti è uno dei problemi più rilevanti, perchè noi siamo fuori mercato, quasi, rispetto agli altri porti dell'Europa. Quindi, questo è uno dei grandi temi che dovremo affrontare in modo adeguato e spero che a tal fine possano venire delle risultanze utili dalla prossima Conferenza nazionale del mare.

Per questi motivi esprimiamo il nostro consenso alla tabella 17.

S E G R E T O . Signor Presidente, sarò brevissimo, anche perchè sono intervenuto in sede di esame preliminare dello stato di previsione del Ministero della marina mercantile, e quindi non voglio più entrare nel merito dei problemi dello stesso bilancio.

Per parte nostra assicuriamo che siamo favorevoli al bilancio della marina mercantile, anche perchè l'onorevole Ministro, dopo aver risposto a tutti i quesiti che ogni senatore ha posto, ha annunciato alcune direttive nuove per fare di questo Dicastero un Ministero moderno e più attrezzato ai fini della vita del nostro Paese.

Pertanto non possiamo che riconfermare il voto favorevole al bilancio e la fiducia verso il Ministro, impegnato, nella sua veste di membro del Governo ed anche a titolo personale, nel ricercare tutte quelle soluzioni che possono essere utili al prestigio del nostro Paese che, come diceva giustamente il collega Gusso, è bagnato per tre quarti dal mare. Prestigio, quindi, di un Paese che si trova praticamente quasi tutto nel mare e che ha bisogno di una politica nuova del mare.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro chiede di parlare per dichiarazione di voto, se non si fanno osservazioni, il mandato a redigere rapporto favorevole resta conferito al senatore Riggio.

I lavori terminano alle ore 13,35.