

N. 444-A
Resoconti XVII

BILANCIO DI PREVISIONE DELLO STATO PER L'ANNO FINANZIARIO 1969

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

Resoconti stenografici della 7ª Commissione permanente (Lavori pubblici, trasporti, poste e telecomunicazioni e marina mercantile)

I N D I C E

SEDUTA DI GIOVEDÌ 6 FEBBRAIO 1969

(Antimeridiana)

PRESIDENTE	Pag. 732, 739, 754
CAVALLI	742, 747
CROLLALANZA	739, 750, 753
GENCO, <i>relatore</i>	732, 734, 737, 738
PICCOLO	753
SEMA	734, 738
SPAGNOLLI	737, 747, 749, 750, 753

SEDUTA DI GIOVEDÌ 6 FEBBRAIO 1969

(Pomeridiana)

PRESIDENTE	754, 767, 769, 775, 776, 777, 778
ABENANTE	763, 771
ANDÒ	765
AVEZZANO COMES	767, 769
CAVALLI	777
FABRETTI	754, 755

GENCO, <i>relatore</i>	Pag. 755, 760, 769
LUPIS, <i>Ministro della marina mercantile</i>	770, 771 775, 776, 777, 778
SEMA	759, 760, 769

SEDUTA DI GIOVEDÌ 6 FEBBRAIO 1969

Presidenza del Presidente TOGNI
(Antimeridiana)

La seduta ha inizio alle ore 10,10.

Sono presenti i senatori: Abenante, Aimoni, Andò, Avezzano Comes, Bargellini, Bonazzi, Cavalli, Crollalanza, Deriu, Florena, Genco, Lombardi, Lucchi, Maderchi, Noè, Piccolo, Raia, Spagnolli, Tansini, Togni e Volgger.

A norma dell'articolo 18, ultimo comma, del Regolamento, il senatore Ferrari Giacomo è sostituito dal senatore Sema.

Intervengono il Ministro della marina mercantile Lupis ed il Sottosegretario di Stato allo stesso Dicastero Angelini.

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1969

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

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1969 — Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile ».

Prima di dare la parola al relatore, senatore Genco, mi sia permesso rivolgere a nome della Commissione e mio particolare un cordiale saluto al ministro Lupis manifestandogli la nostra solidarietà per gli incresciosi episodi verificatisi nei giorni scorsi a Genova.

Sono a tutti note le doti e la coerenza democratica del ministro Lupis che più di una volta, in via confidenziale, mi sono state elogiate da parte di un grande uomo politico e sacerdote: Don Sturzo e dobbiamo pertanto considerare i fatti di Genova esclusivamente come una esecrabile manifestazione di inciviltà.

Fatta questa doverosa premessa, la parola è al senatore Genco che ringrazio per avere accettato, quasi all'ultimo momento, di fare la relazione sullo stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile. Sono certo che la sua lunga esperienza di uomo politico lo avrà aiutato in questo lavoro.

G E N C O , relatore. Desidero innanzitutto, onorevole Presidente, associarmi alle espressioni che ella ha rivolto al ministro Lupis, per deprecare gli episodi verificatisi a Genova; è destino degli uomini politici di trovarsi nelle più varie situazioni e tutto sta ad uscirne con dignità, come l'onorevole Ministro ha fatto.

Non è la prima volta che mi capita di essere relatore del bilancio del Ministero della marina mercantile e con un limitatissimo tempo a disposizione per prepararmi sulla materia; tuttavia, come ho già fatto in altra occasione, cercherò di fare del mio meglio, chiedendo fin da ora comprensione ai colleghi per le inevitabili lacune della mia esposizione.

Li prego dunque di risparmiarmi le critiche per la mancata disamina di taluni problemi, perchè io stesso sono il primo a rendermene conto.

Lo stato di previsione del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1969 prevede una spesa complessiva di lire 105.360.000.000, dei quali 85.710.000.000 per le spese correnti, o di funzionamento e mantenimento, e lire 19.650.000.000 per spese in conto capitale o di investimento.

Inoltre, va aggiunto che, con riferimento a provvedimenti legislativi in corso, che rientrano nella competenza del Ministero della marina mercantile, negli appositi fondi del Ministero del tesoro sono stati accantonati milioni 120 per la parte corrente e milioni 1.000 in conto capitale; pertanto, le spese della Marina mercantile ammontano complessivamente a lire 106.480.000.000 di cui lire 85.830.000.000 per la parte corrente e lire 20.650.000.000 in conto capitale.

Detto accantonamento di lire 120 milioni concerne la proroga del contributo annuo a favore dell'Ente autonomo del porto di Palermo, mentre quello di 1.000 milioni riguarda il completamento degli impianti e delle attrezzature del Centro di idrodinamica e dell'Istituto nazionale per gli studi e le esperienze di architettura navale (milioni 500) ed il credito peschereccio (milioni 500). L'utilizzo di tali accantonamenti è in funzione della definizione dei provvedimenti relativi.

Rispetto al decorso esercizio finanziario 1968 vi è una maggiore spesa di lire 12.125.133.600 e le variazioni in aumento sono determinate: 1) dall'incidenza di leggi preesistenti o per l'applicazione di nuovi provvedimenti legislativi per lire 8 miliardi e 420.700.000, nuove spese per lire 18 mi-

liardi e 721.700.000, cessazione di oneri per lire 10.301.000.000; 2) dall'adeguamento delle dotazioni di bilancio alle occorrenze della nuova gestione per lire 3.704.400.000.

Ripartite per sezioni, tali variazioni si suddividono come segue:

in aumento, lire 2.350.000.000 per « azione ed intervento nel campo sociale »; lire 9.936.133.600 per « trasporti e comunicazioni »;

in diminuzione, lire 161.000.000 per « azione ed interventi in campo economico ».

Suddivise per rubriche, le stesse variazioni si riferiscono: per lire 169.955.600 ai servizi generali; per lire 6.300.000.000 alla marina mercantile (le poste più significative riguardano la previdenza marinara e gli interventi nel settore delle costruzioni navali); per lire 348.935.000 alle capitanerie di porto, per lire 1.849.243.000 al demanio (contributo all'Ente autonomo del porto di Trieste e spese di impianti per le aziende dei mezzi meccanici di Ancona, Cagliari, Livorno, La Spezia, Messina e Savona); per lire 3 miliardi e 618.000.000 ai servizi marittimi (sovvenzioni alle società assuntrici di servizi); per lire 161.000.000 (in diminuzione) alla pesca.

Da un punto di vista della classificazione della spesa, l'aumento di lire 12.125.100.000 si ripartisce — rispetto al precedente esercizio — nelle seguenti voci: personale in attività di servizio: lire 97.090.600; personale in quiescenza lire 68.400.000; acquisto di beni e servizi lire 204.143.000; trasferimenti correnti ed in conto capitale lire 7 miliardi e 431.500.000; beni mobili, macchine ed attrezzature tecnico-scientifiche a carico diretto dello Stato lire 500.000.000; concessione di crediti ed anticipazioni per finalità produttive lire 300.000.000 (in diminuzione).

L'incremento delle spese rispetto al 1968, sia nell'entità che nella qualificazione, documenta l'accentuarsi degli interventi dello Stato nel settore della marina mercantile e la loro sempre più spiccata caratterizzazione economica solo che si valuti la rilevanza dei trasferimenti correnti e in conto capitale e della concessione di crediti.

È da queste due voci che è sostanzialmente composto l'aumento in parola, ed esse sono tutte riferibili ai provvedimenti assunti nella decorsa legislatura per la cantieristica, il credito navale, la previdenza marinara, gli enti portuali, le provvidenze in favore della pesca, nonché le sovvenzioni alle società di navigazione.

La ripartizione della spesa globale va divisa per sezioni come segue:

1) azioni ed interventi nel campo sociale: per la parte corrente, lire 4.050 milioni;

2) trasporti e comunicazioni: per la parte corrente, milioni 81.366,7; in conto capitale, milioni 19.625, per un totale di milioni 100.991,7;

3) azioni ed interventi nel campo economico: per la parte corrente milioni 293,3; in conto capitale, milioni 25, per un totale di milioni 318,3.

Riassunta per rubriche, la spesa globale va ripartita come segue: servizi generali lire 4.845.220.000; marina mercantile lire 23 miliardi e 661.780.000; capitanerie di porto lire 2.879.385.000; demanio, lire 2.246.500.000; servizi marittimi lire 71.408.800.000; pesca lire 318.300.000.

Riassunta per categorie, la ripartizione della spesa è la seguente: personale in attività di servizio, lire 4.448.505.600; personale in quiescenza, lire 1.655.000.000; acquisto di beni e servizi, lire 1.959.800.000; trasferimenti correnti e in conto capitale, lire 96 miliardi e 707.180.000; poste correttive e compensative delle entrate, lire 30.000.000; somme non attribuibili, lire 500.000; beni immobili, macchine ed attrezzature tecnico-scientifiche a carico diretto dello Stato, lire 559.000.000.

La parte corrente (85.710.000.000) comprende 4.448,5 milioni di spese per il personale in servizio, che ammonta a 1.724 unità (personale civile 1.011, militare 531, operaio 182); a 1.655 milioni ammonta la spesa per il personale in quiescenza; la spesa di 1.959,8 milioni per acquisto di beni e servizi riguarda impegni per fitto di locali, manutenzioni di locali, attrezzature, spese per sistemazio-

ni difensive sulle navi mercantili, acquisto di mezzi di trasporto nautici e terrestri per le capitanerie di porto, spese di ufficio delle stesse capitanerie, concessione delle medaglie di lunga navigazione, impianto e funzionamento del centro elettronico. I trasferimenti correnti (che costituiscono circa il 91,8 per cento della spesa) riguardano principalmente le sovvenzioni alle società di navigazione, il contributo alla Cassa nazionale per la previdenza marinara, il contributo straordinario alla gestione marittima della Cassa stessa, i contributi all'Ente porto di Trieste e il Consorzio di Civitavecchia.

Le spese in conto capitale (19.650.000.000) si riferiscono a spese di investimenti per beni mobili, macchine e attrezzature tecnico-scientifiche a carico dello Stato e a trasferimenti in conto capitale, sostanzialmente costituiti dai contributi a favore delle costruzioni navali e dai contributi in conto interessi per operazioni di credito navale.

Premessa questa indispensabile esposizione di cifre, osservo come il non lieve aumento delle spese riguardanti i settori vitali della politica marinara consente di stabilire con evidenza il rapporto fra il bilancio del Ministero ed i problemi dell'economia marittima.

Passerò ora ad esporre i principali problemi del settore.

Va rilevato che dal dopoguerra ad oggi i problemi della marina mercantile hanno acquistato dimensioni nuove, trasformando radicalmente le basi tradizionali dell'economia marittima in modo da avere fenomeni, dimensioni, prospettive e lineamenti completamente diversi. I progressi tecnologici hanno sovvertito le regole ed i principi tradizionali di tale economia: basta considerare le trasformazioni avvenute nei mezzi di carico e scarico delle merci, l'introduzione dei *containers*, e via di seguito.

Molti colleghi si sono lamentati della scarsità degli stanziamenti previsti per questo settore. Ma io vorrei far rilevare che le necessità del Paese sono moltissime e che uno Stato che si rispetti — come del resto una famiglia equilibrata — non può, salvo a mandare in rovina la propria economia, spendere più di quello che introita.

Quando si parla di questo settore, vorrei che si ricordasse la consistenza del naviglio italiano prima della guerra: a quell'epoca avevamo una flotta di 3 milioni e mezzo di tonnellate; alla fine della guerra, invece, siamo rimasti con meno di 400 mila tonnellate di stazza lorda, tutto materiale vecchio che aveva subito il logorio della guerra. Di fronte, pertanto, ad una situazione così disastrosa si è dovuta rifare *ex novo* la marina mercantile italiana. Al riguardo tornano alla mia mente i nomi benemeriti di coloro che vi hanno messo mano, quali l'onorevole Paolo Cappa, che fu Presidente di questa Commissione nella I legislatura, l'onorevole Saragat, attuale Presidente della Repubblica, e poi ancora l'onorevole Cappa, l'onorevole Tambroni per arrivare, alla fine, all'onorevole Spagnolli.

S E M A . Quanti errori imperdonabili sono stati fatti!

G E N C O , *relatore*. Chi non si muove, caro collega, non corre neppure il rischio di sbagliare. Personalmente, però, ammiro di più chi si muove, magari sbagliando, che non coloro che restano inattivi.

Come dicevo, quindi, la marina mercantile ha percorso una lunga tappa: si è dovuta servire inizialmente delle vecchie navi *liberty* forniteci dagli Stati Uniti e da altre Nazioni, di qualche nave già sequestrata in porti esteri che ci è stata restituita, per arrivare, al 31 dicembre 1967, ad una flotta di 6,5 milioni di tonnellate. Oggi, a fine dicembre 1968, manca poco che si giunga a 7 milioni di tonnellate. Allo stato attuale delle cose, con un ritmo annuo che supera le 500 mila tonnellate, il piano di espansione della nostra marina ha superato le previsioni del piano economico quinquennale di mezzo milione di tonnellate: ci accingiamo a raggiungere per la fine del 1970 gli 8 milioni di tonnellate, tenendo il passo, come abbiamo potuto, con le altre marine.

Qualcuno potrebbe obiettarmi che siamo al settimo posto nella marina mondiale. Al riguardo vorrei sottolineare che all'epoca di Ferdinando II la marineria napoletana era la terza del mondo!

In molte occasioni si è lamentata la mentalità continentale del nostro mondo politico ed economico; si è lamentato in particolare che il piano economico quinquennale non si sia occupato in modo specifico della economia marittima, accusando quindi il Governo di disorganicità e di frammentarietà in questo campo. È purtroppo vero che nel nostro Paese manca una coscienza marinara, mancano istituti idonei a crearla e scuole capaci di preparare il personale a svolgere attività marinare. Basti ricordare che, di fronte ad una ventina di facoltà di ingegneria esistenti in Italia, soltanto due, quelle di Genova e di Napoli, si occupano di ingegneria navale, mentre una Nazione come la nostra, che ha circa 8.000 chilometri di coste protese nel mare, al centro di Nazioni più o meno marinare, dovrebbe fare una politica più spiccatamente marinara.

Ma vi è una cosa di vero, onorevole Ministro: non abbiamo dato ai problemi della Marina mercantile quell'importanza che meritavano. Abbiamo preso in considerazione i problemi dell'industria e, seppure con scarsi risultati, quelli dell'agricoltura, ma ben poco abbiamo fatto per questo settore.

I giovani rifuggono dalla vita di sacrificio del mare anche perchè sanno che ben poche ricompense li attendono. Dobbiamo inoltre tener conto che la Marina mercantile deve spesso condividere le sue competenze con altri Dicasteri; si pensi, ad esempio, al problema dei porti: i progetti di queste opere sono di pertinenza del Ministero dei lavori pubblici mentre alla Marina mercantile spetta solo una valutazione tecnica.

Questo è un problema che va rivisto e dobbiamo dare atto ai ministri Spagnoli e Natali per aver operato in questo senso.

Qualcosa si è fatto, siamo d'accordo; alla fine del 1967 siamo arrivati a 6 milioni e mezzo di tonnellate di naviglio e, rispetto al 1966, si è avuto un incremento di 504.000 tonnellate; a fine 1970 dovremmo arrivare ad 8 milioni di tonnellate annue prodotte.

Iniziandosi l'azione programmatica per i porti marittimi e per l'industria cantieristica è urgente mettere in moto un programma di sviluppo della flotta, favorita in questi

ultimi 20 anni da Governi diversi, ma mai inquadrata nell'armonia di un piano di sviluppo. Nel 1965 si è avuta una nuova fase nell'evoluzione della flotta con un più sostanziale aumento annuo della sua consistenza ma tale incremento, purtroppo, non corrisponde alle esigenze di rammodernamento e di sviluppo quantitativo.

Per la verità, nel corso del 1967 si è modificato il rapporto tra quota di emissione in servizio per rinnovo e quota di incremento, perchè il rinnovo del residuo naviglio vetusto non deve essere prioritario rispetto alla emissione di nuove unità di servizio tranne che per il naviglio di cabotaggio la cui situazione sta toccando punte di rigidità non più tollerabili.

Cercherò di spiegare meglio quanto vado dicendo; i periodi che hanno caratterizzato l'espansione della nostra flotta mercantile si possono così suddividere: un primo periodo relativo alle ricostruzioni, un secondo relativo all'aumento del tonnello con la emissione di nuove navi in servizio, un terzo che interessa il ringiovanimento della flotta e, proprio in questo settore, abbiamo raggiunto notevoli risultati. Infatti, tutte le navi che avevano da 25 a 30 anni di anzianità sono state demolite.

Ho detto che il problema si pone in termini diversi per le navi di piccolo cabotaggio e, in particolar modo, mi riferisco alle navi di altura.

Comunque, avendo oggi esaurito il programma di ringiovanimento della flotta, non ci resta che aumentarla in proporzione della necessità dei trasporti marittimi ed in combinazione con l'espansione delle altre marine mondiali, il che si sta facendo. Ed è proprio questo il periodo attuale.

Indubbiamente, il ritmo di accrescimento di mezzo milione di tonnellate annue è insufficiente, però devo aggiungere con soddisfazione che i nostri cantieri hanno oggi la possibilità di realizzare costruzioni navali per oltre un milione di tonnellate all'anno.

Per quanto riguarda i cantieri navali si è infatti proceduto, in virtù di una legge approvata di recente, alla ristrutturazione e razionalizzazione delle industrie cantieristi-

che in funzione della espansione della Marina mercantile nazionale.

Si è cercato, in pratica, di ridurre i costi poichè le nostre costruzioni navali costavano molto di più di quanto non fosse allo estero, per cui i nostri armatori non avevano interesse ad acquistare presso i cantieri italiani. Siamo dunque intervenuti dando sussidi ai cantieri ed all'armamento e si è proceduto ad una concentrazione aziendale e produttiva, ad una tipizzazione delle lavorazioni, ad una specializzazione della produzione, alla sua programmazione scientifica, alla conversione di imprese più idonee a svolgere questo lavoro, mediante un'efficace politica degli investimenti ed una diversificazione della produzione.

La Fincantieri, ad esempio, si è trasformata in Italcantieri e questa nuova branca dell'IRI comprende tre grandi cantieri: quello di Genova Sestri, il cantiere di Monfalcone e quella della Navalmeccanica di Castellammare di Stabia.

Quando siamo andati a Monfalcone abbiamo constatato che oggi quei cantieri sono in condizione di costruire in meno di un anno navi di 300 mila tonnellate. Attualmente ve n'è in cantiere una di 290 mila tonnellate.

Il problema dei porti riguarda in maggior misura il Ministero dei lavori pubblici e di esso abbiamo già parlato in occasione della discussione del bilancio di detto Dicastero. Ricordo soltanto che alcuni anni fa fu fatto un piano per i porti nazionali — che fra piccoli e grandi ammontano a 144 — di 700 miliardi, che, in sede di programmazione economica, fu ridotto a 330 miliardi. Anche tale cifra però, non essendo sufficienti i fondi a disposizione dello Stato, venne ulteriormente ridotta a 260 miliardi.

Ora, con la legge 27 ottobre 1965, n. 1200, è stata stanziata una prima somma di 75 miliardi, alla quale va aggiunta l'altra di 40 miliardi a carico della Cassa per il Mezzogiorno. Con questi primi stanziamenti sono stati accontentati una ventina di porti, che vi posso citare.

La ripartizione dei fondi della legge numero 1200 del 1965 fra i vari porti è la se-

guente: Genova 15 miliardi 600 milioni; Venezia 12 miliardi 500 milioni; Napoli 12 miliardi; Savona 4 miliardi 50 milioni; Porto Empedocle 2 miliardi 540 milioni; Trieste 2 miliardi 500 milioni; Livorno 2 miliardi 490 milioni; La Spezia 2 miliardi 300 milioni; Ravenna 2 miliardi; Ancona 2 miliardi; Catania 1 miliardo 500 milioni; Cagliari 1 miliardo 500 milioni; Golfo Aranci 1 miliardo 500 milioni; Civitavecchia 1 miliardo 350 milioni; Bari 1 miliardo 100 milioni; Catanzaro 800 milioni; Riposto Giarre 600 milioni; Imperia 550 milioni; Nogaro 500 milioni; Crotona 500 milioni; Piombino 500 milioni; Reggio Calabria 500 milioni; San Benedetto del Tronto 500 milioni; Viareggio 470 milioni; Vibo Valentia 450 milioni; Mazara del Vallo 400 milioni; Olbia 400 milioni; Ortona 400 milioni.

Tre miliardi sono stati poi destinati alla escavazione porti e 500 milioni agli impianti di depurazione.

Per quanto concerne i servizi marittimi sovvenzionati è necessario che il Ministero della marina mercantile continui a sovvenzionare quelle linee che servono a collegare le isole — Sicilia, Sardegna, Eolie, eccetera — al Paese. Quando si parla di porti e di linee, inoltre, è necessario sottolineare che la politica marittima va coordinata con quella dei trasporti e con la politica generale: non si può più concepire, infatti, un porto non collegato con il suo retroterra, con i servizi delle strade, delle ferrovie, delle autostrade, dei mezzi di comunicazione radio, eccetera, dato anche che una delle tendenze dell'industria navale è quella di costruire navi sempre più grosse. In Giappone siamo arrivati a 300 mila tonnellate, ma si parla anche di impostazione di navi di 500 mila, 700 mila ed anche di un milione di tonnellate.

I nostri porti, inoltre, nella loro attuale conformazione non sono in grado di ospitare navi di un certo tonnellaggio. Quando si pensi che una petroliera di 300 mila tonnellate pesca per 24 metri, io mi domando quale dei nostri porti abbia un simile fondale. Aggiungo che lo scarico dei prodotti petroliferi può essere fatto in tre modi di-

versi: o approfondendo i porti in modo da consentire l'ingresso delle grosse petroliere; o facendo lo scarico in mare, come si fa, ad esempio, ad Ancona; oppure scaricando da grosse navi cisterne a piccole navi cisterne sistema che risulta però il più costoso.

Ora non so quali possano essere le prospettive della flotta petroliera — oggi il grosso dell'industria cantieristica si dedica in prevalenza proprio a questa flotta —, ma se si riaprirà il canale di Suez sorgerà il problema del passaggio delle grandi petroliere.

S P A G N O L L I . In base ai calcoli già fatti, si è stabilito che conviene fare la circumnavigazione.

G E N C O , *relatore*. Avviandomi rapidamente alla conclusione, perchè non voglio approfittare della vostra pazienza, voglio ancora aggiungere che, a mio avviso, occorre fare una legge che metta sotto un'unica disciplina tutti gli enti autonomi portuali esistenti in Italia. In questa Commissione negli scorsi anni ci siamo occupati dell'Ente autonomo del porto di Palermo, relatore il collega Florena, di quello del porto di Genova, di quello del porto di Trieste, dell'altro del porto di Savona, di quello di Civitavecchia, eccetera. Ma è mai possibile che per ogni porto di una certa importanza in Italia si debba fare una legge speciale? Si faccia, invece, una legge-quadro generale, nella quale le varie situazioni locali saranno di volta in volta considerate singolarmente.

Lavoro portuale. Il Presidente della Commissione ha già detto dell'incidente accaduto a Genova; io mi rifiuto di credere che il Ministro sia andato a Genova per ledere i diritti di quei portuali: il fatto è che noi siamo rimasti indietro nei confronti del progresso. Oggi le ferrovie si vanno attrezzando per il trasporto mediante *containers*; anche in Italia si stanno facendo degli sforzi in tal senso, ma ancora non si raggiunge il livello delle altre Nazioni. Così avviene a Marsiglia da alcuni anni, ed una delle ra-

gioni per le quali Genova ha perduto una parte notevole del suo traffico si deve anche al fatto che il lavoro portuale costa di più a Genova che non a Marsiglia, così come costa di più a Trieste che non nei vicini porti della Jugoslavia, ad esempio Fiume. Quando parlo di lavoro portuale non intendo riferirmi al costo puro e semplice della manodopera, ma più che altro al costo degli oneri riflessi. Quando si dice che i cantieri navali giapponesi costruiscono a prezzi inferiori ai nostri, si dimentica che il prezzo orario della manodopera è all'incirca uguale sia in Giappone che in Italia, solo che in Giappone gli oneri sociali incidono per il 16 per cento, mentre in Italia raggiungono il cento per cento, sicchè qui alle 6.000 lire di una giornata lavorativa se ne devono aggiungere altrettante di oneri sociali. Per questi motivi ritengo che, se vogliamo favorire questo settore, non dobbiamo dare solo contributi ai cantieri navali perchè si riorganizzino, ma dobbiamo prorogare alcune leggi che già abbiamo varato; non dobbiamo dedicarci solamente alla specializzazione della manodopera ed alla maggiore produttività del lavoro, ma dobbiamo preoccuparci di fiscalizzare una parte degli oneri sociali.

Ancora: di tutta la quantità di merce scaricata nei nostri porti solo una porzione è stata trasportata dalla nostra marina, il che vuol dire che dobbiamo fare anche uno sforzo in questo senso se vogliamo migliorare il *deficit* della bilancia dei noli. Siamo stati a Genova e abbiamo visitato il cantiere dell'Italsider: volete che la ESSO — non ho ingerenze di alcun genere in nessuna società e quindi parlo in piena libertà — per scaricare i suoi prodotti per migliaia di tonnellate si serva di compagnie portuali, che non hanno i mezzi adatti?

Le condizioni del lavoro di oggi sono diverse da quelle di trenta anni fa, quando il piroscafo carico di grano stava giornate intere in porto per essere scaricato; oggi coi moderni mezzi di aspirazione una nave viene scaricata in poche ore, ed è una fortuna, altrimenti sul costo del trasporto inciderebbe anche la permanenza in porto della nave.

Autonomie funzionali nettamente intese, quindi, concesse volta per volta dove necessario: bisogna contemperare le varie esigenze dei lavoratori portuali, che hanno sempre operato in difficili condizioni, anche se oggi la loro situazione è notevolmente migliorata.

Devo aggiungere qualche cosa sul Demanio marittimo, sulla pesca e sulla ricerca. Onorevole Ministro, io le ricordo che la pesca è collegata anche alla ricerca; abbiamo sentito dire molte volte dal collega Fabretti che il Giappone ha navi speciali che vanno in giro per il mondo e studiano i banchi di pesca.

S E M A . E vendono pesce in Italia, pescandolo anche nel Mediterraneo!

G E N C O , *relatore*. Più volte ho sollecitato il Ministero della marina mercantile a preoccuparsi di uno dei più gloriosi istituti che abbiamo in Italia e che onora il nostro Paese: la Stazione zoologica di Napoli, il cosiddetto « Acquario », creata da un tedesco, il professor Dohrn, un secolo fa. In questa Stazione, diretta da un nipote del fondatore, convergono studenti di tutte le Nazioni; ci sono giapponesi, americani, turchi, indiani; in questo momento sono rappresentate una trentina di Nazioni ed ognuna contribuisce con l'importo di alcune borse di studio. Questa Stazione, che durante la guerra del 1915-18 venne espropriata perchè di proprietà di un tedesco e ceduta in un secondo momento al comune di Napoli che ne fece una Stazione autonoma, vive senza un contributo del nostro Ministero della marina mercantile. È vero che il settore del quale si occupa è un settore molto limitato, in quanto studia esclusivamente la fauna del golfo di Napoli; vorrei, comunque, richiamare l'attenzione del Ministro su questo istituto di ricerca e sugli altri istituti come quello, ad esempio, di Bari, che è anche sede di un modesto acquario, opera di un nostro valoroso docente universitario. Tutti questi istituti di ricerca biologica marina vivono come vivono un po' tutti gli istituti universitari e cioè con qualche sus-

sidio della Provincia e cose del genere; invece il Ministero deve intervenire, dedicando una parte delle sue risorse a questi enti, anche se — bisogna oggettivamente riconoscerlo — il bilancio che ora stiamo esaminando non si può davvero dire brillante.

Per quanto riguarda la pesca non posso fare altro che chiedere un aumento della sorveglianza per impedire la pesca di frodo. Proprio giorni fa, se non mi sbaglio, è stato trovato a Bari un deposito di munizioni non si sa se per fare della pesca di frodo, oppure se per fare degli attentati, visto che in questi giorni un tale genere di attività è piuttosto di moda.

Parlando del Demanio marittimo farò un cenno all'inquinamento delle coste. Già ne ho parlato in un mio intervento di pochi giorni fa a proposito dello scarico delle fognie nell'Adriatico: quei liquami potevano più opportunamente essere utilizzati.

È impossibile, è assurdo che su tutte le coste italiane chi voglia fare un bagno di mare ne sia impedito dall'inquinamento delle acque; anche qui bisognerà imporre una certa disciplina e cioè mandare le acque in mare solo dopo che abbiano subito un opportuno e necessario processo di decantazione, di chiarificazione e di trasformazione: altresì bisogna impedire a certe organizzazioni di limitare l'accesso al grosso pubblico sulle spiagge.

Il Demanio marittimo è di proprietà di tutti e nessuno, neanche il dopolavoro del Ministero della difesa o del Corpo d'armata di Roma, o dell'ACEA o di qualsiasi altro ente si può arrogare il diritto di cingere, limitare le spiagge e l'accesso ad esse. Ogni tanto, girando a caso, trovo un tratto di spiaggia con una bella targa: « riservato al personale del tale ente »: questo non deve assolutamente accadere.

Avrei finito; nel chiudere questa esposizione chiedo sinceramente scusa della maniera affrettata e disordinata con cui ho parlato; vorrei meno, inoltre, alla mia funzione se non rivolgessi un pensiero a tutta la gente che in mare e sul mare serve la Nazione; i traffici marittimi sono fonte di ricchezza per il Paese, avvicinano le Nazioni tra loro

e notevole opera di italianità compie la gente del mare, sia che si trovi su un grande piroscafo, sia che si trovi su una piccola barca da pesca. Gente oscura per la cui previdenza abbiamo fatto molto bene a pensare e a questo proposito non posso fare a meno di dire che bisognerebbe unificare le tre Casse marinare di Genova, Trieste e Napoli. Dovrebbe essere un'unica Cassa nazionale, organica, come già si è fatto per altri enti.

Un pensiero a questa gente che serve oscuramente la Nazione e che deve sapere che il Parlamento repubblicano conosce ed apprezza, stima ed esalta il suo lavoro ed il suo sacrificio.

P R E S I D E N T E . Ringrazio a nome vostro e mio personale il senatore Genco per la relazione che non dubitavo sarebbe stata completa ed esauriente. Ci associamo con tutto il cuore al saluto riconoscente e solidale che egli ha indirizzato a tutta indistintamente la gente di mare.

C R O L L A L A N Z A . Onorevole Ministro, onorevoli colleghi, non meravigli se, dopo aver partecipato alla discussione delle tre tabelle precedenti del bilancio, che hanno formato oggetto di dibattito in questa nostra Commissione, prendo la parola ancora una volta per esprimere il mio pensiero sullo stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile, ma ne sono costretto da alcune circostanze.

Io sono nato in una città di mare, ho una particolare passione per il mare, ho presieduto, in un certo periodo, una delle quattro società di navigazione di preminente interesse nazionale; ho quindi una certa familiarità con i problemi del mare. Non dimentico poi che l'Italia ha avuto periodi di grande splendore economico quando non era ancora una nazione industrializzata come lo è oggi, quando ha svolto un ruolo di intensa attività marinara lungo i suoi ottomila chilometri di coste, attraverso i suoi molti porti; quando scriveva pagine di storia con le repubbliche marinare di Venezia, Pisa, Genova e Amalfi ed i centri marittimi tradizionali di Bari e Trani.

Dico subito che la relazione del senatore Genco è stata molto chiara e precisa, per cui non mi dilungo su troppe cose; ma voglio prendere in esame una cifra di questo bilancio, che è quella che si riferisce alle sovvenzioni accordate dallo Stato alle quattro società di preminente interesse nazionale, che fanno capo al gruppo della Finmare, perchè questa cifra costituisce, per alcuni grandi armatori della navigazione libera, motivo di critica all'Amministrazione dello Stato, la quale sperpererebbe decine e decine di miliardi per tenere in piedi la marina sovvenzionata. Si spiega che da parte di certi armatori, i quali posseggono parte notevole della flotta mercantile italiana si guardi con una certa insofferenza all'ulteriore mantenimento in esercizio dei servizi marittimi sovvenzionati, perchè si vorrebbe avere libero il campo delle linee marittime, senza l'ingerenza dello Stato.

Tutto ciò dal loro punto di vista è legittimo, però trovo strano che lo Stato (e mi riferisco in modo particolare allo Stato impersonato dal 1960 in poi da Governi di centrosinistra, cioè da Governi che sono orientati verso lo statalismo, le nazionalizzazioni, le municipalizzazioni, eccetera, cioè verso una sempre maggiore invadenza in quei settori che dovrebbero essere invece riservati alla libera iniziativa, proprio in un settore tipico di servizi pubblici, quale è quello delle quattro società di navigazione di preminente interesse nazionale) diventi liberista o tenti, gradualmente, di avviarsi verso il liberismo, come è dimostrato dal Piano quinquennale in corso, che rivela la tendenza, da parte dello Stato, a ridimensionare sempre più la marina sovvenzionata.

Ora se si mira ad adottare nuovi accorgimenti per evitare che le compagnie della Finmare operino con una certa disinvoltura nella gestione delle loro attività — tenuto conto che c'è sempre lo Stato che provvede a sanare i disavanzi con le sue sovvenzioni — le riserve o le critiche hanno legittimità di discussione; ma se si mira, come è evidente, a ridurre l'efficienza della flotta sovvenzionata, allora non siamo d'accordo e dirò che noi, sensibili ai problemi del mare ed

alla efficienza di determinati servizi pubblici, dobbiamo contestare un simile orientamento. Dobbiamo, invece, cercare dei correttivi anche per quanto attiene all'impostazione ed alla costruzione di navi da adibire ai servizi di linea, rinunciando, per esempio, alla costruzione di ulteriori colossi atlantici, che sono quelli che pesano maggiormente coi loro oneri, perchè ogni viaggio per l'America di alcuni dei maggiori transatlantici pesa sul bilancio dello Stato con i notevoli passivi che tutti conosciamo. Sarebbe un errore però limitare — come vi è la tendenza — i servizi sovvenzionati in funzione solo di collegamento con le isole e con altri scali tradizionali, mentre interesse della Nazione è quello di attivare altri sbocchi alle attività espansionistiche della nostra economia. In tal caso le passività di oggi, saranno senz'altro fruttifere in avvenire. Per quanto riguarda la costruzione delle navi dovremmo considerare se non convenga sviluppare sempre più l'impostazione di navi di medio tonnellaggio ed anche di navi miste, che siano da carico e di trasporto dei passeggeri; navi particolarmente idonee alla politica di espansione dei nostri traffici, specialmente nel bacino del Mediterraneo.

Ebbene, in pieno contrasto con tali esigenze espansionistiche, si pensa di sopprimere alcune linee. È stato poi annunziato pochi giorni fa che la linea che da Venezia raggiunge Tripoli — toccando il porto di Bari — non avrà più questo scalo, che è lo sbocco di un'area nella quale esiste anche una grande industria creata da baresi, le Officine Calabresi, che vanno conquistando ogni giorno di più i mercati della costa orientale ed occidentale africana, con i loro automezzi ribaltabili e con i vari tipi di macchine per la nettezza urbana. Questa industria ha trovato nel Continente nero, oltre che in Italia, e verso altri mercati tale espansione commerciale da imporle nel giro di poco tempo di elevare a 2.000 i suoi operai. Ma che cosa accadrà ora che si intende abolire la « toccata » di Bari?

Richiamo l'attenzione del Ministro, che è isolano, su questa serie di problemi, perchè se è vero che la nostra Penisola costituisce

un grande pontile nel Mediterraneo — per cui potremmo diventare, col potenziamento dei nostri porti e della marina mercantile, una grande nazione marinara — è anche vero che la Sicilia si trova nel centro di questo mare, tra il continente ed il mondo orientale e africano, e quindi è in condizione di svolgere un ruolo non meno importante nei traffici marittimi.

Dicevo all'inizio del mio intervento che meraviglia la politica del Governo nei riguardi della flotta sovvenzionata, quando si pensi che si continua a concepire la possibilità di eventuali nazionalizzazioni in settori che non hanno niente a che vedere con i servizi pubblici, mentre invece si cerca di ridimensionarne uno che presenta in modo evidente tale caratteristica. Mi auguro che il nuovo Piano quinquennale consenta alla flotta della Finmare di raggiungere quel grado di efficienza e potenzialità che una nazione la quale intenda perseguire una politica di sviluppo dei propri traffici non può lasciare alla sola discrezione e convenienza della marina mercantile privata. Se questa, infatti, punta soltanto dove trova convenienza, lo Stato deve indirizzare i propri traffici dove più è necessario che siano avviati, per prospettive economiche e politiche anche da realizzarsi a distanza di tempo.

Questo discorso è più che mai valido per i porti adriatici se si pensa che l'armamento libero ha il suo raggio d'azione ed i suoi centri maggiori di armamento nel Tirreno; dove le grandi società genovesi e napoletane sono in grado di integrare le linee esercite da quelle di preminente interesse nazionale, assicurando in tal modo nuovi traffici a quei centri marittimi.

Nell'Adriatico infatti la situazione è quanto mai tuttora sperequata nei confronti del Tirreno: Trieste continua ad essere sacrificata a Genova. A Genova le navi spesso non possono attraccare e devono rimanere al largo per insufficienza di banchine, a Trieste le banchine rimangono quasi vuote, mentre potrebbero ospitare una larga attività dei traffici marittimi.

La stessa Venezia, sede di una delle quattro società di preminente interesse naziona-

le, si trova in una situazione di sperequazione rispetto al Tirreno, perchè alcuni traffici della Valla padana che potrebbero e dovrebbero sboccare in Adriatico vanno invece a finire nel Tirreno.

È necessario quindi che il Governo provveda perchè le società di preminente interesse nazionale rivedano la situazione delle attuali linee in Adriatico. Penso poi che sia arrivato il momento, signor Ministro, di tener conto della nuova realtà che esiste nel Mediterraneo ed in Adriatico con una visione anche dell'avvaloramento economico del Mezzogiorno.

Infatti, se nell'immediato dopo-guerra, da un punto di vista geopolitico, si poteva giustificare la riduzione dei traffici in Adriatico, poichè la cortina di ferro aveva posto un fermo ai nostri traffici, oggi la situazione è cambiata perchè alcune « brecce » nella cortina si sono aperte, e lo dimostrano i collegamenti sempre più frequenti che si sviluppano da Bari ed Ancona con la Jugoslavia e ad altre Nazioni della penisola balcanica, attraverso i servizi di traghetto.

Dopo la guerra, Bari e Brindisi videro molto ridotti i loro traffici con l'altra sponda, ma oggi, ripeto, la situazione è cambiata; anche perchè in tali città vi sono già notevoli impianti industriali. Lo stesso può dirsi nello Jonio per Taranto che è ormai diventata un imponente centro industriale con la Italsider.

Ma, oltre i porti maggiori, vi sono in Adriatico altri porti che si susseguono da Trieste fino a Brindisi, che appaiono suscettibili di sviluppo; cito Molfetta e Monopoli, e ve ne sono altri che, pur non essendo sbocco di attività industriale, tuttavia, potrebbero incrementare i traffici commerciali se fossero serviti da adeguate linee di cabotaggio. Mediante alcuni servizi di piccolo cabotaggio ci si potrebbe, ad esempio, collegare con le idrovie della Valle padana — bisogna tener conto anche di quest'altra realtà —, le quali con il loro sbocco in Adriatico potrebbero consentire su un piano di economicità uno sviluppo di traffici per alcune materie prime e per alcuni prodotti, lungo le coste di questo mare, che erano tradizionali, ma che oggi, viceversa, quasi non esistono più.

Per concludere su questo argomento, richiamo l'attenzione dell'onorevole Ministro su tali problemi augurandomi che essi possano trovare nel nuovo piano economico quinquennale, una impostazione ed un collocamento assai diverso da quelli che hanno caratterizzato il piano precedente.

Richiamo poi la sua attenzione, onorevole Ministro, sulla tendenza alla concentrazione da parte delle quattro Società di navigazione di preminente interesse nazionale. Questo significherebbe, a mio avviso, una nuova iattura. Se la logica, infatti, può fare apparire necessario un provvedimento di questo genere, ai fini della riduzione delle spese generali, gli inconvenienti che ne deriverebbero appaiono evidenti. Sta di fatto che ogni Società di navigazione ha la sua sede di armamento, e le basi di rifornimento e di arruolamento dei marittimi nell'ambito della propria zona, cioè della propria Capitaneria. Verificandosi il concentramento in un'unica Società questo avverrebbe sicuramente a Genova, con l'ulteriore monopolio di questa città non solamente nel regolare i traffici marittimi ma anche quant'altro è ad essi connesso.

Insomma, ancora una volta, l'Adriatico ne farebbe le spese.

Per quanto concerne i porti, se è vero che il Ministero dei lavori pubblici è quello che ha la competenza primaria in materia, sia perchè ha gli stanziamenti dei fondi sul proprio bilancio, sia perchè provvede alle costruzioni e manutenzioni, è indiscutibile che gli orientamenti per una politica portuale non possono partire che dal Ministero della marina mercantile, il quale deve indicare le carenze esistenti e la priorità degli impegni che si devono adottare per il loro ammodernamento, essendo esso l'organo che i porti gestisce. Ora, se è necessario — e su questo posso convenire — che alcuni grandi porti, debbono essere particolarmente valorizzati e dotati di opere e di attrezzature aggiornate per non essere man mano declassificati nell'ambito dei traffici mondiali, è anche vero che gli altri porti debbono essere considerati dal momento che il nostro Paese ha ben 8.000 chilometri di coste. Si tratta, quindi, di fare una politica che, anche se orientata pre-

valentemente ad evitare la concorrenza di alcuni porti stranieri, non ignori però l'esistenza di determinate altre esigenze. Ed io ho già fatto cenno alla nuova realtà del Mezzogiorno. I porti di Bari, di Brindisi, di Taranto, di Catania, di Palermo, di Reggio Calabria — per citarne alcuni dei maggiori — sono porti di sbocco di aree industriali, ed essi, come le autostrade e le ferrovie, costituiscono le infrastrutture indispensabili per lo sviluppo di tali aree di industrializzazione che, come è noto è diretta prevalentemente verso le nuove Nazioni sorte nel Mediterraneo. È indispensabile, quindi, provvedere a quegli adeguamenti, aggiornamenti ed interventi intesi a mettere anche questi porti in condizione di assolvere adeguatamente i compiti loro assegnati.

Vi è, poi, un nuovo aspetto dei problemi portuali che non va dimenticato, ed è quello dei porti turistici. Una delle fonti di ricchezza della Nazione è proprio il turismo; molti piccoli porti, possono e devono diventare porti specializzati per il turismo, perchè la navigazione di diporto è aumentata e deve essere ulteriormente incoraggiata. È evidente, pertanto, che anche tali porti debbono essere messi in condizione di efficienza e di miglior funzionamento e, nel quadro generale dei mezzi che potranno essere stanziati, onorevole Ministro, il problema non può essere ignorato, anche da questo punto di vista, e quando ella sarà chiamato a dare suggerimenti ed indicazioni per la stesura del nuovo piano quinquennale, tenga presente anche siffatte esigenze che mi sembrano fondamentali.

Per quanto attiene alla pesca, devo dire che è necessario sempre più sviluppare quella di altura, perchè ormai nei nostri mari lo scempio è stato tale che il rendimento si va sempre maggiormente riducendo. È necessario, inoltre, in rapporto alle convenzioni che esistono con la Jugoslavia per l'Adriatico e con la Tunisia per il Mediterraneo aumentare con le vedette la protezione dei nostri pescatori. Ancora oggi, infatti, si verificano gravi incidenti, perchè spesso i nostri battelli da pesca vengono confiscati, e rilasciati soltanto dopo essere stati derubati del pe-

scato, delle reti e di tutti gli attrezzi, ciò che mette i poveri pescatori in condizioni di grave dissesto economico.

Per concludere, infine, desidero richiamare la sua attenzione, onorevole Ministro, sulla possibilità di riprendere i contatti con la Albania, la quale un tempo costituiva una fonte notevole di rifornimento ittico sia per la pescosità del suo mare e sia per i laghi salsi esistenti lungo al sua costa, per l'industria armatoriale barese.

La situazione politica di quella Nazione nel dopoguerra ha impedito la ripresa dei rapporti economici con l'Italia ma ho l'impressione, anche in relazione alla situazione internazionale, che l'Albania possa offrire oggi possibilità di nuove intese commerciali e quindi la possibilità anche di convenzioni per quanto si riferisce alla pesca.

Ho finito e chiedo scusa ai colleghi se mi sono alquanto dilungato in questo intervento che, come ho detto all'inizio, riguarda problemi che mi appassionano in modo particolare.

C A V A L L I . Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor Ministro, onorevole Sottosegretario; il nostro Presidente, in apertura di discussione, si è riferito agli episodi accaduti a Genova nel corso della visita dell'onorevole Lupis. Il presidente Togni ha parlato di aggressione: a me sembra un po' esagerato usare una parola di tale gravità, diciamo che è stata una manifestazione abbastanza vivace, onorevole Ministro, frutto di una situazione difficile tra i lavoratori portuali non solo di Genova, ma anche di altri porti; una situazione difficile che spinge, giorno per giorno, questi lavoratori ad una sempre maggiore esasperazione.

La persona dell'onorevole Lupis non era in discussione, non era al centro di questa manifestazione frutto, appunto, di una agitazione di carattere economico-sindacale; i portuali avevano di mira una politica che non li soddisfa, che loro considerano sbagliata e l'onorevole Lupis è stato vittima di questa politica non direttamente sua, essendo da poco Ministro della marina mercantile. Quindi io credo che da questo avvenimento possa trarsi una lezione: d'ora in

avanti bisogna tener conto il più possibile delle ragioni profonde che stanno alla base di queste proteste, di queste agitazioni, di queste richieste (che non sono soltanto di oggi), al fine di rimuoverne le cause.

Il bilancio che stiamo esaminando è forse un bilancio che tenta di rimuovere quelle cause? Ho l'impressione che questo documento dica assai poco in questo senso. C'è, in effetti, un aumento, come è stato fatto rilevare dal relatore, delle spese d'investimento per circa cinque miliardi, parte per le costruzioni navali e parte per i contributi sugli interessi alle operazioni di credito navale, ma anche questo aumento — che il relatore Genco definisce « non lieve » — non è certamente rispondente alle reali necessità. Questo bilancio — mi chiedo — rappresenta almeno lo specchio fedele delle esigenze che da ogni parte ormai vengono sottolineate, delle esigenze impellenti dell'economia marittima in generale? A me pare di no; teniamo presente che questo bilancio è frutto di un ministero ponte, e figlio di un Governo transitorio; ora io mi rendo perfettamente conto dello stato d'animo di un Ministro che non sa se resta in un Governo che non si sa se viene confermato. Comunque affermo che questo bilancio — ad essere benevoli — è stato compilato senza molta convinzione e all'insegna della cautela. Ora, da quanto è stato detto qui e alla Camera, da quanto si è scritto in tutti questi anni, mi pare che siamo arrivati al momento in cui si devono tirare le reti in barca, in modo da giungere a delle conclusioni, per uscire da quella contraddizione che è l'elemento di freno a scelte su cui, a parole, siamo d'accordo, ma che non vengono compiute e questo bilancio è la traduzione in cifre, di questa contraddizione.

Giustamente un dirigente dei marittimi napoletani diceva in un suo discorso che gli estensori dei programmi governativi riguardanti la marina mercantile debbono soffrire il mal di mare e, avendo paura delle ondate, restano aggrappati alla terraferma, tralasciando così i traffici marittimi.

Ora io vorrei qui riassumere quanto è stato detto o scritto in merito. Stamattina lo stesso relatore ha detto e altri diranno che

il settore dei traffici marittimi non ha tenuto il passo con il ritmo dello sviluppo economico ed è stato lamentato il fatto che la flotta italiana non è in condizioni di assolvere compiutamente la sua funzione di necessario sostegno della « economia nazionale in fase di sviluppo ». Sappiamo che la incidenza della marina mercantile italiana nei traffici marittimi e portuali è pari appena al 25 per cento del traffico totale; il restante 75 per cento è effettuato da navi estere; abbiamo detto e scritto che l'economia marittima è un elemento portante di tutto il sistema economico nazionale; giusto; infatti i trasporti marittimi influenzano direttamente: operatori e imprenditori, lavoratori dei cantieri, dei porti, della flotta, dei settori collegati e influenzano indirettamente, per il costo dei trasporti e le necessarie garanzie di rifornimento, tutto l'apparato industriale italiano e poi vi sono le connessioni col turismo, col commercio estero, con la stessa stabilità monetaria.

Il *deficit* della bilancia dei noli ha un passivo di 136 miliardi ed il dottor Carli ha detto che « se questa situazione continuasse potrebbe incidere negativamente sull'apparato economico nazionale ».

La verità è che ci troviamo di fronte ad un insufficiente sviluppo quantitativo e qualitativo del naviglio rispetto alla espansione del commercio internazionale che, negli ultimi dieci anni, è aumentato più del 100 per cento con conseguente aumento della domanda di stiva in seguito anche al prolungamento delle percorrenze.

Ripetiamo ancora una volta che l'Italia, da Paese esportatore di trasporti marittimi è diventato Paese importatore; i costi statali del trasporto marittimo sono passati da 120 miliardi (1954) a 700 miliardi (1967), ed il 70 per cento viene introitato da armatori esteri.

Diciamo ancora che non vi è solo la struttura geografica del nostro Paese o le sue « tradizioni marinare » a sottolineare il carattere primario del trasporto marittimo ma, soprattutto, sono le condizioni presenti della nostra economia e le sue prospettive basate sulle possibilità offerte dagli scambi commerciali con l'estero.

Una crisi strutturale travaglia il nostro sistema portuale di fronte all'aumento del traffico nei porti italiani; mentre dal 1959 al 1967 si è registrato infatti un incremento del 179 per cento nei traffici, passando da 84 a 235 milioni di tonnellate di merci, la flotta italiana, invece, non regge ed è scesa dal 4,15 per cento al 3 per cento rispetto a quella mondiale perchè, mentre il naviglio italiano è aumentato del 15,7 per cento, quello mondiale ha avuto un incremento del 38,2 per cento.

Queste sono cifre delle quali dobbiamo tener conto come dobbiamo tener conto del valore effettivo, in termini di incremento di ricchezza, degli investimenti nei porti.

Il Ministero della marina mercantile deve dunque decidersi a precisare gli obiettivi, i modi, i tempi e l'entità di un massiccio intervento pubblico nell'economia marittima anche perchè i ceti armatoriali privati tendono piuttosto all'aumento del costo dei trasporti e non sono disponibili per effettuare forti investimenti richiesti dal rapido rinnovamento della flotta.

Ho letto i verbali del dibattito su questi temi alla competente Commissione della Camera ed anche nella relazione che ci ha fatto il senatore Genco non mi pare sia stata data la dovuta importanza alla marina di Stato, alla FINMARE.

Ritengo invece che, tenuto conto della reale importanza dell'economia marittima, il Governo deve rivolgere la sua maggiore attenzione alla FINMARE ed alle sue società, sviluppando un discorso di più sicure prospettive per l'avvenire di questo settore.

Dopo tante affermazioni, sulle quali mi pare ci sia una certa convergenza di opinioni, eccoci ora di fronte ad un bilancio della Marina mercantile che non riflette affatto la presa di coscienza che oramai esiste in questa materia da parte delle associazioni sindacali ed anche degli ambienti politici.

Il bilancio della Marina mercantile dovrebbe costituire il documento e lo strumento fondamentale della politica statale in questo settore ed invece non lo è.

Il senatore Spagnoli, in un intervento alla Camera nell'ottobre scorso, ebbe a dire:

« Il problema principale è quello della effettiva possibilità di programmare ed attuare una politica della Marina mercantile. In concreto essa è fatta in tutte altre sedi: lavori pubblici, partecipazioni statali, Industria, Tesoro, Finanze, Trasporti ed Aviazione civile ».

Non voglio interpretare questa frase del senatore Spagnoli come una giustificazione ma, anzi, positivamente; tuttavia, bisogna a questo punto passare ad atti concreti.

Certo non è facile. Come l'onorevole Merli diceva: « Vi sono stati, vi sono e vi saranno interessi di varia natura che si faranno sentire nel momento in cui si agirà concretamente in questo settore ».

Ci sono infatti interessi che vogliono continuare per questa strada proteggendo le proprie posizioni di privilegio e, pertanto, gli atti concreti che si vorranno effettuare in una giusta direzione imporranno delle serie battaglie. Certo, c'è il Parlamento che può aiutare a vincere queste lotte ed ad esso ci si deve appellare. Il Ministro della marina mercantile venga qui e ci faccia delle proposte coraggiose; provochi una dialettica all'interno dello stesso Governo contro interessi precostituiti e contro i sostenitori di questi interessi in seno allo stesso Governo; troverà in Parlamento degli alleati in una battaglia che è difficile, ma che oramai è irrinunciabile.

Bisogna fare presto, bisogna accelerare i tempi; la concorrenza incalza e le altre Nazioni si muovono più rapidamente di noi, le nuove tecniche si sovrappongono giorno dopo giorno: siamo già in ritardo.

In un periodo molto breve di tempo il Ministero della marina mercantile ha cambiato per tre volte il suo titolare; non so se questo costituisca un bene o un male. So, per esperienza che, quando si è chiamati ad una nuova responsabilità, ci si tuffa nel lavoro con entusiasmo, vi si portano delle idee fresche e mi auguro che il cambiamento che è avvenuto ultimamente in questo Dicastero dia questi risultati.

Ma ho letto un'intervista del nuovo Ministro Lupis rilasciata ai primi del mese di gennaio ad un giornale del suo partito a Genova. Quale è la nota dominante che vi

si può rilevare? Ancora una volta, a nostro avviso, la cautela.

Ecco alcune delle dichiarazioni contenute nella citata intervista: « abbiamo il dovere di procedere a meditati esami »; « d'altra parte abbiamo ancora due anni di tempo, dato che l'attuale primo programma scade alla fine del 1970 »; « abbiamo davanti a noi il tempo per un approfondito esame »

Da queste parole mi pare emerga, ripeto, molta, troppa cautela, molto, troppo timore di affrontare una battaglia politica che è indilazionabile, di apprestare gli strumenti per questo scontro che si sta avvicinando.

Dopo tante analisi, riconoscimenti, allarmi, libri bianchi, relazioni, indagini conoscitive, prese di posizione che già sono state fatte devo confessare che le prime sortite del nuovo Ministro ci appaiono deludenti; sembra di sentire il Ministro della marina mercantile del Giappone, dove le cose vanno più speditamente; invece siamo in Italia e qui da noi il problema dei tempi diventa decisivo. Comunque le prime sortite del nostro Ministro, permettetemi di ripeterlo sono deludenti, e mi auguro vengano corrette nel corso di questa stessa discussione.

Per ora l'onorevole Lupis ci rimanda al 1970!

Perchè questo rinvio? Eppure nel 1970 si prevede che il quantitativo delle merci sbarcate e imbarcate salirà a 300 milioni di tonnellate ed oggi siamo a 235 milioni di tonnellate con una situazione che è già drammatica. Vogliamo che la forbice tra incremento della flotta e dei traffici aumenti ancora? Io credo che questa forbice non deve più aumentare: dal 1959 ad oggi l'indice di sviluppo della flotta è di 129 punti, mentre per i traffici è di 280: e se fossimo andati al passo con i traffici, come era nostro precipuo interesse, oggi la nostra flotta avrebbe dovuto contare almeno su 10 milioni di tonnellate, mentre invece stiamo appena sfiorando i sette; eppure tutti sappiamo che questa sfasatura nel rapporto flotta-traffici sta alla base del *deficit* della bilancia dei noli. Un deputato alla Camera, l'onorevole Dagnino, nella discussione in quel ramo del Parlamento ci proponeva un problema interessante che voglio

qui riproporvi: « perchè — egli diceva — nonostante l'incremento della flotta sia superiore a quello preventivato, il *deficit* della bilancia dei noli non è diminuito, anzi è aumentato? » e aggiungeva: « si sono forse commessi degli errori di previsione di fondo, d'impostazione nella redazione del piano? » e parlava l'onorevole Dagnino, di un errore di base, quello della non considerazione del rapporto tra scambi e reddito. Però dopo aver contemporaneamente affermato che « bisogna corere ai ripari » e non « preoccuparsi eccessivamente » per il *deficit* della bilancia dei noli, l'onorevole Dagnino non ci ha offerto soluzioni. Bisogna però analizzare quali sono questi errori di fondo; non voglio ora affrontare questo problema; anche perchè ci troviamo, tra l'altro, in fase di seconda lettura del bilancio e credo che la nostra Commissione dovrebbe assumere un impegno, se il Ministro è d'accordo: affrontare più a fondo tali questioni, in modo sereno e pacato, in tono fermo, per cercare di arrivare ad una conclusione concreta per determinare finalmente il decollo di questo settore così importante dell'economia nazionale.

Dobbiamo prepararci a elaborare il nuovo piano quinquennale; però dipenderà da quello che facciamo oggi se nel secondo piano quinquennale il settore dell'economia marittima avrà il posto che gli compete. Abbiamo bisogno urgente di aumentare quantitativamente e qualitativamente la nostra flotta, eppure si è rinunciato in questi anni a considerare l'industria cantieristica come elemento trainante; voi sapete che nei cantieri si produce il 35 per cento della nave e il restante 65 per cento viene prodotto fuori dei cantieri; capisco già le osservazioni che mi potrebbero essere fatte e cioè che, se si propone uno spostamento dalle navi passeggeri alle navi da carico, quel 65 per cento diminuirà, ma comunque non scomparirà, questo è certo, e la cantieristica continuerà a rappresentare un settore promotore di altre attività collaterali. Si sa che l'armamento privato chiede di essere svincolato dal commettere ordini di costruzione ai cantieri navali nazionali e pretende, addirittura, agevolazioni per l'acquisto di navi all'este-

ro, magari usate; e sapete perchè? perchè — come dicono loro, gli armatori privati — la cantieristica nazionale ha una capacità produttiva inferiore alle necessità della flotta. In parte è una scusa, ma è indubbio che una base di verità c'è.

Per la cantieristica abbiamo il famoso piano CIPE 1966: voi lo esaltate, mentre i lavoratori del settore e delle zone interessate non sono dello stesso parere. Non vi viene il dubbio che si siano commessi degli errori di previsione di fondo, di impostazione, nella redazione del piano CIPE per la cantieristica? Per esempio, fino a che punto questo piano stabilisce un rapporto tra necessità della flotta con la funzione e la collocazione che la FINMARE deve avere? E ritorniamo al problema della FINMARE che, secondo noi, è il motorino di avviamento di tutto questo largo settore, mentre essa continua a rappresentare una zona d'ombra nei disegni governativi.

In genere questo tema o non si affronta o quando se ne parla, lo si fa con poco entusiasmo e sfuggendo ai veri problemi. Perchè? C'è una battaglia da condurre, anzi da iniziare; per condurre una battaglia di questo tipo ci vuole una robusta volontà politica. C'è o non c'è questa volontà? Perchè, vedete, dopo le analisi, le prese di coscienza, è questo elemento che ci vuole per passare dalle parole ai fatti. Per mettere le mani, dare ordine in questo settore occorre essere preparati ad uno scontro aspro con le posizioni parassitarie, con gli interessi speculativi, con le rendite di posizione che dominano il campo e che metteranno in atto tutto il loro potere per salvaguardare i privilegi e i benefici, indipendentemente da ogni considerazione di interesse nazionale. Bisogna partire dalla consapevolezza che non vi è coincidenza di interessi tra armamento speculativo privato ed economia nazionale. E non si tratterà certo, di una operazione indolore! Ci troviamo di fronte ad un ceto imprenditoriale che ha perduto — se mai le ha avute — le qualità e le ambizioni di una classe nazionale dirigente e che anzi è vissuto sempre alle spalle della collettività e dello Stato. Tutto questo richiede, quindi, la volontà po-

litica di dare battaglia e raccogliere tutte le forze disponibili. E voglio citare, a questo punto, un esempio: è bastato che il consiglio comunale di Genova votasse a maggioranza per la pubblicizzazione delle imprese di sbarco e imbarco del porto perchè questi interessi di cui parlavo, si scatenassero, mettendo in crisi la Giunta e lasciando la città per due mesi senza Governo. E non è occasionale il fatto che il rappresentante del Ministero della marina mercantile nel corso dell'assemblea del Consorzio autonomo del porto — che discusse e decise la pubblicizzazione delle imprese — si sia astenuto. Questo atteggiamento è di poche settimane fa ed è la prova di quello che pensiamo e andiamo dicendo e cioè che manca in voi la volontà politica di affrontare e sostenere una battaglia nella quale si sa di dover affrontare degli avversari accaniti, ma anche — e questo non bisogna dimenticarlo! — di trovare larghe alleanze sociali; ma quando non c'è questa volontà politica, si ha timore di combattere i nemici, ma si ha anche timore di marciare con gli amici.

Ma le situazioni cambiano, cari colleghi, e se non vi muovete voi del Governo, se non si muove il Parlamento, si muovono oggi i lavoratori del settore marittimo, gli operai del settore portuale e cantieristico, e quel risultato di Genova è già frutto di tale movimento, il frutto di una grande battaglia politica, sindacale, sociale, della intera città di Genova.

Negli anni trascorsi avete impostato una politica che tendeva, in fondo, a sovvertire l'ordinamento del lavoro portuale, alla liquidazione, allo svuotamento delle Compagnie portuali; a ridimensionare — sino alla sua scomparsa — la flotta e le società FINMARE; a emarginare il settore cantieristico.

Questa politica non è passata — dobbiamo prenderne atto tutti quanti — e non è passata nemmeno la linea di privatizzazione dei porti, anche se, in tutti questi anni, la debolezza del potere pubblico e la sua subordinazione agli interessi armatoriali ha fatto pagare un prezzo alto ai lavoratori. Sono aumentate le merci sbarcate e imbarcate del 179 per cento in dieci anni, ma le giornate lavorative nei porti sono aumen-

tate soltanto del 5 per cento, i salari reali dei portuali sono diminuiti del 10 per cento e sono diminuiti i lavoratori permanenti dell'8 per cento.

Si è parlato dei costi portuali. È un problema che è stato al centro di alcune discussioni e scontri negli anni scorsi e si è arrivati persino a forme di linciaggio morale nei confronti dei lavoratori. Ma oggi anche in voi è caduta l'illusione di far passare la riduzione dei costi portuali sui salari e sui livelli di occupazione; la leggenda secondo cui gli alti costi portuali sono da attribuirsi alla manodopera ha fatto il suo tempo. L'elemento più influente sui costi è il tempo di sosta delle navi. È qui che si gioca la sorte dei nostri porti nell'immediato futuro.

Il settore portuale si trova in una fase di trasformazioni tecnologiche e organizzative che non ha precedenti nella storia. Il processo in corso assume caratteri dirompenti: stiamo entrando nell'era dei contenitori, della massimizzazione della pallettizzazione, della estensione — specie nel Mediterraneo — del traffico con i traghetti, della specializzazione degli scali e delle navi. Francia, Olanda, Belgio, Germania Federale fanno investimenti nell'ordine di centinaia di miliardi. Noi, invece, siamo appena a 260 miliardi, per cinque anni, per 140 porti, ben misera somma di fronte, ad esempio, ai 300 miliardi stanziati per il solo porto di Tokio.

La concorrenza portuale si farà sempre più accesa per l'abbattimento delle barriere doganali, per l'efficienza delle comunicazioni, per la politica comune nei trasporti interni nell'ambito del Mercato comune europeo, e noi siamo alle prese con una crisi strutturale dei porti i cui aspetti sono la bassa ricettività, la congestione, il rallentamento delle operazioni, e questo perchè è insufficiente lo sviluppo delle banchine, vi è carenza di mezzi meccanici, manca la specializzazione di magazzini e depositi ed i fondali sono bassi. Il ministro Lupis scrive: « Abbiamo due anni di tempo per meditati esami ». Non è vero, è il momento di passare all'azione concreta. In un suo intervento alla Camera dei deputati l'onorevole Spagnolli ebbe a dire che questo è uno dei

settori in cui i tempi lunghi prevalgono, in genere, sui tempi brevi. Dire, quindi, che abbiamo ancora due anni di tempo per meditati esami significa restare ancorati ad una posizione di partenza sbagliata. È vero che il ministro Lupis nella stessa intervista ha riconosciuto che 260 miliardi per i porti non bastano. Ma quali proposte per l'avvenire vengono fatte in concreto da parte del Governo? Il bilancio, come è stato già detto, non è suo, onorevole Lupis; è un bilancio, diciamo così, di piccolo o medio cabotaggio. Di quei 260 miliardi ne sono stati stanziati 75 e spesi 41. È da tenere conto che 260 miliardi rispondono ad una valutazione fatta nel 1960; cioè nove anni fa si disse che era necessaria tale somma, ma, evidentemente, oggi le necessità sono ben maggiori. Come diceva il senatore Genco, già nel 1963 l'onorevole Dominedò parlava di una previsione di spesa, per dieci anni, di 760 miliardi, e lo stesso Ministero dei lavori pubblici pare abbia fatto una valutazione di 900 miliardi.

S P A G N O L L I . Quello non era un piano, era un censimento.

C A V A L L I . Nella elaborazione del piano quinquennale si era parlato di 330 miliardi per cinque anni; poi siamo passati a 260. Rischiamo allo stato delle cose di spendere in dieci anni quello che si deve spendere in cinque. Che si aspetta dunque? Nelle prossime settimane si dovrebbe provvedere, almeno come misura immediata, al finanziamento di ciò che resta dei 260 miliardi. Non vi è un minuto di tempo da perdere.

Si è ventilata l'idea di intervenire nelle opere marittime con strumenti diversi e più snelli, ma nulla di preciso è stato detto e proposto. Anche a questo riguardo dobbiamo aprire un dibattito; poi vedremo chi è d'accordo e chi non lo è. Constatiamo tutti che i tempi tecnici sono eccessivamente lunghi, che non riusciamo a spendere quello che si stanziava per colpa delle lungaggini della burocrazia, per i numerosi passaggi che vi sono tra un ufficio e l'altro, tra un Ministero e l'altro, data la loro interdipenden-

za, ma poi non si propone nulla. Anche per questo aspetto, quindi, occorrono proposte precise.

Per quanto concerne la flotta, alla sua quantità, qualità ed uso è legato il problema della bilancia dei noli. Ma anche qui vale la pena di vedere le responsabilità: ognuno deve assumersi le proprie. Sappiamo che il nostro tonneggio è di 6-7 milioni, di cui l'89 per cento è dell'armamento privato e l'11 per cento della FINMARE. Quell'89 per cento dimostra che l'armamento privato non è in grado di risolvere il problema di una presenza attiva della marina italiana, che ci porti ad una progressiva riduzione del *deficit* della bilancia dei noli. C'è una responsabilità dei privati, e noi genovesi non ci sorprendiamo: conosciamo il « patriottismo » dei nostri armatori; basta dare uno sguardo ai ruoli dell'imposta di famiglia per comprendere la situazione; ma ci sono anche precise responsabilità governative, politiche. In questi anni si sono lasciati alla FINMARE compiti di mero prestigio. L'ultimo programma di smantellamento riguardante la FINMARE rappresenta, se attuato, l'avvio alla scomparsa totale della presenza pubblica nel settore dei trasporti marittimi.

I privati non ce la fanno; l'iniziativa pubblica arretra. È questa una politica accettabile? Io dico di no. Perché dobbiamo essere rinunciatari fino a questo punto?

Il professor Petrilli ha enunciato una sua filosofia che si può così riassumere: « L'impresa pubblica deve intervenire laddove la iniziativa privata manca ai suoi doveri » Ebbene, questo è uno dei casi clamorosi in cui siamo in presenza di una carenza dell'iniziativa privata. Se il professor Petrilli è nel giusto, chi deve intervenire? Non voglio mettere tutti sullo stesso piano, perché ci sono anche armatori privati che compiono il proprio dovere e sono quindi meritevoli di aiuto, pur con tutti i controlli del caso, ma ve ne sono tanti altri che questo dovere non compiono. Per questi motivi è l'impresa pubblica che deve intervenire.

Il Sottosegretario onorevole Macchiavelli ha di recente svolto una conferenza presso una *club* genovese ed ha avanzato alcune idee;

primo, per le aziende di preminente interesse nazionale ha parlato d'investimenti massicci, ma con carattere produttivistico e redditizio; secondo, ha chiesto aiuti alle aziende private, ma a certe condizioni e cioè in relazione alle rotte che scelgono, al tipo di merci che intendono trasportare, al tipo di navi che intendono costruire.

Su queste linee noi siamo disposti a discutere. Al momento in cui l'onorevole Macchiavelli fece queste dichiarazioni non era ancora stato nominato Sottosegretario e spero che, dopo questo incarico, non abbia cambiato parere e, soprattutto, mi auguro che si batterà per vincere quelle resistenze che certamente incontrerà quando vorrà affrontare un piano per un serio sviluppo della FINMARE.

Sempre l'onorevole Macchiavelli, in un suo intervento alla Camera nell'ottobre 1968, ha detto: « Risulta francamente inconcepibile come il settore dei trasporti marittimi, che condiziona così strettamente l'economia stessa di un Paese industriale, abbia potuto decadere in maniera tale da minacciare, come minaccia, l'espansione dei traffici nazionali e l'equilibrio della bilancia dei pagamenti... », e se la prende con l'opinione pubblica, con gli industriali, con i pubblici poteri.

Non mi interessa qui polemizzare ma, piuttosto, lanciare una sfida all'onorevole Macchiavelli ed all'attuale Ministero della marina mercantile diretto, per due terzi, da compagni socialisti.

Nell'intervento alla Camera cui ho fatto prima riferimento l'onorevole Macchiavelli presentò alcuni obiettivi concreti: « Nel 1970 la flotta deve raggiungere un livello qualitativo pari al 4 per cento della flotta mondiale, cioè 8,4 milioni di tonnellate, il che significa 800.000-1.000.000 di tonnellate annue di stazza lorda.

Si tratta di un obiettivo che si può accettare anche se, per ritornare a far sì che almeno il 50 per cento delle merci importate sia coperto da bandiera italiana, bisognerebbe porsi l'obiettivo di 10 milioni di tonnellate di stazza lorda.

Sul piano qualitativo l'onorevole Macchiavelli sosteneva la necessità di una netta spe-

cializzazione del naviglio: noi attendiamo all'appuntamento il Ministero della marina mercantile, desideriamo vederlo alla prova se è vero, come è vero, che dentro quell'11 per cento di naviglio (700.000 tonnellate) della FINMARE, il naviglio da carico ammonta a sole 190.000 tonnellate pari al 27 per cento dell'intera flotta FINMARE; se è vero, come è vero, che « lo strumento essenziale di una nuova politica marinara è e deve essere l'iniziativa pubblica opportunamente e massicciamente potenziata ».

E qui ritorno per un momento al discorso sulla volontà politica, e in questo ambito al potere contrattuale che il Partito socialista italiano saprà esprimere nel Governo e dentro la maggioranza perchè, ripeto, lo scontro con i grossi armatori privati, con le incrostazioni burocratiche ministeriali non sarà di poco conto.

Ridare alla FINMARE il suo ruolo propulsivo significa affrontare una grossa battaglia e presuppone un ruolo determinante delle Partecipazioni statali nel campo della cantieristica e, in questo settore, si deve avere la forza politica di rivedere le scelte del piano CIPE e gli accordi comunitari riguardanti il settore stesso.

Riassumendo, siamo quindi di fronte ad una crisi strutturale di tutta l'economia marittima i cui aspetti principali sono: il ritardo nella specializzazione delle navi, l'insufficienza quantitativa della flotta, il mancato pieno utilizzo della struttura pubblica, le gravi ripercussioni tuttora operanti nell'industria cantieristica, le strozzature drammatiche delle infrastrutture portuali, i riflessi negativi sui traffici.

Sul piano degli schieramenti abbiamo, da una parte, gli armatori ed i grossi operatori marittimi attestati sulla difesa delle posizioni di rendita, dall'altra, abbiamo i lavoratori, gli operatori economici intermedi, una parte dello stesso armamento privato che si muovono su linee di riforme radicali. In mezzo ci siete voi del Governo: a voi spetta scegliere — e presto — le vostre posizioni, i vostri alleati ed i vostri avversari per proporre poi un vero programma per la economia marittima basato sul trinomio: flotta, cantieri, porti. Insieme a questo pro-

gramma noi vi chiediamo anche precisi impegni politici.

Questo è quanto volevo dire e, nell'attesa delle risposte che ho chiesto, noi oggi non possiamo che esprimere un voto contrario a questo bilancio che è ben lungi dal rispecchiare un tale programma ed una tale politica.

Preannuncio che il mio Gruppo politico presenterà vari ordini del giorno sia di carattere generale che particolare riguardanti la pesca, il problema del demanio marittimo, ed un'impresa di Genova, la SELOM, a capitale pubblico che rischia di chiudere i battenti perchè le società di preminente interesse nazionale non forniscono più il necessario materiale per la produzione.

Si tratta di una lavanderia attrezzata e specializzata in questo settore alla quale viene tolto il lavoro per affidarlo a ditte private; ebbene, chiedo al signor Ministro che intervenga affinchè sia data la possibilità a questa piccola industria, che pure riveste un ruolo importante ai fini dell'occupazione di manodopera, di continuare a lavorare.

S P A G N O L L I . Sono stato titolare re del Dicastero della marina mercantile e non mi è facile prendere la parola, ma non credo di pormi in una situazione sbagliata affermando che continuerò a dire da questi banchi ciò che ho avuto occasione di dire in quella sede e dal banco del Consiglio dei ministri.

Questo bilancio non porta la mia firma, voglio precisarlo per amore di verità, ma desidero intervenire per dibattere alcune tesi di fondamentale importanza.

Anzitutto confermo, e ne sono sempre più convinto, che bisogna arrivare a quella che definisco la *restitutio ad unum* del Ministero; è cioè necessario che il Ministero della marina mercantile sia reso unico responsabile dei problemi marittimi, e dal punto di vista dei problemi stessi e dal punto di vista degli strumenti, per realizzare una politica del mare in modo organico ed unitario.

Quanto è stato detto dal senatore Cavalli, che ringrazio per la sua citazione, mi esime dal dire di più. Ma questa è la strada. Già nel primo turno della mia fatica di « uomo

di mare » (primo Gabinetto Moro), non per vocazione di natura ma per convinzione, una volta visti da vicino questi problemi, avevo cercato di impostare le cose in questo modo. Potrei portare anche qualche esemplificazione di come le cose avevano cominciato ad andare in questa maniera. Per quanto concerne, ad esempio, l'impostazione della politica dei porti per la quale è stata data una prima *trance* di 75 miliardi, per la prima volta il Ministero della marina mercantile è stato responsabile, non evidentemente di portare avanti i lavori, ma d'impostare tale politica.

C R O L L A L A N Z A . Ed è giusto che sia così.

S P A G N O L L I . Questo lo dico per la verità storica. E credo che sia necessario continuare per questa strada. Personalmente ho sempre accettato le critiche che mi sono state fatte sul metodo di come è stata fatta l'impostazione. Del resto, anche quanto detto dal senatore Cavalli ci dovrebbe convincere ulteriormente che è necessario o scegliere di spendere su tutti i porti o su un gran numero di porti italiani le risorse messe a disposizione, oppure di procedere per concentrazione, e questo non solo per quanto riguarda i porti ma anche per gli altri settori. Si è fatta allora una prima concentrazione, modestamente riuscita; ma l'importante è che si sia cominciato a procedere in questo modo. Ecco un'esemplificazione di quel che significa, a mio avviso, *reductio ad unum*, nel settore dei porti come in tutti gli altri settori, che sia cioè il titolare del Ministero della marina mercantile a studiare i problemi, a porli all'attenzione del Governo e poi del Parlamento. La realtà, evidentemente, ci induce a dire che c'è molta strada ancora da compiere in questo senso.

Al riguardo, però — parliamoci chiaro —, dobbiamo tutti riconoscere che non vi è una sufficiente valutazione di questi problemi da parte dell'opinione pubblica italiana, da parte dei giornali che indirizzano l'opinione pubblica, la quale, a sua volta, può influenzare l'atteggiamento governativo e parlamentare;

nel nostro Paese — come è stato giustamente ricordato questa mattina — manca una profonda coscienza marinara. Prima delle opere e prima del danaro occorre una profonda convinzione in questo campo per poter fare bene i programmi e adoperare bene il danaro. Nella passata legislatura — molti dei colleghi di questa Commissione allora non c'erano — con una lunga relazione avevo già esposto questa idea per avere il conforto della Commissione sulla strada intrapresa.

Bisogna continuare in questo modo, anche perchè — come è stato già ricordato — la soluzione dei problemi di un settore, tra lo studio, l'impostazione e l'esecuzione, richiede molto tempo per ovvie ragioni di ordine tecnico. Ma se al Dicastero rimanesse un unico timone — e veramente, a mio avviso, sarebbe necessario che rimanesse a dirigerlo un'unica persona per tutta una legislatura —, probabilmente alla fine si vedrebbero frutti migliori. E questo è un augurio che faccio al mio successore, onorevole Lupis, perchè è indispensabile avere del tempo davanti. Fino a pochi anni fa non c'erano neppure i dati occorrenti su cui impostare dei programmi. Ancora adesso nel settore del demanio, ad esempio, non ci sono dati certi, ed io avevo avviato un certo lavoro in questo senso.

Se possiamo essere d'accordo su quanto da me detto, quali sono le linee d'azione da seguire? Sono quelle per cui ragionatamente si tiene conto anche delle esperienze passate, ed un'esperienza immediata, attuale l'abbiamo proprio per la questione dei porti: è inutile stanziare ulteriori fondi, a meno che non vi siano opere urgenti da fare. Per il resto, onorevoli colleghi, è necessario veramente avere uno strumento più idoneo dell'attuale a disposizione, perchè il Ministero della marina mercantile propone determinate cose, ma poi, in base alle leggi di contabilità generale dello Stato, in base alle procedure attualmente esistenti, e via di seguito, i tempi diventano eccessivamente lunghi, per cui il danaro non speso secondo i tempi tecnici previsti ad un certo momento non è più sufficiente o, comunque, non è spe-

so in modo adeguato alle esigenze che sono sempre urgenti.

Mi pare che su questo punto possiamo essere tutti d'accordo. Ecco allora che viene avanti l'esigenza immediata di decidere quale può essere questo strumento nuovo. Ricordo di aver già posto questo problema all'attenzione del Ministero del tesoro e di quello del bilancio e di aver avviato le cose in maniera che in sede CIPE, dove vengono sentiti tutti i responsabili dei vari settori ed anche le organizzazioni sindacali — come è avvenuto per la cantieristica e per altre impostazioni globali —, si indicassero tutti gli strumenti, che poi naturalmente dovevano essere discussi di fronte al Parlamento, per vedere quale era la strada che consentiva di procedere più rapidamente. E questo strumento lo dobbiamo trovare perchè non è più possibile andare avanti così come si va avanti attualmente. E questa, a mio avviso, è una questione veramente pregiudiziale per la politica portuale italiana e le strozzature esistenti in questo settore sono rese ancora più evidenti dal rapido sviluppo che è intervenuto nel nostro Paese, e di ciò dobbiamo prendere atto. Indubbiamente tali strozzature — bisogna dirlo con estrema chiarezza — condizionano l'ulteriore sviluppo della nostra Nazione che — è bene ricordarlo — è una Nazione essenzialmente trasformatrice di materie prime che importa per circa il 90 per cento via mare e che esporta i prodotti — e cioè il proprio lavoro — per più del 65 per cento per via mare.

Perciò bisogna superare rapidamente la situazione adeguando le attrezzature portuali alle esigenze della Nazione

D'altro canto, se volessimo approfondire il problema dello sbilancio — del *deficit* — dei noli, vedremmo che tutte le Nazioni altamente industrializzate denunciano la stessa situazione di *deficit* dei noli; con ciò vorrei dire che una tale situazione è la prova dello sviluppo generale economico di quelle Nazioni — e la italiana è indubbiamente tra queste — che maggiormente hanno corso sulla strada dell'industrializzazione: e questa è una cosa che non possiamo tacere perchè è la verità.

Forse dovrei parlare del naviglio, della sua qualificazione, eccetera, ma non voglio abusare della pazienza del Ministro e della Commissione.

Passando ad altri settori — senza abordar l'argomento della cantieristica — c'è da dire che tutto il lavoro che è stato fatto ha seguito la visione unitaria della concentrazione per spendere meglio il pubblico denaro; probabilmente ci sarà qualcosa da rivedere, ma la strada della concentrazione è già stata seguita utilmente prima di noi dall'Olanda, dal Giappone, dal Belgio, dalla Germania e dalla Francia; indubbiamente si sono suscitati contrasti, perchè era necessario scegliere su non dico 144 porti attualmente classificati, ma per lo meno su quei porti che nel complesso comportano l'80 per cento del movimento portuale.

Vorrei accennare, parlando ancora un momento, ai porti ed alle navi, perchè non si possono disgiungere i due argomenti. A mio giudizio in questo momento l'Italia deve stare attenta a continuare il suo inserimento in quella che io definisco la « civiltà del petrolio », cioè la civiltà energetica di cui il Paese ha bisogno per sè, ma che può anche trasformare per esportare: non va dimenticato, infatti, che per la sua conformazione geografica l'Italia può essere considerata un molo e penso che anche domani quando — ce lo dobbiamo augurare — sarà riaperto il canale di Suez, anche domani che il petrolio sarà trasportato sulle gigantesche petroliere i cui progetti sono stati eseguiti valutando il costo del periplo africano — e qui non sto a considerare i progetti di nuovi canali di cui pure si è parlato — e senza portare altre considerazioni per dimostrare il vantaggio delle grosse petroliere, l'Italia può e deve mantenere questa sua funzione di « molo ». Questo è un punto che lei, signor Ministro, deve tenere presente. Lei sa che al Ministero io ho lasciato alcune carte in merito: è bene averlo sempre sott'occhio questo problema degli attracchi petroliferi, ma con due avvertenze: la prima è quella che non dobbiamo disturbare un'altra fonte veramente ricca dal punto di vista dell'economia nazionale e cioè il turismo e per il resto, che dobbiamo spen-

dere il meno possibile e nella maniera migliore e, quindi, scegliere i mezzi più convenienti, ma anche qui con una certa concentrazione. Addirittura direi che se ci fosse un'isola da adattare unicamente a base petrolifera, faremmo nè più, nè meno quello che è stato fatto in Inghilterra. Un unico concentramento di questo genere eviterebbe — e di molto — l'inquinamento delle acque e abbasserebbe i costi del petrolio, perchè da dove affluiscono le grandi petroliere, possono più facilmente partire delle petroliere minori per il servizio interno.

A questo proposito c'è un altro problema che bisogna risolvere subito — e in merito c'è una proposta avanti al CIPE — ed è quello dell'attracco nei porti o alle isole galleggianti: bisogna scegliere — e rapidamente — tra i due sistemi. Credo che a questo proposito sia noto un certo mio atteggiamento in merito alla situazione che toccava da vicino il Lazio: chiaramente ho esposto i pro e i contro dell'una e dell'altra soluzione. Poco fa ho detto che nel problema degli attracchi petroliferi bisogna tener presente due accorgimenti; uno è quello turistico, e ne ho parlato; l'altro si riferisce al problema dell'inquinamento del mare.

Anche qui bisogna avere idee estremamente chiare. La Conferenza del mare che ha avuto luogo pochi mesi orsono ha dimostrato che non è l'inquinamento petrolifero quello più pericoloso, a meno che non si tratti di una grossa disgrazia come quella successa nella Manica tempo fa, dove, per il resto, il detersivo usato in grande quantità ha addirittura creato degli ambienti di cultura di germi. La maggior parte dell'inquinamento, pericoloso per quanto riguarda il settore turistico e per lo stesso *habitat* umano, della fauna e della flora, deriva dallo scarico delle fognature dei luoghi abitati e dalle acque di lavaggio dei complessi industriali — specialmente chimici — sia sulla costa che all'interno. Alla Camera dovrebbe trovarsi un provvedimento di legge che si riferisce proprio a questo argomento: depurare gli scarichi a mare dei complessi industriali e delle acque nere delle città e dei villaggi rivieraschi, significa ridurre, e di molto, l'inquinamento del mare. Ripeto che

dopo la Conferenza del mare poche accuse si possono ormai rivolgere al petrolio; se i Paesi mediterranei — non dobbiamo dimenticare che il Mediterraneo è un mare chiuso — si metteranno d'accordo in un Comitato per attuare i punti dell'accordo di Londra, probabilmente molti problemi si risolveranno più facilmente. Se poi terremo presente anche il problema del lavaggio e della depurazione delle petroliere — anche a questo proposito al Ministero c'è uno studio ormai avviato — potremo affrontare con maggior concretezza il problema degli attracchi petroliferi nel quadro della sistemazione delle attrezzature portuali italiane.

Evidentemente molte altre cose ci sarebbero da dire, ma una particolarmente penso possa interessare: il demanio marittimo. Il lavoro da me iniziato deve continuare: il demanio deve essere concepito veramente come un bene pubblico comune, ma qui ci vuole anche l'educazione civica, di concepire il bene comune che vuol dire che è di tutti e tutti ne dobbiamo essere gelosi custodi, in una visione di concreta comunità nazionale.

E qui mi preme riferire quella che è una idea (che del resto ci viene dalla Francia) per utilizzare, senza aggravare ulteriormente le finanze dello Stato, il demanio marittimo specialmente dell'Italia meridionale: la creazione di porti turistici, da concepire non soltanto come baia, come piccolo rifugio, ma veri e propri piccoli porti forniti di tutto il necessario per la navigazione turistica (stazioni di rifornimento, officine, eccetera); in questo senso ritengo debba essere avviato a risoluzione il problema attraverso il demanio marittimo, con concessioni che tengano conto di un canone soltanto ricognitivo e che per il resto si badi a quello che dev'essere una visione razionale e ragionata di ammortamento del capitale che si vuole investire; penso che questa cosa potrebbe essere di estremo interesse. Dopo di che ben venga il capitale privato; esso contribuirà a risolvere un problema importante per lo sviluppo turistico senza impegnare lo Stato, anche in questo settore, dato che lo Stato è già molto impegnato per i porti comuni (industriali e commerciali).

C R O L L A L A N Z A . Lei ha perfettamente ragione; bisognerebbe però che il demanio non continuasse a massacrare il paesaggio con delle costruzioni che hanno rovinato gran parte delle zone più belle del Mezzogiorno d'Italia.

S P A G N O L L I . Lei ha ragione, ma questo m'induce a ritornare indietro. Io ho parlato dei problemi in linea generale; ho parlato degli strumenti e tra questi non ho, finora, parlato degli uomini. Io penso che le coste italiane debbono avere come supremi responsabili solo gli esponenti centrali e periferici del Ministero della marina mercantile, perchè oggi — diciamolo chiaramente — c'è una certa confusione di competenze nelle coste e nei porti.

P I C C O L O . Io concepisco le capitanerie del porto come le guardie costiere che troviamo negli Stati Uniti.

S P A G N O L L I . Sono d'accordo. Ma basterebbe intanto che le attuali capitanerie di porto avessero elementi sufficienti a disposizione.

Un ultimo problema desidero trattare, ed è quello degli uomini. Io penso — e l'ho detto in un momento in cui la frase poteva essere fraintesa — che sarà veramente un grande Ministro della marina mercantile colui che riuscirà a portare avanti con molta decisione il problema degli uomini che lavorano sul mare e che dal mare ricavano il sostentamento per sè e le loro famiglie. In questo settore l'arco degli uomini va dai pescatori — e sia chiaro che per la pesca si deve passare dalla politica di tutela a quella di incentivazione, tenuto conto di quello che si muove nel MEC — ai portuali i quali hanno presentato la loro richiesta di statuto non molto tempo fa. Per quanto riguarda il passato io accenno solo a questo: se ho fatto una certa battaglia, gli stessi portuali hanno convenuto ad un certo momento che l'avevo condotta nel loro stesso interesse; sia per la regolamentazione normativa del settore (vedi assistenza) che per i fondi portuali, eccetera. Qui occorre parlare dei costi portuali per ricorda-

re le loro molte componenti; ho sempre rifiutato l'idea che il costo fosse solo quello del lavoro, tutt'altro!

Ecco il problema delle autonomie portuali (tutte sono state concesse con la salvaguardia delle ragioni di vita dei lavoratori portuali) ma deve essere portata avanti anche un'altra politica, cioè quella per cui via via, ma con molta decisione — il caso di Savona è una dimostrazione di quello che sto dicendo —, dal sistema delle tariffe a quantità si passi al sistema delle tariffe a tempo. In sostanza, se uno lavora un'ora, sarà retribuito per quell'ora in cui lavora, ma non perchè assiste soltanto al lavoro che fanno le macchine. Ecco il contrasto che nasce tra progresso tecnologico, che è necessario agli effetti dell'economia generale del Paese, e le ragioni di coloro che traggono il loro sostentamento dal lavoro manuale

E allora bisogna continuare a far sì che l'uomo si specializzi nell'uso delle macchine, così raggiungendo due vantaggi: meno fatica e più guadagno. Naturalmente questo processo non può che essere graduale come, del resto, tutte le cose umane.

L'onorevole Ministro e la Commissione certamente sanno che quando sono ritornato dal Ministero delle poste a quello della Marina mercantile mi sono trovato di fronte ad uno sciopero dei marittimi. Quello sciopero però è stato risolto — e devo dare atto anche all'Intersind e quindi al gruppo delle aziende di Stato, del loro impegno di collaborazione costruttiva — dal punto di vista normativo ed economico in maniera soddisfacente, per ammissione degli stessi sindacati. Vi sono però sulle navi ancora condizioni che devono essere migliorate — anche i marittimi sono cittadini come gli altri di fronte alla legge e alla Costituzione —, da vari punti di vista.

Anche questo capitolo rientra nei problemi degli uomini che sul mare vivono e dal mare traggono il sostentamento per loro e per le loro famiglie.

Mi sono limitato ad esporre poche delle osservazioni, forse non del tutto ordinate e ne chiedo scusa, come chiedo scusa se ho parlato forse un po' troppo della mia personale esperienza. L'ho fatto unicamente

per la passione che porto a questi problemi.

P R E S I D E N T E . Data l'ora tarda, poichè non si fanno osservazioni, rinvio il seguito della discussione alla seduta pomeridiana che avrà inizio alle ore 17.

La seduta termina alle 13,10.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 6 FEBBRAIO 1969

(Pomeridiana)

Presidenza del Presidente TOGNI

La seduta ha inizio alle ore 17,05.

Sono presenti i senatori: Abenante, Andò, Avezzano Comes, Bargellini, Bonazzi, Cavalli, Crollanza, Fabretti, Florena, Genco, Lombardi, Maderchi, Noè, Piccolo, Raia, Spagnolli, Tansini, Togni e Volgger.

Ai sensi dell'articolo 18, ultimo comma, del Regolamento del Senato, è presente il senatore Sema in sostituzione del senatore Ferrari Giacomo.

Interviene il Ministro della marina mercantile Lupis.

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1969

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

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1969 — Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile ».

F A B R E T T I . Siamo ancora una volta qui a discutere su un bilancio che è stato definito da più parti tradizionale: il bilancio del Ministero della marina mercantile. Pur con la lievitazione delle cifre che ricorda-

va il relatore, tuttavia si tratta di copertura di leggi già approvate; si tratta quindi di un bilancio che non è in grado di avviare a soluzione problemi che interessano questo delicato e importante settore. Già la cifra di 106 miliardi, che rappresenta l'1,5 per cento dell'intero bilancio statale, è indicativa del nullo o quasi mutamento sostanziale degli indirizzi, anche se oggi vi è un Governo di nuovo tipo, una nuova maggioranza, per cui l'apporto di forze politiche nella nuova compagine governativa non muta le scelte e gli orientamenti che già furono della Democrazia cristiana. Nulla è mutato malgrado la presenza di un ministro, l'onorevole Lupis, di estrazione socialista: la maggioranza è la stessa, discute sulla stessa linea, sulla stessa impostazione e con gli stessi contenuti. Eppure si afferma che la discussione del bilancio è un atto fondamentale circa le scelte e gli orientamenti della politica economica e della politica sociale del Paese.

Questa realtà io credo che ponga seri problemi di carattere politico, problemi di riflessione, di approfondimento critico alla maggioranza tutta, ma in particolare alle forze del Partito socialista italiano. È una situazione strana che porta, di fatto, alla negazione di ogni dialettica politica positiva. Abbiamo ascoltato con molta attenzione il tono amaro del senatore Zannier nel suo intervento sul bilancio dei lavori pubblici, quindi non dico cose nuove; ma queste critiche e queste amarezze non è sufficiente esporle in modo platonico: occorre a mio avviso, per coerenza, trasformare quelle critiche in motivi di lotta politica all'interno della stessa maggioranza, nel Parlamento e nel Paese.

Un simile dibattito non è possibile farlo su questo bilancio, me ne rendo perfettamente conto, sia per il tempo che per le scadenze che ci stanno di fronte; soprattutto per il modo come il bilancio viene elaborato e ci è stato presentato: cioè per le scelte già fatte al di fuori del Parlamento. Ma io penso che questo dibattito possa e debba essere fatto al di fuori del bilancio. Chiediamo, quindi, al Ministro e alla maggioranza un dibattito approfondito per ogni settore di questo Dicastero. Io credo che in questa se-

de — ed è un appello che rivolgo alle forze del PSI, ma anche a quelle della Democrazia cristiana che tante perplessità e critiche hanno portato in questa discussione — si possa chiedere e sapere in qual modo viene diretto questo settore; e il Partito socialista potrà ben far pesare la sua presenza nel Governo in questa sede. Noi vogliamo sapere che cosa intende fare il Governo e lo vogliamo sapere in modo concreto, nella maniera più rapida ed esauriente possibile. Una tale posizione, un tale dibattito, un tale scontro politico deve rapidamente portare al superamento della contraddizione tra i limiti delle disponibilità finanziarie fissate dal bilancio e le necessità impellenti delle varie componenti dell'economia marittima e le necessità di essa per renderla idonea ai pressanti ed urgentissimi bisogni del Paese; in un secondo momento deve portare al superamento di una politica frammentaria, per certi aspetti caotica, che rende scarsamente produttivi anche i pochi mezzi che lo Stato vi investe; in terzo luogo deve portare al superamento della gravissima strozzatura che sorge in un Paese come il nostro nel quale l'economia cresce per il concorso e la spinta di varie forze e, tra queste primissima, quella del lavoro; si sviluppa l'industria, seppur in modo inadeguato, sul piano territoriale e settoriale; per riflesso crescono le esigenze di trasporto di materie prime, di manufatti, tra le varie regioni, e soprattutto da e per l'estero, ma a questo sviluppo non corrisponde la realtà, perchè non si è provveduto ancora adeguatamente alla rete portuale, la quale attualmente provoca gravi aumenti dei costi delle merci a causa, come è già stato ricordato, della scarsità di banchine, della scarsità di fondali, della scarsità di attrezzature meccaniche, della scarsità di spazi. Qui siamo di fronte a quella rivoluzione del sistema del traffico che si riferisce all'inadeguato collegamento sia viario che ferroviario. In proposito, desidero ricordare il problema del traffico, sia stradale che ferroviario, di Ancona che è strozzato dal passaggio a livello del Mandracchio; con le conseguenze drammatiche facilmente immaginabili. Queste sono le cause vere degli elevati costi del-

le operazioni di carico e scarico delle merci nel porto.

Da qui la necessità, data la connessione tra i porti e lo sviluppo economico del loro *interland*, di realizzare la gestione pubblica, democratica dei porti: ciò può portare a prevenire contrasti di interessi e agitazioni nei porti tra i lavoratori e le forze economico-sociali interessate all'attività portuale stessa.

Non corrisponde adeguatamente a queste esigenze la flotta mercantile sia come quantità di navi che come qualità e tipizzazione, sia anche per la stessa avanzata età di notevole parte della flotta. Il relatore Genco, a questo proposito, ha affermato che il problema del rinnovamento della flotta e del suo stato di avanzamento è stato risolto: non è vero...

G E N C O , *relatore*. Non ho detto questo: ho invece affermato che nel contesto delle scelte si pone, adesso, la priorità dell'incremento quantitativo della flotta, anzichè di quello qualitativo, essendo stata — la flotta — in grande parte svecchiata.

F A B R E T T I . Comunque bisogna tener presente che in questo quadro del rinnovamento, il ringiovanimento e la specializzazione della flotta — e parlo della flotta in senso generale — costituiscono provvedimenti che s'impongono d'urgenza. E aggiungo che nessuno nega che tale problema non sia stato affrontato e con risultati relativamente positivi. A ciò, del resto, ha contribuito anche la nostra critica costruttiva, le nostre proposte, la pressione delle categorie interessate più direttamente, ma ciò non è sufficiente, non è adeguato al bisogno di colmare il divario tra la nostra flotta mercantile ed il trasporto delle merci via mare.

Quanto si è fatto non colma tale divario già esistente negli anni precedenti l'avvio della programmazione economica, ma durante questi ultimi tre anni, nonostante quanto si è fatto, non solo non si è raggiunto il necessario equilibrio tra flotta e traffici, ma lo squilibrio si è ulteriormente accentuato e questo perchè il traffico delle merci — da e per l'Italia — è cresciuto assai

più di quanto è cresciuta o si è ammodernata la flotta. Abbiamo camminato più lentamente degli altri Paesi: è stato ricordato, ed io lo ripeto, che nel 1958 occupavamo il quarto-quinto posto rispetto alle flotte degli altri Paesi del mondo con il 4,2 per cento; oggi, nel 1968, siamo scesi al 3,5 andando ad occupare l'ottavo posto, facendoci superare anche da Paesi che non hanno la nostra tradizione marinara: questo è successo perchè quei Paesi hanno capito tutta l'importanza che riveste questo settore; ma soprattutto deve preoccuparci l'accentuazione del divario tra la nostra flotta e i nostri traffici. (Non è che sottovalutiamo l'importanza e il valore di mantenere un certo rapporto di equilibrio tra la nostra flotta e la portata dei traffici degli altri Paesi). È qui che si vedrà l'impegno che la maggioranza e il Governo metteranno, insieme, per risolvere un tale problema.

Questa insufficienza è testimoniata dalla presenza sempre minore della nostra flotta nei traffici che si svolgono nei porti italiani (siamo scesi al di sotto del 27 per cento nel 1967; dalla crescita del *deficit* della bilancia per i noli marittimi e questo *deficit* si va paurosamente accentuando: siamo passati dai 14 milioni di dollari del 1962, ai 136 milioni di dollari del 1967, con una crescita preoccupante per la stessa stabilità della nostra bilancia dei pagamenti e della nostra economia marittima. Sono saltati gli obiettivi — questo è il punto sul quale dobbiamo far convergere la nostra attenzione — del piano quinquennale riguardanti il pareggio della bilancia dei noli previsto per il 1970, per il quale periodo si era previsto un aumento della flotta sino a otto milioni di tonnellate. Perchè non si è realizzato questo obiettivo? D'altronde anche se realizzassimo un equilibrio tra la nostra flotta e i traffici allora previsti, non è detto che si creerebbero le premesse per un pareggio della bilancia dei noli, perchè mentre noi staremo faticando per raggiungere quell'equilibrio, si aumenterà lo squilibrio data la crescita dei traffici con le presenze straniere e ancora una volta si ridurrà l'incidenza, il peso della nostra flotta rispetto a quello degli altri Paesi. E a questo proposito si

può dare una valutazione, cioè si può tentare di spiegare perchè sono saltati gli obiettivi che si erano stabiliti.

Questo è successo perchè in partenza sono state fatte delle valutazioni sbagliate; i dati elaborati dal professor Saraceno indicavano per il 1970 200 milioni di tonnellate di merci da e per l'Italia. Vorrei che i colleghi riandassero col pensiero ai nostri discorsi per i precedenti bilanci e si vedrà come già noi criticassimo quella formulazione, come già noi indicassimo l'errore commesso in quelle cifre sin dal 1966 e i fatti, purtroppo, hanno dato ragione a noi, perchè già nel 1967 eravamo giunti a 234 milioni e nel 1968 abbiamo toccato la punta di 250 milioni di tonnellate, il che fa prevedere per il 1970 la cifra di 300 milioni; per cui — ritornando alla flotta — il traguardo previsto di 8 milioni di tonnellate è già insufficiente.

Ma a queste nostre critiche non si è dato ascolto e si è andati avanti come se le previsioni del piano quinquennale fossero valide.

Questa situazione si è riflessa sulla cantieristica e sulle scelte fatte; da questo preoccupante ritardo, dai gravi squilibri tra flotta e traffici, dal mancato realizzo di obiettivi del piano quinquennale, dalla mancanza di adeguati investimenti in questi settori vitali trova alimento, fondatezza e conferma la nostra critica alle scelte e decisioni riguardanti la cantieristica di Stato (vedi piano CIPE).

È oramai da alcuni anni che i cantieri hanno commesse sufficienti per arrivare ad una piena occupazione, ad un pieno utilizzo degli impianti; i cantieri hanno lavoro per qualche anno ed ottime sono le prospettive per commesse nuove; i traffici e le flotte hanno dunque un futuro di sviluppo a livello mondiale e nazionale ma, in questo momento, noi non riusciamo a produrre navi sufficienti al fabbisogno del Paese. Naturalmente, ciò è anche di ostacolo alla acquisizione di commesse estere perchè o lavoriamo per noi o per l'estero.

La nostra critica non è mai stata rivolta alla razionalizzazione o specializzazione dei cantieri; gli onorevoli colleghi sanno che siamo stati noi i primi a ravvisare l'esigen-

za della riduzione dei costi nella costruzione delle navi sostenendo la tesi della politica dei costi congiunti, tenuto conto che l'Italia dispone di una serie di impianti e di attività produttive connesse alla costruzione delle navi per cui si sarebbe potuti giungere ad una riduzione dei costi.

La nostra critica e resistenza al piano CIPE riguardavano e riguardano la politica delle smobilitazioni; questa è una posizione assunta non solo da noi ma anche dai lavoratori e dalle loro organizzazioni sindacali. Ci siamo ridotti a poter produrre non più di 6.000-7.000 tonnellate annue — basta vedere i dati e le cifre per rendersene conto — mentre si doveva ampliare rapidamente la capacità produttiva onde avere una flotta adeguata.

Al riguardo, desidero fornire alla Commissione alcuni elementi di valutazione; nel 1967 abbiamo avuto impostato naviglio per 571.466 tonnellate di stazza lorda, il naviglio varato è stato di 482.091 tonnellate, quello consegnato di 424.362 tonnellate. Queste sono cifre che si possono riferire, con lievi modificazioni, anche all'anno 1966, ad anni, cioè, di piena occupazione! Credo, purtroppo, che anche per il 1968 i dati non saranno molto diversi e tanto meno per il 1969.

Eppure in questo periodo non mancano le commesse sia a livello nazionale che internazionale se è vero, come è vero, che nel 1967 — ad esempio — i nostri cantieri avevano un carico di lavoro di 1.802.000 tonnellate.

Questa è dunque la situazione nel settore cantieristico, per la flotta, i porti eccetera. Ma se per dovere e necessità guardiamo ad un altro settore — che se pure può sembrare marginale ha la sua importanza — vediamo che le cose non cambiano di molto: mi riferisco alla pesca.

Qualche progresso vi è stato, lo ammettiamo, non ci sembra tuttavia giustificato il diffuso ottimismo che la maggioranza di Governo nutre in merito a questo problema.

Abbiamo aumentato la quantità del pescato — 250.000 tonnellate nel 1967 — ma cresce lo squilibrio della bilancia commerciale in quanto il *deficit* per acquisti all'estero di prodotti ittici è salito, sempre

nel 1967, a 62 miliardi e tende a crescere ancora.

Si è costituita una notevole flotta oceanica per la pesca — oltre 90 unità — e decisivo è stato il concorso dello Stato. Ma come è stata costruita ed è ora composta tale flotta? In che modo abbiamo favorito la cooperazione, unico mezzo per lo sviluppo di questo settore? Si tratta di tutte navi idonee a tale tipo di pesca e sono adeguatamente attrezzate? In definitiva, sono stati spesi bene i soldi dello Stato? A nostro avviso solo in parte perchè non sono stati perseguiti gli scopi prefissi.

C'è infatti da domandarsi come viene coordinata l'attività di tale flotta, come viene assistita; la risposta a tali quesiti non può essere positiva.

Che cosa si è fatto sul piano della ricerca scientifica? Sul piano del trasporto e conservazione del prodotto ittico? Sul piano della commercializzazione?

Queste stesse considerazioni valgono in gran parte anche per la pesca di altura nel Mediterraneo: si tratta di un settore che offre ampie possibilità di sviluppo. È una affermazione non mia, onorevole Ministro, e la inviterei a leggere gli atti del Convegno tenutosi nel 1968 alla Fiera di Ancona sulla pesca, dove persone specializzate hanno affermato che vi è una notevole possibilità di sviluppo della nostra pesca nel Mediterraneo; bisogna conoscere ciò che questo mare ci può dare e per fare questo bisogna mettere in cantiere la famosa nave scientifica che Nazioni meno progredite di noi in questo settore hanno già: mi riferisco alla Jugoslavia, alla Tunisia eccetera, tutti Paesi che ci vanno superando. La ricerca scientifica in questo settore è diventata un'esigenza indispensabile; navi ricerca per l'oceano, dunque, navi « fattoria » per l'Atlantico e nave scientifica per il nostro Mediterraneo.

Siamo paurosamente in ritardo ed il 1° gennaio 1970 entrerà in vigore la liberalizzazione del mercato dei Paesi aderenti al MEC. Come ci stiamo preparando a questo avvenimento? Quali conseguenze provocherà se è vero che abbiamo investito poco più di 318 milioni — lo 0,3 per cento dell'intero bilancio del Ministero — in questo settore?

Questi dati stanno a dimostrare lo stato di indifferenza nei confronti di una scadenza pur così importante per l'economia europea e mondiale.

E vengo alla questione drammatica del personale impiegato sulle navi da pesca.

È indubbiamente positiva la riforma del sistema pensionistico realizzata con la legge n. 658 del 27 agosto 1967; i colleghi sanno con quanta passione abbiamo contribuito alla elaborazione del problema del riordinamento della previdenza marinara, ma quale aggravio è derivato ai pescatori dipendenti ed alle piccole aziende?

Si pone dunque il problema di migliorare tale previdenza e di alleggerirne il carico contributivo.

Ma oltre queste cose da perfezionare quanti altri problemi si devono affrontare? Mi riferisco alla assistenza ospedaliera ai familiari, agli assegni familiari, eccetera.

Ma per arrivare a tali riforme è anche necessario pensare a selezionare la categoria per vedere quanti tra questi lavoratori sono lavoratori dipendenti, quanti sono pescatori per conto di grosse navi, quanti sono piccoli pescatori con barche proprie ma poveri, quanti sono pescatori ed armatori allo stesso tempo con capacità economiche rilevanti.

Ma pongo al Governo un'altra domanda: la preparazione tecnica di questi lavoratori a che punto sta? Che livelli ha raggiunto? E sa il ministro Lupis che molti pescatori lavorano senza contratto e con modesti contratti locali?

Questa gente non gode di ferie, del riposo settimanale, della tredicesima, dell'indennità di licenziamento; questi diritti sono negati alla gente di mare. Cominciamo dunque a far rispettare agli armatori i contratti, di modo che i lavoratori di questa categoria guardino con più serenità all'avvenire; mettiamo fine ad una situazione diventata insostenibile.

Perchè non è possibile istituire per questa gente un fondo centrale come per i portuali?

I giovani, senatore Spagnoli, non vogliono più andare in mare, non perchè non vogliono allontanarsi da casa, ma perchè non se la sentono di sopportare l'immenso sacrificio della vita di mare, specialmente sulle

navi da pesca, avendo ogni giorno di fronte pericoli logoranti senza avere, in contrapposto, un'assistenza adeguata; così i nostri giovani preferiscono fare gli emigranti con la conseguenza che, a stento, si riesce a formare gli equipaggi per l'Atlantico!

Non ho cercato di mettere in luce insufficienze, carenze, scarsità di investimenti, ritardi, assenze di volontà politica e quindi di scelte perchè all'opposizione spetta questo compito oppure perchè è costume dei comunisti dire che tutto va male, ho anzi cercato di dare giusto rilievo a quanto si è fatto; ma ancora una volta ho dovuto insistere sulla necessità ed urgenza di fare meglio e con mezzi adeguati.

Il mio intervento non si è ispirato ad un'astratta polemica, ma ho inteso dire ciò che è necessario fare per il Paese, per il suo sviluppo economico. Noi dobbiamo fare gli interessi dei lavoratori, dei consumatori, delle categorie economicamente e socialmente più interessate a questi problemi.

Del resto, sono critiche e rilievi che da anni noi muoviamo al Governo e, per la verità, ora non siamo più soli a farle: uomini della maggioranza, relatori ai vari disegni di legge, Ministri, in scritti, discorsi e documenti denunciano l'insufficienza di ciò che si fa in questo settore.

Ma ciò non basta! Bisogna attuare scelte, decisioni, effettuare investimenti adeguati e di questo non troviamo riflesso nelle cifre e nelle scelte del bilancio.

Da ciò deriva la nostra opposizione; speriamo che sia l'ultimo bilancio tanto inadeguato anche se, per il 1969, bisognerà andare oltre quello che è stato già fissato.

Bisogna che il Governo compia uno sforzo affinché, anche nel corso del 1969, si vada oltre i limiti prestabiliti e, in proposito, farò alcune domande su talune importanti questioni onde conoscere il pensiero e l'orientamento del Governo stesso, premessa ad un dibattito approfondito nei vari settori e per i provvedimenti da adottare.

Sono queste le domande che pongo: intende il Governo realizzare il finanziamento del potenziamento dei porti previsto dal piano quinquennale entro il 1970, considerata la esiguità della somma prevista, divenuta an-

cor più insufficiente dato l'imprevisto grande sviluppo dei traffici marittimi del nostro Paese? Per la flotta mercantile, come intende il Governo potenziarla adeguandola agli impellenti bisogni dei traffici marittimi i quali richiederebbero una flotta di almeno 10 milioni di tonnellate entro il 1970 compreso in primo luogo il potenziamento della flotta di Stato?

Per i cantieri navali, considerata la inderogabile necessità di dotare urgentemente la marina mercantile delle navi occorrenti ai traffici del Paese e di poter soddisfare alle commesse estere di costruzioni navali, come intende operare il Governo per aumentare la capacità produttiva dei cantieri nazionali mettendoli in grado di soddisfare le su esposte necessità, alle quali non ha provveduto nè può provvedere il piano di ristrutturazione del CIPE?

Come si pensa di ristrutturare la pesca, considerate l'imminenza dell'entrata in vigore degli accordi MEC il 1° gennaio 1970 e le condizioni di assoluta mancanza di coordinamento e di adeguate strutture per pescare, conservare, distribuire il prodotto ittico a prezzi che ne favoriscano il consumo e tali da contenere la concorrenza dei prodotti degli altri Paesi, almeno del MEC?

Come si pensa di rifinanziare adeguatamente la legge 28 marzo 1968, cioè quella per l'estensione al Centro-Nord dei benefici concessi dalla Cassa per il Mezzogiorno, considerato che il finanziamento previsto da tale legge è assolutamente irrisorio?

Si intende operare perchè sia ulteriormente potenziata la flotta peschereccia oceanica, costruendo moderne navi da pesca per conto dello Stato, dandole in gestione direttamente a cooperative di pescatori, attuando così un impegno previsto dal Piano quinquennale di sviluppo economico?

Con quali provvedimenti urgenti si intende provvedere alla organizzazione della ricerca scientifica, dello studio della fauna ittica nel Mediterraneo e nell'Atlantico ed alla effettiva preparazione tecnico-professionale degli equipaggi?

Quali provvedimenti si intende adottare onde assicurare ai pescatori e loro famiglie

la parità di trattamento previdenziale, assistenziale, contrattuale?

Mi rendo conto delle difficoltà del Ministro di rispondere a questi fondamentali quesiti che travagliano l'intero settore dell'economia marittima, data anche la brevità del tempo per riflettere su queste cose. Rinnovo quindi la richiesta di un urgente dibattito in Commissione su tali questioni.

Ma il più difficile è rispondere positivamente a queste domande, date anche le necessità di altri settori che qui abbiamo discusso: trasporti, lavori pubblici, eccetera. Ed io ritengo che non si risolvono questi problemi attraverso l'unificazione del Dicastero della marina mercantile, affidandogli l'intera responsabilità di decidere per i vari aspetti di sua competenza. Non è questo il punto. Le idee ci sono, le esigenze sono avvertite; ma non basta. Appare per noi evidente come solo con una diversa politica economica, con diverse scelte di investimento del reddito nazionale, si consentirà di avviare a soluzione questi ed altri problemi. Ma qui occorrerà quella certa politica che, insieme alle forze sane del Paese, il Governo deve fare se si vuole risolvere questi problemi che il senatore Cavalli stamane ha ricordato.

S E M A . Signor Presidente, l'illustrazione fatta dal relatore questa mattina contiene indubbiamente degli elementi interessanti, ma certamente l'intervento così pacato, politico e tecnico del collega Cavalli, nonché quello così ricco del collega Fabretti, forniscono argomenti di ripensamento sia al relatore che al Governo. Se così non fosse, le discussioni che facciamo in Parlamento non avrebbero significato e le cose giuste, che il relatore ha detto e che l'ex ministro Spagnoli ha ricordato, suonerebbero false; suonerebbero semplici concessioni a istanze che oggi provengono da vaste masse popolari, dalle stesse proteste dei lavoratori, da rivendicazioni che fanno presa sull'opinione pubblica: non più da gruppi di avanguardia di operai metallurgici, da gruppi di operai del porto, da gruppi di marittimi di alcune società di navigazione. La coscienza della necessità impellente di una nuova politica in

tutto il settore marinaro è diventata, infatti, abbastanza estesa; non tanto estesa — debbo riconoscerlo — quanto questo aspetto richiede.

Il relatore dice: non abbiamo fatto, nonostante tutto, una politica spiccatamente marinara.

G E N C O , *relatore*. Lo confermo.

S E M A . È giusto; ma dire questo e condividere le linee della relazione sul consuntivo del 1967 e i dati del bilancio che discutiamo, che cosa significa? Non dico che si tratta di un'affermazione ipocrita; ma come la trasforma lei e tutti coloro che la condividono in dati di fatto? La prima conseguenza che ne dovrebbe derivare, è questa: il signor Ministro dovrebbe ammettere che, per attuare una politica che comincia ad essere spiccatamente marinara, noi dobbiamo, non dico cambiare tutto, ma parecchio.

Per nostra fortuna cominciamo a sentire sia da lei sia dall'onorevole Spagnoli, alcune cose interessanti: per esempio, che c'è un certo interesse alla politica marinara, che bisogna eliminare l'inquinamento delle acque, che bisogna porre fine al saccheggio del demanio, che bisogna pensare a questo prezioso personale che lavora sul mare, al problema dell'unificazione e così via, tanto per citarne alcune.

G E N C O , *relatore*. Non è la prima volta che lo dico!

S E M A . È la prima volta che sono in questa Commissione e mi scuso se non ho sentito queste sue affermazioni, fatto si è che le cose non sono mutate. Non si parla più della crisi dei noli, dei traffici e dei cantieri. Come faccio allora a credere all'unità della linea di questo Governo quando lei non parla della crisi dei noli e dei cantieri e quando, invece, quattro giorni fa il ministro Preti impostava tutta la sua risposta, ad una mia interpellanza sui problemi di Trieste, riferendosi alla presunta crisi mondiale e dei cantieri della Germania, dell'Inghilterra, della Francia, dell'Ita-

lia e così via? Oggi è il 6 febbraio 1969 e c'è qui un giornale — che non è l'« Unità » — è « 24 Ore » — il quale dice: « andamento positivo delle costruzioni navali: primato negli ordini per i cantieri mondiali » eccetera. È vero allora quello che dico io o quello che dice il ministro Preti? O è vero quello che sembra credere lei?

G E N C O , *relatore*. È vero che i nostri cantieri sono carichi di ordini. Ma è anche vero che in Inghilterra hanno sui loro scali, un terzo dei nostri carichi di lavoro. Mi dispiace di non avere qui tutti gli elementi che hanno formato oggetto di meditazione da parte mia.

S E M A . Ho avuto modo di seguire questo problema da quindici anni perchè ho fatto parte di una commissione nazionale dei cantieri e di una commissione internazionale: quindi lo conosco abbastanza e interessa tanto da vicino la mia città

G E N C O , *relatore*. È vero quello che ho detto a proposito dell'Inghilterra?

S E M A . Non c'è crisi in nessun cantiere, salvo in quei casi in cui ha voluto provarla il Ministro chiudendo alcuni cantieri: come abbiamo fatto noi, in Italia!

Proseguendo, comunque, devo fare altre considerazioni. Questo bilancio porta ancora l'impronta dell'epoca in cui la nostra programmazione economica, e in particolare quella del settore marinaro, nasceva sulla base di una valutazione tipo, quella cui accennavo prima, cioè di una crisi dei traffici, di una crisi dei noli e di una crisi cantieristica. Perciò è alquanto preoccupante che accanto a questi riconoscimenti ci sia una specie di autosoddisfazione; non trovo quella inquietudine nè quella impazienza che si manifestano in tutti i Paesi del mondo di fronte a questi problemi. Dovrei dire che ho avvertito questa impazienza, a proposito, ad esempio, della posizione dell'Italia nel Mediterraneo, in una Commissione come quella della difesa e in un relatore come l'onorevole Bettiol della Commissione esteri, molto di più di quanto non lo sen-

ta in questa Commissione che, accanto a quella degli esteri, dovrebbe essere la più sensibile a tutto ciò che avviene nel mondo.

In questi ultimi anni abbiamo assistito ad una vera e propria rivoluzione in tema di tipizzazione di navi, di sistemi di trasporto, di operazioni di carico e scarico delle merci, di attrezzature portuali. Paesi che non avevano flotte sono diventati o stanno diventando potenze marinare. Non parlo poi delle bandiere ombra, dietro le quali si nasconde il fior fiore dei nostri patriotti, dei nostri armatori o finanziatori; ma della Svizzera, della Cecoslovacchia, della Polonia, della Rumenia, della Jugoslavia, dell'Unione Sovietica, parlo cioè di Paesi che fino a ieri non contavano niente nella navigazione. Eppure, la politica governativa sin qui perseguita è costituita da una assoluta insensibilità verso questo settore. Ciò è particolarmente grave in un Paese quale l'Italia, caratterizzato da un eccezionale sviluppo costiero e da un gran numero di porti: abbiamo 8 mila chilometri di costa, 140 porti, siamo immersi nel Mediterraneo, non c'è città d'Italia dalla quale non si raggiunga il mare in poche ore. Nessuna potenza, se si esclude l'Inghilterra, ha i suoi centri vitali così vicini al mare come l'Italia. Nessuna potenza ha l'esigenza di una politica marinara così decisiva agli effetti di tutta la sua economia.

Signor Presidente, signor Ministro, so perfettamente di ripetere cose già dette molto meglio dai colleghi che mi hanno preceduto negli anni scorsi, ma le ripeto per due motivi: primo, perchè nessuna delle ragioni degli anni precedenti è venuta a mancare, e tutte le ragioni sono diventate più forti, più impellenti, richiedono da noi un impegno a cambiare tutta la nostra visione di questo problema; e quando dico « tutto » dico: mezzi di trasporto, quantità, impegno, studio, ricerca scientifica, scuole, università, cantieri, flotta, rapporto tra armamento pubblico e privato, trasporti, società di navigazione, porti, ferrovie, cantieri. Il Governo deve sentire l'esigenza di una politica che consideri tutto organicamente e sia in grado di garantire la preminenza che in questo settore deve essere riservata allo Stato.

Secondo motivo: il Mediterraneo e l'Adriatico. Si potrebbe dire che c'è Suez, ma che Suez è chiuso. Ebbene, a maggior ragione, Suez non resterà chiuso all'infinito. E come ci prepariamo ad affrontare il giorno in cui tutti gli altri Paesi saranno già pronti, con navi, disegni, progetti, con *conferences* su linee già preparate da tempo? Il nostro è un bilancio che si poteva fare l'anno scorso, tre anni fa, sei anni fa, ma non corrisponde alla realtà dei tempi e alle esigenze che abbiamo oggi. Non c'è un solo cenno del relatore per assicurare che il Governo si prepara ad affrontare la situazione che si avrà dopo l'apertura di Suez.

Una parola sull'aumento della nostra flotta. Faccio ancora un altro calcolo in aggiunta a quelli già fatti. Vi è un aumento del 7-8 per cento. Spero che anche per gli anni futuri si assicuri un aumento di questo genere, anzi in misura maggiore. Ma teniamo conto che dal 1963 al 1967 abbiamo rimesso 463 milioni di dollari, circa 300 miliardi di lire, ai quali se aggiungiamo circa 60 miliardi di pesce comprato ogni anno all'estero, che per cinque anni danno un importo di altri 300 miliardi di lire, vediamo che raggiungiamo 600 miliardi di lire in valuta pregiata inviati all'estero, mentre abbiamo tutte le condizioni e tutta la necessità di produrre con i nostri mezzi, con il nostro personale, facendo lavorare i nostri cantieri, utilizzando il nostro acciaio, facendo lavorare i nostri operai, eliminando la crisi di intere zone.

Con la politica errata del Governo per la cantieristica abbiamo scompaginato due regioni: la Liguria e soprattutto il Friuli-Venezia Giulia. Abbiamo sgretolato due regioni nelle quali le aziende IRI, sia quelle della costruzione delle navi che delle compagnie di navigazione, rappresentano il nucleo fondamentale della economia. Per Trieste, poi, è un disastro!

Ora io domando, signor Ministro, di questo aumento della nostra flotta qual è l'aliquota spettante alla Finmare e come mai la Finmare rappresenta una aliquota così esigua di tutta la nostra flotta. Questo è in contraddizione con tutti i principi elementari di una sana economia.

Ho seguito molto attentamente il congresso del Partito socialista italiano. So che lei, signor Ministro, non può trasfondere tutta la sua linea nel bilancio, nemmeno avrebbe potuto farlo in questi pochi mesi, ma non posso neppure concepire che niente di questa linea rimanga in un governo nel quale il Partito socialista esiste ed ha un ruolo non trascurabile.

Oggi le linee di navigazione di preminente interesse nazionale non soltanto rappresentano poco in percentuale, ma non rappresentano nulla in quella parte che sta diventando la più ricca, e cioè il trasporto delle merci.

Le sarò molto grato, signor Ministro, se sarà in grado di rispondermi che qualche cosa si ha intenzione di cambiare in breve tempo. È uno dei problemi più seri, più gravi e noi riteniamo che questa politica non è accettabile, soprattutto perchè non è una politica nazionale: è una politica di rinuncia sul piano interno agli interessi del privato e sul piano internazionale è una rinuncia di fronte ai grandi monopoli privati, ai gruppi più potenti all'interno della CEE e del MEC, dove i rispettivi cantieri, le rispettive linee di navigazione sono ben lungi dall'accettare limitazioni e continuano a sollecitare e ad ottenere sovvenzioni e a fare la loro politica di libertà e di indipendenza. Dove è scritto che l'Italia sia condannata a prostrarsi fino a questo punto all'interno delle alleanze, fino a condannare alla sterilità una parte della sua attività economica così importante nel presente e per il suo futuro?

Sul problema della cantieristica, ho già accennato che la ristrutturazione è avvenuta su un piano di pura valutazione aziendalistica; che si è interamente ignorata la funzione delle aziende di Stato; che è stato un errore in questo campo abbandonare gli investimenti al caso. Infatti non è stato realizzato veramente niente perchè l'utilizzazione di questi investimenti fosse più saggia e desse il maggiore risultato.

Il relatore ha affermato che c'è stato un ringiovanimento della manodopera. Sulla base di quali dati è in grado di dirlo? A Trieste da dieci anni non si assume nei can-

tieri un solo apprendista! Si può dire che nella cantieristica italiana in dieci anni la manodopera è diminuita del 50 per cento. Questo sì che possiamo dirlo e cioè che la manodopera è invecchiata di circa dieci anni: raggiungiamo l'età più elevata di tutti i cantieri del mondo. E i dati che ha fornito lei non corrispondono affatto alla realtà. Lei ci ha parlato di Monfalcone e ci racconta di aver visto che vi si scava un canale per varare navi da 300 mila tonnellate, che sono però molto lontane dall'essere varate; ma non ha visto che in quel cantiere 640 saldatori elettrici scioperano perchè quel riammodernamento che ha diminuito quasi di metà il personale ha comportato uno sfinimento e sfiancamento dei lavoratori ed ha aumentato del 300 per cento gli infortuni, compresi quelli mortali. Ed il Ministro del lavoro non ha trovato ancora il modo di arrivare alla conclusione di una vertenza di questo genere; e lo stesso si potrebbe dire ancora per altre cose.

Molto ci sarebbe da dire sulla questione della riorganizzazione dei cantieri. È indispensabile riorganizzare e ristrutturare i cantieri, d'accordo; ma come? Forse come si è fatto per l'Italcantieri? È stata una mostruosità sotto tutti i punti di vista la direzione che è sorta a Trieste, con centinaia di dirigenti, molti dei quali non si sono mai spostati dalle loro sedi di origine, non hanno mai preso posto nel loro nuovo ufficio di lavoro. E si potrebbe parlarne molto a lungo, anche se in questa sede preferisco soffermarmi su un'altra questione, quella cioè dell'Adriatico e dei traffici in questo mare.

Noi dobbiamo constatare che sull'Adriatico le linee di navigazione del nostro Paese stanno progressivamente scomparendo. Le linee italiane coprivano, nel 1940, il 96 per cento del movimento dei passeggeri, oggi ne coprono soltanto il 40 per cento; coprivano il 79 per cento delle merci, oggi soltanto il 60 per cento. Siamo largamente superati da tutte le altre flotte, anche da quelle che fino a ieri non esistevano.

Siamo stati largamente superati da tutti gli altri Paesi, quelli che fino a ieri non avevano una flotta, da Israele, dalla Turchia,

dalla Jugoslavia, dalla Grecia, e così via. E non si sta pensando in alcun modo, non dico a istituire nuove linee, ma nemmeno a ripristinare le linee che avevano 50, 60, 100 anni, come quelle per il Medio Oriente, per il Mar Nero, le tradizionali linee che hanno fatto la fortuna di Trieste e di Venezia e che hanno dato luogo ad un flusso commerciale ed economico di grande portata.

Per quanto concerne il Lloyd, ricordo che, delle quattro società di navigazione di preminente interesse nazionale, è quello che ha una situazione economica, o almeno aveva fino a prima di Suez, che è la meno peggiore. Pure, oggi è attaccata, specialmente da certi armatori come Lauro, che non sono riusciti a introdursi nelle *conferences* per le linee dell'Oriente e che si vendicano perciò con una campagna di speculazione a danno del Lloyd. Alcune critiche, bisogna riconoscerlo, sono giuste, e certamente le società di preminente interesse nazionale devono modificare certi loro metodi, devono un poco purificare l'atmosfera che si respira a bordo delle navi. Non mi riferisco soltanto alle ben note questioni riguardanti il personale: il vitto, l'alloggio, una maggiore democraticità dei rapporti interni, ingresso della Costituzione sulle navi; ma anche a questioni riguardanti l'amministrazione: agli appalti, ai sub-appalti, alle forniture, tutte questioni che rientrano nel problema dei costi e quindi di una certa pesantezza della gestione. Comunque, per abbreviare la discussione, io fornirò poi una lista delle navi che lo stesso Lloyd chiede per affrontare, a crisi di Suez superata, tutta la questione dei servizi.

Ancora un'ultima parola su Trieste. Per Trieste si è parlato dell'oleodotto, che avrebbe contribuito a determinare 21 milioni di tonnellate di traffico. Il traffico commerciale, però, quello che conta, è diminuito di 300 mila unità circa e le giornate di lavoro sono diminuite di circa 16 mila unità nel corso del 1968. Ecco il risultato dell'attuale politica delle tariffe, delle linee di navigazione, eccetera.

Io mi sono permesso, con i miei colleghi, di presentare un ordine del giorno che raccomanda vivamente al Governo di interve-

nire in tempo, cioè prima della fine del 1969, quando nell'ambito della Comunità economica si concluderà il triennio del rinnovo degli accordi per i traffici perchè le sorti della città non siano ancora una volta dimenticate.

Ultima questione. Tutti hanno giustamente rivolto un caloroso saluto alla gente del mare. Benissimo, ma che non sia una forma per lasciare battere il cuore senza che il portafoglio si apra. Io sono stato in mare, conosco la vita dei marittimi e dei pescatori e so che è una vita assai dura. Mi permetto quindi di fare, assieme ai colleghi, una proposta iniziale, senza la pretesa che il problema possa essere risolto immediatamente, perchè so che si tratta di un problema difficile e che riguarda molte altre categorie.

Ci sono dei lavoratori marittimi, dei pescatori, che, dopo aver battuto il mare per 30-40 anni, sono senza pensione oppure hanno quella minima pensione che può venir loro dall'aver lavorato in un compagnia dove si pagano i contributi per un certo numero di anni. Non spetterebbe loro un giusto riconoscimento per quella vita di sacrificio che hanno condotto lavorando lontano dalla famiglia? Ebbene, noi sollecitiamo dal Governo lo studio di uno strumento che permetta di riconoscere gli anni di lavoro passati sul mare, di qualcosa che vada eventualmente ad aggiungersi a quelle minime pensioni. Non sarà ancora quello che si desidera da tutti e che prima o poi dovrà farsi. Ma intanto qualcosa si dovrebbe e si può fare, perchè, a differenza delle altre categorie, per questa esiste la possibilità di ricostruire i periodi di tempo lavorati in questa condizione di disagio: esistono le capitanerie di porto, il registro di nave, il manifesto di bordo e così via.

A B E N A N T E . Dopo gli egregi interventi del collega Spagnolli e dei colleghi Cavalli, Fabretti e Sema, desidero soltanto ribadire la necessità di avviare a soluzione il problema delle condizioni di lavoro dei marittimi, e cioè della libertà e della democrazia in cui esso si deve svolgere, insomma del rispetto dei loro diritti democratici e costituzionali. L'onorevole Ministro

risponderà forse, tra poco, alle richieste avanzate da tutti i Gruppi in ordine agli stanziamenti per potenziare i porti e valorizzare il ruolo della cantieristica e della flotta pubblica, trincerandosi dietro le esigenze di bilancio e le scelte prioritarie fatte dal Governo; ma quanto alla mia richiesta non potrà negare che si tratta di una di quelle riforme senza spesa, che possono e devono essere affrontate e risolte quanto prima.

Per essere breve, il marittimo è, direi, un *paria* della società, un lavoratore di terza classe. Le lotte intraprese dai marittimi in questi ultimi tempi, ricordate anche stamattina dal collega Spagnoli, non riguardavano soltanto il salario, ma gli aspetti normativi del rapporto di lavoro; esse tendevano a conquistare un potere contrattuale, che valesse a migliorare, ad allargare l'area dei diritti democratici a bordo delle navi. Il lavoratore marittimo è soggetto a bordo a vincoli che trasformano o possono trasformare il rapporto di lavoro in un servaggio vero e proprio. Il marittimo è alla mercè del comandante. Nel momento in cui tutta la società è in movimento contro l'autoritarismo, è proprio l'autoritarismo che impronta il rapporto di lavoro e tutta l'attività a bordo. Lo sciopero è ammutinamento. Il comandante può, al limite, togliere financo la libertà personale garantita dalla Costituzione, utilizzando le famose prigioni di bordo, e se ciò non avviene è solo perchè oggi vi è una forza sindacale nel nostro Paese, e non perchè sia stata abolita la norma che dà questo diritto al comandante. Abbiamo in questo campo tutto un ciarpame legislativo superato dai tempi e dalle coscienze, che fu elaborato nel periodo napoleonico, rivisto e aggravato nel periodo fascista, e che è inteso unicamente a limitare i diritti dei lavoratori, a trasformare la nave in una caserma, ad annullare o frenare l'azione rivendicativa dei lavoratori. Vi è un'ottusa resistenza ad ogni cambiamento da parte di un padronato, che è abbarbicato a principi vecchi di secoli unicamente per timore di perdere i suoi lautissimi profitti. Basti pensare che è ancora in vigore l'articolo 345 del Codice di navigazione, che dà facoltà all'armatore di recedere dal contratto *ad nu-*

tum, quando ormai in Italia è stata affermata la giusta causa nel licenziamento eliminando finalmente dal nostro Codice civile una norma che era in stridente contrasto con i nostri precetti costituzionali. Vi è di peggio: l'articolo 91, che configura nel caso del lavoratore che non si reca a bordo il reato di diserzione, norma che si è tentato di rispolverare durante lo sciopero del 1959, soprattutto per le navi che avevano fatto scalo all'estero. Noi abbiamo quindi addirittura delle sanzioni penali per un caso di violazione contrattuale e ciò mentre altri Paesi, i quali sul terreno dell'esperienza marinara sono pari al nostro, come la Norvegia, la Francia, la Svezia e gli Stati Uniti, hanno superato da tempo questa assurda concezione e hanno riportato nel giusto ambito l'assenza volontaria, che è una normale rottura del patto di lavoro. L'articolo 1092 parla di diserzione e di ammutinamento se si incita alla violenza. Ora, è facile assimilare la organizzazione sindacale a colui che incita alla violenza e quindi punire lo sciopero come ammutinamento. Nel Codice di navigazione è prevista ancora l'aggravante del fine politico, cosa che certamente rivolta non solo a noi, ma allo stesso Ministro e a tutti i colleghi. L'articolo 1094, poi, è particolarmente grave, perchè prevede l'arresto fino a tre mesi per l'inosservanza concernente un servizio tecnico. Ora, servizio tecnico può essere la manovra, dove veramente l'inosservanza può porre in pericolo la sicurezza della nave e l'incolumità dei passeggeri, ma anche il servizio di mensa, di cucina, il servizio di pitturazione dello scafo e altri di carattere minore. Per l'articolo 1104 ogni superiore è pubblico ufficiale eppertanto ogni disubbidienza ha in sè l'aggravante dell'oltraggio, e pubblico ufficiale è anche lo *chef* nei confronti del cameriere.

Ora, se si tiene presente l'assurdità di questo tipo di gerarchia prettamente militare, si capisce perchè da parte degli armatori privati vi è tanta resistenza a modificare la situazione nel senso di avvicinarla a quella che normalmente esiste in tutte le altre aziende del nostro Paese. L'articolo 1105 prevede la reclusione da sei mesi a tre

anni per disobbedienza ad un ordine del comandante o per manifestazioni tumultuose collettive. Il 1252 prevede per l'equipaggio pene disciplinari restrittive della libertà personale: consegna a bordo, arresto di rigore. E potrei continuare.

Credo che sia nostro dovere porre mano a questa realtà in contrasto con la nostra coscienza e con quella democratica del Paese prima che con i principi costituzionali. I marittimi si sono mossi sul terreno contrattuale per migliorare questa situazione; essi non chiedono nulla, il valore della lotta di questa categoria è proprio nella lezione di dignità che ci sta dando. Hanno discusso se chiedere a noi parlamentari la presentazione di un disegno di legge, se chiedere o meno l'interessamento del Parlamento e hanno scelto di risolvere la loro questione sul piano contrattuale. Diceva un loro dirigente, ripetendo una frase famosa, che « è il diritto che fa la legge, non la legge che dona i diritti », ma proprio per questo dobbiamo essere sensibili e responsabili di fronte ad una categoria che merita ed è oberata da principi inconcepibili. Ed anche se alcuni di questi principi sono in disuso, ciò non rappresenta un'attenuante per il ritardo con cui abbiamo messo mano ad una situazione di questo genere. Nostro dovere è adeguare ai tempi questo Codice, fare un passo avanti per affermare in tutti i campi quello stato di diritto nel quale crediamo.

Un'ultima questione e concludo. Riprendo un discorso fatto dal senatore Crollanza all'inizio del dibattito e poi dal senatore Spagnolli, sulla utilizzazione dei fondi per lo sviluppo dei porti. Nessuno ha chiesto che i fondi venissero distribuiti a tutti gli scali, nè si può porre il quesito se concentrare o disperdere i fondi stessi. Il problema non è questo: dobbiamo tenere conto della esperienza degli altri Paesi, e quando si rapportano i nostri maggiori scali agli scali degli altri Paesi si dimentica cosa sono i porti come Londra, Rotterdam e Amburgo che non si possono configurare con lo scalo di Genova o di Napoli, ma debbono essere rapportati con il sistema dei porti liguri o di quelli campani. Questo sistema si attua con

un rapporto organico che deve essere affrontato e risolto, altrimenti gli stessi investimenti che andiamo ad effettuare a Napoli o a Genova non daranno quei risultati moltiplicatori atti ad eliminare la strozzatura ed accentuare il carattere produttivo degli investimenti stessi, ma creeranno accanto a questi porti efficienti nuove strozzature, sacche di sottosalario; perchè questi porti, come Torre Annunziata, vivono sulle spalle dei lavoratori, sul terreno di una concorrenza con gli altri porti minori, alla caccia della nave che non trova la banchina o l'ormeggio libero nel grande porto di Napoli. Ormai dobbiamo configurare un sistema che porti alla integrazione e alla specializzazione dei porti minori nei confronti dello scalo maggiore e dobbiamo anche avere il coraggio, dal momento che esistono 244 scali, di decidere quali devono essere chiusi. Il Governo deve dire ad alcune città che non devono più contare per il loro sviluppo su un apporto economico e sociale che venga dal mare. Non possiamo continuare a concentrare tutte le attività e tutto il lavoro in alcuni luoghi e mantenere gli altri in un'attesa speranzosa, distribuendo loro briciole.

Problema importante è sapere se il Governo è disposto a stanziare gli altri 150 miliardi che occorrono. Potremmo così aprire il discorso per giungere a questo nuovo rapporto tra scali maggiori e scali minori, rapporto nuovo perchè configura un sistema di sviluppo portuale che eviterà i localismi e i municipalismi che aggravano tutte le nostre questioni di carattere marinaro.

A N D O' . Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, desidero illustrare l'ordine del giorno da me presentato, relativo alla istituzione di un porto turistico a Messina, sulla scorta di una relazione di cui sintetizzo i punti principali.

Lungo le coste europee dell'area mediterranea il problema dei porti turistici attrezzati, oggi chiamati « marina », è ormai avviato ad una concreta realizzazione, con attrezzature sempre più complete ed efficienti, essendo considerato un fattore indispensabile ad un moderno sviluppo di certi importan-

ti aspetti del turismo estivo. Quanto avviene in questi anni lungo le coste d'Europa è già un fenomeno in ritardo rispetto a quanto è avvenuto in altre parti del mondo, come negli Stati Uniti d'America.

La Francia sta per risolvere il suo problema perchè sta attuando un programma che prevede un centinaio di porti turistici lungo le sue coste mediterranee.

In questo quadro la situazione lungo le coste italiane è assolutamente carente, ma bisogna riconoscere che da qualche tempo le autorità di Governo hanno portato l'attenzione sul problema per non aggravare ulteriormente il divario esistente con gli altri Paesi del Mediterraneo e nella speranza di guadagnare, entro un ragionevole tempo che non può essere lungo, alcune posizioni.

Per limitare il discorso all'Italia meridionale e alle sue isole potremmo dire che la situazione è di assoluta carenza.

In questo nuovo clima sarà forse il caso di esaminare, con gli stessi concetti del settore industriale vero e proprio, la priorità di certe obbligazioni, perchè dovrebbero assolvere la funzione di « polo » per le suscettività intrinseche dovute alla situazione geografica in generale e alla situazione fisiografica in particolare.

Evidentemente, accettando il discorso sul « polo » non si può non parlare che di realizzazioni di « marina » di una certa dimensione, appunto per non far frazionare queste istituzioni con piccole iniziative.

Rinunciando a lunghe considerazioni sulle localizzazioni, mi riferisco ad una indicazione già data dalla Cassa per il Mezzogiorno per Messina quale sede di un porto turistico nel proprio programma. In proposito ho presentato un apposito ordine del giorno sulla base di un rapporto della Camera di commercio di Messina.

Per la posizione geografica e per certe caratteristiche fisiografiche il porto turistico di Messina deve essere considerato senz'altro un polo e, per vari fatti di ordine naturale, un polo notevole, cioè un « marina » di dimensione europea.

Difatti, oltre che per la tradizione di rotte, per una certa ragionevole distanza dalle

coste greche e da Malta, e come punto di partenza per una navigazione costiera che, dopo avere percorso le coste settentrionali della Sicilia, poggiando su Pantelleria, consente di raggiungere facilmente (circa 35 miglia) le coste turisticamente nuove della Tunisia già ricche di antico fascino ed oggi modernamente attrezzate, Messina geograficamente è al centro del grande catino che, partendo da Capo Vaticano, si sviluppa sulle coste meridionali della Calabria, lungo l'arco settentrionale delle coste siciliane che va da Punta Faro a Capo d'Orlando e si chiude attraverso le Eolie, ricongiungendosi idealmente con le coste calabre a Tropea.

Il « marina » di Messina, ubicato nel Lago del Faro, accoppierà a straordinari vantaggi di natura fisiografica tutti i vantaggi di un immediato *hinterland* turisticamente bene attrezzato per alberghi, ristoranti, sports, stabilimenti balneari, per l'esistenza di sperimentato personale marinaro e cantieristico, ed anche per il conforto e le possibilità di una grande città di cui verrebbe ad essere parte intima e della quale verrebbe ad occupare la parte naturalmente più bella, considerata incantevole per lo scenario dello stretto.

Il lago del Faro è un residuo della vecchia palude della punta nord della Sicilia ed offre uno specchio di acqua tranquillo, naturalmente protetto da qualsiasi vento, con una superficie di metri quadrati 263.600, profondità ottima (addirittura notevole al centro del lago dove si raggiungono i 28 ml.), collegato al mare con due canali, sia sul versante tirrenico, sia sul versante ionico dello stretto. Esso presenta la capacità di 1.200 imbarcazioni.

Questa ubicazione consente l'entrata nel bacino, con ogni tempo, dall'uno e dall'altro mare attraverso due canali; e questo verrebbe ad essere uno dei fatti più singolari nel mondo in situazioni del genere.

E per questo e per vari altri motivi che chiedo al Governo di accogliere la richiesta, formulata nel mio ordine del giorno, di appoggiare l'istituzione di questo porto turistico come avvio a quella politica di porti turistici che è già stata enunciata dal Ministro.

A V E Z Z A N O C O M E S . Desidero congratularmi con il relatore, senatore Genco, per la sua chiarissima esposizione. Mi ha sorpreso la sua conoscenza delle cose della gente di mare e non posso che congratularmi per la sua esposizione veramente appassionata.

Il problema è stato approfondito e sviscerato in tutte le maniere: dalla appassionata difesa della sua Trieste fatta dal senatore Sema, all'intervento politico e tecnico del senatore Cavalli al quale, però, vorrei rivolgere un amichevole rimprovero perchè mi è sembrato che volesse giustificare in parte quanto è avvenuto nei giorni scorsi a Genova. Consentitemi una divagazione: non sono certo queste azioni che giovano alle forze del lavoro; i metodi per far valere le proprie ragioni sono numerosi, ma non bisogna superare certi limiti.

P R E S I D E N T E . Ricordo al senatore Avezzano Comes che la Presidenza, all'inizio della seduta, non ha mancato di stigmatizzare quanto è avvenuto a Genova.

A V E Z Z A N O C O M E S . Va bene! Chiudo l'argomento. Scendiamo allora ai rilievi di carattere tecnico. Per la verità, su questo argomento è già stato detto tutto: desidero comunque aggiungere qualche altra considerazione.

Il senatore Cavalli, con il quale concordo pienamente per quanto si riferisce a molti dei punti da lui toccati nel corso del suo intervento, ha detto che noi dobbiamo interessarci del trinomio: flotta, cantieri, porti. Io ritengo invece che quello sul quale noi dobbiamo accentrare la nostra attenzione sia addirittura un quadrinomio e cioè: flotta, cantieri, porti e demanio.

Il senatore Spagnolli ha giustamente posto in luce — ma, a mio avviso, avrebbe dovuto darne l'allarme preventivamente quando era a capo di questo Ministero — la difficoltà di coordinare questi settori. Ora, fino a quando tale difficoltà — che indubbiamente esiste — non sarà superata, è indubbio che la Marina mercantile non potrà fare dei grandi passi avanti.

Si tratta dunque di dare una sistemazione definitiva al Ministero della marina mercantile. Chi non si sente pertanto di condividere le richieste avanzate in tal senso dal senatore Sema? Chi non si sente di condividere quelle avanzate dal senatore Fabretti? Esse sono certamente recepibili, ma è necessario tenere presente che per realizzarle sarebbe necessario avere dei fondi infinitamente superiori a quelli che abbiamo invece a disposizione. Si presenta pertanto la necessità di procedere ad un attento esame delle priorità: ed è bene, a mio avviso, che il ministro Lupis, il quale soltanto da poco è titolare di questo Dicastero, sappia queste cose in modo da avere davanti a sé una chiara visione della situazione.

Il senatore Cavalli si è meravigliato che l'onorevole Ministro, nelle dichiarazioni che ha fatto, abbia usato parole come « meditazione » e « cautela »: a me pare invece giusto che un Ministro, che da un giorno all'altro prende un Dicastero, abbia il tempo necessario per meditare e predisporre tutto ciò che occorre ad una certa programmazione.

Si è detto che questo è un bilancio di transizione e forse in realtà lo è — bisogna essere realisti in questioni del genere — ma forse è anche un bilancio che ci prepara ad un domani migliore per la Marina mercantile italiana. Ed io nutro molta fiducia a questo riguardo, ma ritengo che per raggiungere lo scopo sia necessario soprattutto eliminare qualsiasi municipalismo, qualsiasi campanilismo, qualsiasi tentativo di attirare l'attenzione su una determinata situazione anziché su un'altra. Così ieri sera, ad esempio, ho ascoltato con vero piacere quanto il senatore Sema ha detto a proposito della ferrovia Venezia-Mestre appassionandomi vivamente a quel problema: sono dell'avviso, però, che i problemi del Sud siano ancora più gravi. Nel Sud infatti vi sono masse di lavoratori che non sanno dove andare alla ricerca di un lavoro e adesso si tenta persino di chiudere quei pochi sbocchi che i piccoli porti rappresentavano per loro.

In Puglia, inoltre, sono stati costruiti soltanto 72 chilometri di autostrade: ebbene,

cosa dovremmo dire per questo? Dovremmo forse disperarci, imprecare, impazzire? No, certo: questo discorso infatti deve essere intavolato cercando di stabilire tutti insieme delle priorità senza quei municipalismi che — ripeto — sono sempre deleteri.

Ho già avuto modo in altra occasione di esprimere il mio pensiero in ordine ai bacini di carenaggio. Torno a ripetere oggi che essi non serviranno a niente, non serviranno nè a Trieste nè a Napoli se non verrà affrontato e risolto il problema delle strutture portuali e dei cantieri per le riparazioni navali. Questo è il problema principale: l'ho già detto in quella occasione e non mi stancherò mai di ripeterlo. I bacini di carenaggio e le isole galleggianti sono utili purchè nell'ambito dei porti vengano installati dei veri arsenali per le riparazioni, altrimenti le navi cisterna attraccheranno al porto, scaricheranno il petrolio e ripartiranno subito perchè nessun armatore — lo ha già rilevato il senatore Cavalli — è disposto a perdere tanti giorni — che per la nave rappresentano la perdita di milioni di lire — per i necessari lavori di manutenzione.

Rivolgo quindi la mia più viva raccomandazione all'onorevole Ministro perchè i grandi bacini di carenaggio — tre o quattro non ha importanza — siano localizzati bene, ma soprattutto siano efficientissimi in modo da poter sostenere al concorrenza delle altre Nazioni.

Soltanto così si attua una politica veramente positiva a favore dell'economia del nostro Paese.

Passando ora a trattare dei grandi e dei piccoli porti, debbo dire che sono favorevole ad un accentramento degli stanziamenti nei porti maggiori, ma ritengo al tempo stesso che non sia possibile trascurare i porti minori, poichè altrimenti si avranno ripercussioni gravissime dal punto di vista occupazionale, soprattutto per il fatto che dietro a tali porti vivono intere masse di lavoratori. Oggi infatti anche i lavoratori agricoli, che non possono più tenere il passo con il progresso degli altri Stati in agricoltura, si trasferiscono sul mare in cerca di speranza, conseguendo il libretto di navigazione o diventando pescatori.

Il problema dei porti minori deve quindi essere considerato con la massima attenzione. Per le ragioni che ho esposte non possiamo trascurarli: sarebbe piuttosto preferibile abbandonarli del tutto obbligandoli a rivedere tutte le loro strutture industriali ed economiche. Non credo però che saremo capaci di fare una cosa del genere.

Ben vengano inoltre i porti turistici: io ritengo che essi siano veramente utili, ma, a moi parere, dovrebbero essere localizzati in piccole baie con una certa ricettività per il turismo. Non mi sembrano invece adatte ad essi le grandi città. Anche questa questione peraltro, pur non essendo di fondo, va esaminata con attenzione.

Vi è poi da tenere presente che i consorzi dei porti tendono a strozzare i porti minori: in altri termini, quella concorrenza che si verifica, come ha rilevato il senatore Abenante, tra i vari porti si verifica soprattutto da parte dei consorzi organizzati nei confronti dei porti minori.

Per quanto si riferisce alla politica generale della Marina mercantile (malgrado il pessimismo manifestato dai senatori Sema e Cavalli, i quali ritengono che essa sia stata abbastanza positiva forse più per la tendenza dell'italiano a riversarsi sul mare, a tendere verso il mare che per una organica visione dei problemi del settore), sono del parere che l'unico, vero problema sia quello di sempre, quello cioè della possibilità di ottenere investimenti maggiori che permettano alla nostra Marina mercantile di competere con le altre che si affacciano nello stesso Mediterraneo.

E quindi giunto il momento di coordinare tutte le iniziative: di coordinare la flotta, i cantieri, i porti ed il demanio, di fare cioè qualcosa di più valido che ci metta in condizione di poterci difendere dalla concorrenza spietata che ci verrà fatta nei prossimi anni.

Il senatore Spagnolli ha detto che questa è l'era del petrolio ed io concordo con lui: è necessario pertanto attrezzarci e fare ogni sforzo per metterci su un piano di competitività.

Un argomento che forse non è stato trattato da nessuno degli oratori intervenuti nel

dibattito è quello relativo all'ammodernamento delle scuole nautiche esistenti. In proposito desidero richiamare l'attenzione dell'onorevole Ministro, anche se, evidentemente, si tratta di un problema che investe anche il Ministero della pubblica istruzione. I programmi di queste scuole — ho potuto constatarlo personalmente — si fermano ancora allo studio della navigazione a vela ed i neodiplomati non sanno che cosa veramente sia oggi la navigazione, per cui gli armatori si lamentano moltissimo di dover impiegare sulle loro navi dei giovani che sono del tutto impreparati all'uso delle nuove tecniche di bordo. Come è noto infatti, sulla maggior parte delle navi le operazioni sono quasi tutte automatizzate: bisognerebbe quindi introdurre nei programmi di studio anche l'insegnamento di tali tecniche. Si tratta — ripeto — di un problema che riguarda particolarmente il Ministero della pubblica istruzione, ma penso che il Ministro della marina mercantile possa comunque far presente questa esigenza.

Desidero inoltre mettere l'accento sulla necessità di strutturare e qualificare meglio il compito dei chimici portuali addetti alla degassificazione delle navi, in modo da accelerare le operazioni relative ed evitare così che gli armatori preferiscano gli scali di altri Paesi che sono più attrezzati dei nostri. Questo è un settore prettamente tecnico, ma è bene richiamare su di esso l'attenzione del Ministro.

Passo ora a considerare il problema dei portuali. Io sono di un paese rivierasco, ma mi sposto continuamente e purtroppo debbo constatare che da per tutto esiste la stessa situazione: i ruoli portuali sono costituiti da 18 titolari; ma effettivamente vi lavorano 400 persone, ridotte a formare un sottoproletariato, con le vessazioni che avvengono nei porti.

Diamo quindi uno sguardo anche a tale settore, che finora non è stato mai riordinato. Come ho già detto, vi sono diciotto titolari che vanno in giro in macchina e molti altri che lavorano per loro; e sono molti i porti in queste condizioni. Si tratta di un problema importantissimo.

S E M A . E il Governo che vuole questo.

A V E Z Z A N O C O M E S . Non si possono assumere tutti effettivi variando l'esigenza di mano d'opera da un giorno all'altro.

Un ultimo problema, che credo interessi un po' tutti, e quello del voto ai marittimi in navigazione, che oggi non possono esercitare tale diritto. Ora, il comandante della nave può unire in matrimonio ma non può far votare, e ciò appare un assurdo. Come mai avviene questo? Una democrazia che sia veramente tale deve essere in grado di far votare tutti i suoi cittadini; ed invece i marittimi, in occasioni del genere, debbono lamentarsi di non essere considerati figli della loro patria, non potendo partecipare attivamente alla vita politica del Paese.

Prego quindi l'onorevole Ministro di prendere in considerazione anche tale problema, che riguarda migliaia di cittadini italiani.

P R E S I D E N T E . Sarà prossimamente esaminato un disegno di legge riguardante appunto la concessione del voto non solo ai naviganti, ma a tutti gli italiani che si trovano all'estero.

G E N C O , *relatore*. Signor Presidente, non posso chiudere questa mia modesta fatica senza ringraziare tutti i colleghi per le parole, benevole o meno, che hanno avuto nei riguardi della mia relazione; relazione che, come ho già detto stamani, è stata veramente quasi improvvisata.

Mi sarebbe facile fare della polemica su qualcuno degli argomenti toccati, ma non la farò. Al senatore Abenante debbo dire solo che, mentre condivido alcune sue impostazioni, non sono d'accordo sul problema dei porti minori. Io conosco anche la situazione del napoletano, avendo compiuto i miei studi a Napoli quando il collega Abenante non era ancora nato; comunque, riferendomi esclusivamente alla mia provincia, debbo dire che noi abbiamo setto od otto porti, rispondenti tutti ad una funzione e che servono città le quali sono marinare per tradizione storica.

Comincerò da Barletta, città la quale serve un grossissimo traffico di sale: la salina di Margherita di Savoia produce infatti 4 milioni di tonnellate di sale all'anno, che vengono in gran parte caricati sulle navi per l'estero attraverso una teleferica la quale termina a Barletta.

Trani, nel cui mare si specchia una delle più stupende cattedrali di Puglia, ha un porticciolo che sembra un catino; eppure, senatore Abenante, essa manda quasi 100.000 tonnellate di bauxite ad alimentare l'industria dell'alluminio che sorge a Porto Marghera della Sava. Bisceglie è un porto perchereccio. Molfetta è una città di grandi tradizioni marinare; e potrei continuare: Giovinazzo, Mola, Monopoli... fermandomi solo alla provincia di Bari, come dicevo.

Ora il sopprimere o il trascurare uno di questi porti sarebbe gravissimo errore. Ecco perchè non posso condividere l'impostazione del collega Abenante.

Per il resto risponderà l'onorevole Ministro.

L U P I S , *Ministro della marina mercantile*. Signor Presidente, onorevole relatore, onorevoli senatori, desidero ringraziare per le parole che mi sono state rivolte all'inizio della seduta, nonchè rivolgere in particolare al senatore Genco un ringraziamento per la sua ampia e documentata relazione che tra l'altro, proprio per essere stata così ampia e panoramica, risparmia a me il dovere di trattare alcuni punti che condivido in pieno. Ciò sia detto in particolare per quanto riguarda il problema delle scuole professionali, il problema dell'unificazione delle tre casse di previdenza e per quanto riguarda il demanio.

Il senatore Crollanza ha denunciato un programma di realizzazioni che dovrebbe formare oggetto di una politica attiva e realistica della marina mercantile. Per quanto riguarda la linea del periplo della Tirrenia debbo precisare che l'itinerario di tale linea non contempla lo scalo di Tripoli, effettuato dalla Società senza autorizzazione da parte del Ministero. Ciò nonostante tale scalo è stato per qualche tempo ugualmente consen-

tito. In proposito debbo affermare che il Ministero stesso è favorevole a concedere la propria autorizzazione per lo scalo a Tripoli ogni qualvolta si verificano comprovate necessità di traffico che non fosse possibile soddisfare altrimenti.

Condivido anche il punto di vista del senatore Crollanza sulle compagnie d'interesse nazionale e sulla necessità di rivedere alcuni dei traffici transoceanici in relazione alle effettive esigenze dell'economia nazionale e sulla necessità di rivedere alcuni dei traffici transoceanici in relazione alle effettive esigenze dell'economia nazionale.

Ringrazio il senatore Cavalli per il suo intervento, cui risponderò più ampiamente in seguito, assicurandolo sin d'ora che non mi mancherà certo il coraggio — come egli afferma — di giungere a delle soluzioni concrete dei problemi più urgenti.

Ringrazio anche il mio predecessore, senatore Spagnoli, per gli auguri rivoltimi per l'espletamento del mandato che mi è stato affidato. Io terrò certo conto di alcune di quelle che furono le sue impostazioni; soprattutto terrò conto del suo *slogan* « *reductio ad unum* », e a tale proposito dirò che se è facile lanciare uno *slogan* non è altrettanto facile — come del resto egli avrà già sperimentato — trasformarlo in attuazione concreta, sia pure parzialmente.

Ho poi ascoltato con molto interesse il senatore Fabretti e desidero assicurarlo che il problema dell'assistenza ai pescatori verrà presto alla mia attenzione. Del resto già con i rappresentanti delle categorie abbiamo accennato alla questione; e alle numerose domande che mi hanno rivolto cercherò di rispondere quando non solo avrò completato il mio rodaggio, ma soprattutto dopo che avrò avuto anche la possibilità di consultare gli altri Ministeri competenti, in modo da poterli esprimere in maniera esauriente.

Al senatore Sema dirò solo che mi occuperò dei vari problemi da lui sollevati. Riffare tutto è evidentemente molto difficile; cercherò di rifare qualcosa, soprattutto ciò che presenta maggiore urgenza e maggiore importanza.

Il senatore Abenante ha parlato soprattutto della condizione dei marittimi. Mi rendo conto della necessità di modificare certe norme, ma non comprendo perchè il Parlamento, nella carenza del Ministro della marina mercantile, non abbia preso alcuna iniziativa.

A B E N A N T E. Sono stati presentati dei provvedimenti alla Camera da parte di alcuni deputati.

L U P I S, *Ministro della marina mercantile*. Li studierò per vedere come è stato impostato il problema.

Per finire, ringrazio il senatore Avezzano Comes per le notizie forniteci. Per quanto riguarda le scuole marittime, come ho già detto, mi rifaccio alla relazione del senatore Genco.

Consentitemi però, poichè la discussione del bilancio costituisce anche una tribuna dalla quale il Ministro parla delle sue intenzioni programmatiche, di illustrare qui tali mie intenzioni indicative per alcuni aspetti dell'orientamento della vita politica della Marina mercantile.

Per quanto riguarda la flotta, secondo dati recentemente ottenuti da elaborazioni effettuate dal Ministero, alla data del 30 settembre scorso la nostra flotta aveva una consistenza pari a 6.770.000 tonnellate lorde, con un incremento netto, rispetto alla data del 1º gennaio di circa 270.000 tonnellate. Questo risultato potrebbe lasciare soddisfatti; tuttavia una concreta e reale analisi della situazione lascia scoprire nel campo dell'economia marittima alcuni momenti riflessivi, che vanno esaminati a fondo, sia per ricercarne le cause sia per eliminarne gli effetti.

In primo luogo, nonostante il delineato rilevante incremento della flotta, la bilancia dei noli marittimi del nostro Paese continua nella sua marcia discensionale: in una parola, da esportatori, quali siamo stati indubbiamente negli anni cinquanta, siamo progressivamente diventati importatori, con il risultato che — di anno in anno — il passivo della nostra bilancia dei pagamenti, alla voce « noli », si fa più grave: siamo così pas-

sati da un saldo passivo di 14 milioni di dollari del 1962, ai 58 del 1964, ai 103 del 1966 e finalmente ai 136 miliardi del 1967. Anche se una parte dell'ingente passivo è dovuto a circostanze eccezionali, prima fra tutte la chiusura di Suez, comunque e in ogni caso la tendenza negativa non accenna a diminuire, onde le misure da adottare sembrano sempre più complesse e di più difficile attuazione, specialmente ove non si provveda con fermezza e decisione.

Tra le cause di questa situazione troviamo lo sviluppo che il nostro Paese ha registrato nell'ultimo ventennio. Tale sviluppo ha determinato un eccezionale aumento dell'interscambio. I traffici marittimi interessanti il nostro Paese, che nel 1964 erano poco più di 70 milioni di tonnellate, sono saliti l'anno scorso a quasi 260 milioni, ed entro il 1960 giungeranno molto probabilmente a toccare i 300 milioni. Lo sviluppo della nostra flotta è stato meno rapido dello sviluppo economico del Paese, complessivamente e globalmente inteso. E a tale deficienza occorre che si ponga rapidamente riparo prima che sia troppo tardi, prima cioè che, in una parola, la situazione si aggravi fino a rendere inutile qualunque intervento.

Valutiamo necessario il raggiungimento, per un primo passo verso l'equilibrio della bilancia dei trasporti marittimi, di una consistenza della flotta attorno agli 8 milioni di tonnellate per il 1970, con un coefficiente medio di aumento di 500.000 tonnellate l'anno.

Dal punto di vista creditizio occorre migliorare la possibilità di accesso al credito da parte dell'armamento minore e medio, le cui felici iniziative sono talvolta frustrate dalle scarse possibilità di offrire le garanzie previste dalla ferrea legge bancaria.

Un altro problema che riveste importanza sempre maggiore è quello dell'inquinamento delle acque marine.

Quando si parla di inquinamento, in realtà, si confondono nell'unica dizione generica due fenomeni, tra loro profondamente dissimili e che debbono essere risolti in modo diverso. In primo luogo, c'è l'inquinamento da idrocarburi che si determina soprattutto

to per effetto del lavaggio delle cisterne, lavaggio che viene effettuato d'ordinario in mare libero, più o meno vicino alle coste. C'è, poi, un secondo tipo di inquinamento, quello determinato nelle acque costiere dalle acque di scarico delle città e degli stabilimenti industriali, che è il più pericoloso.

A questo ultimo riguardo l'Amministrazione marittima ha già preso provvedimenti che ritengo pienamente adeguati. Il regolamento alla legge 14 luglio 1965, n. 963, recante disposizioni sulla pesca marittima, dispone infatti una serie di provvedimenti per eliminare qualunque pericolo. Ricordo che la citata legge raggiunge contemporaneamente due effetti; da un lato, ha una funzione preventiva di tutto rilievo, perchè pone in essere una serie di istituti, di permessi, di sorveglianze e di ispezioni, che saranno in grado di impedire lo scarico in mare di qualunque sostanza inquinante; dall'altro, in fase repressiva, consentirà di comminare ai trasgressori rilevanti penalità.

Ben più complessa e difficile, invece, la soluzione del problema dell'inquinamento da idrocarburi. Nonostante l'attuale regolamentazione internazionale, che pone un limite di distanza dalla costa per il lavaggio delle sentine, molto spesso tale lavaggio viene effettuato in acque molto basse con gravi conseguenze per la vita estiva delle spiagge. A tale proposito si deve rilevare che l'attuale regolamentazione internazionale non appare adeguata. È ovvio, infatti, che, data la lunga permanenza in superficie degli idrocarburi, il lavare le sentine anche a 50 miglia dalla costa può alla lunga creare grossi inconvenienti, specie in mari chiusi come il Mediterraneo. A tale riguardo ritengo opportuno ricordare che l'argomento è stato anche discusso nel corso della recente Conferenza internazionale sull'inquinamento delle acque tenutasi a Roma nell'ottobre scorso e che in tale sede, su iniziativa italiana, è stata approvata una mozione per costituire un organismo, con la partecipazione dei più importanti Paesi rivieraschi del Mediterraneo, che dovrà proporre norme specifiche per contenere al massimo i danni da inquinamento in mare chiuso.

Occorre, quindi, che tutta l'attuale normativa internazionale sia riguardata e che siano concessi maggiori poteri coattivi agli Stati rivieraschi, anche contro navi di altra nazionalità che agiscono illegalmente fuori delle acque territoriali. Queste circostanze erano già note, ma solo dopo il fatto della « Torrey Canyon » le cose si sono cominciate a smuovere, e presso l'IMCO l'intero problema è ora in fase di studio avanzato.

Un discorso a parte deve farsi per quanto riguarda l'inquinamento dei porti, sul quale stiamo facendo studi approfonditi. Credo che in questo settore la soluzione potrà essere trovata con la creazione di scali specializzati per il petrolio e subordinatamente con la netta distinzione, in uno stesso porto, delle zone riservate al maneggio degli idrocarburi dalle aree destinate all'imbarco ed allo sbarco delle altre merci.

Per parlare di porti, al fine di premettere un dato relativo all'importanza dell'argomento, occorre rilevare che attualmente oltre il 90 per cento delle nostre importazioni ed il 65 per cento delle nostre esportazioni passano per la via marittima. Il processo di industrializzazione del nostro Paese ed anche tutto il rinnovamento economico e sociale del popolo italiano dipendono in gran parte dalla capacità dei porti di servirlo.

Dei 260 miliardi che si dovevano spendere nel quinquennio in corso, non ne sono realmente disponibili che la metà, e di questa metà molti miliardi non si possono in concreto spendere per la lungaggine delle procedure burocratiche di appalto, di scelta delle imprese, di controllo preventivo. Conseguenze di necessità che occorre studiare, con la massima urgenza, prima ancora del modo come aumentare gli stanziamenti, il modo come spendere — bene e rapidamente — le disponibilità.

Tra le soluzioni possibili dovrà essere attentamente esaminata quella di costituire nell'ambito del Ministero quell'azienda nazionale dei porti, che, sulla scorta dell'esperienza fornitaci da aziende analoghe, potrebbe dare non poche garanzie di efficiente e rapido funzionamento, e che si occuperebbe, prevalentemente, della costruzione delle

opere portuali, sia in via straordinaria che in via ordinaria.

Aggiungo che seguiamo con la massima attenzione quanto va accadendo, da questo punto di vista, in vari paesi e particolarmente in Gran Bretagna, ove va prendendo concretezza un piano per la nazionalizzazione dei porti.

Nell'ambito del problema portuale, va tenuta in particolare evidenza l'esigenza di scali specialmente attrezzati per la ricezione delle superpetroliere, se si vogliono consentire ulteriori sviluppi della nostra industria petrolchimica che tutto il mondo ci invidia. In tale quadro va ricordata l'importanza, sia pure transeunte, avendo come prospettiva la realizzazione di veri e propri porti petroliferi, del potenziamento delle attrezzature esistenti e della creazione delle nuove che saranno necessarie, per il rifornimento di grezzo con attracchi in mare aperto.

È impegno politico dell'Amministrazione della marina mercantile di ottenere che vengano complessivamente stanziati, per l'attuazione di quello che fu definito il nostro Piano azzurro, altri 400 miliardi entro il 1975, ed è altresì nostro impegno che tale somma sia prevalentemente utilizzata a dare efficienza e perfezione ai porti più importanti secondo un quadro di organici sviluppi, senza trascurare i minori.

In questi giorni la tranquillità e la vita del lavoro portuale è turbata da una comprensibile attenzione che i lavoratori portuali pongono allo sviluppo dei trasporti con navi *porta-containers*.

È una preoccupazione legittima perchè l'innovazione tecnica può indubbiamente portare a modificazioni nel regime del lavoro portuale, sia per quanto riguarda la quantità che la qualità. Ciò non toglie, però, che alcune recenti manifestazioni debbano essere giudicate come eccessive, anzi, vorrei precisare, come artatamente eccessive.

Per quanto riguarda, in particolare, la mia diretta esperienza durante la visita alle attrezzature automatiche ad una nave nel porto di Genova — perchè questo era il mio scopo e non altro —, desidero precisare che le rappresentanze sindacali della CISL e del-

la UIL hanno tenuto a farmi pervenire l'attestato della loro solidarietà.

Il problema dello sviluppo tecnologico delle attrezzature portuali e dei trasporti con *containers* non c'è dubbio che solleverà ulteriori successive ondate di manifestazioni da parte dei portuali, che — devo dire — non serviranno a modificare l'atteggiamento del Governo di fronte a tale problema, perchè l'atteggiamento del Governo, e soprattutto per quanto riguarda il Ministro della marina mercantile, è quello di tenere in primissimo piano gli interessi del mondo del lavoro portuale; se è vero infatti che è auspicabile l'ammodernamento dell'efficienza dei porti con ogni mezzo possibile, è anche vero che questo non deve avvenire a spese dei lavoratori.

Voglio ricordare che da precedenti analoghe esperienze in altri settori di attività si è potuto constatare che lo sviluppo dell'automazione comporta in una prima fase la formazione di sacche di disagio e di disoccupazione fra i lavoratori. Le esperienze precedenti quindi, anche se dolorose, non sono venute invano, nel senso che tutti abbiamo appreso l'importanza di poter prevedere e programmare con anticipo lo sviluppo organico degli ammodernamenti in modo tale che il lavoro non ne sia in alcun caso colpito.

Questa è la mia posizione oggi e questa era la mia posizione prima che accadessero i fatti di Genova. Mi duole che un colloquio di tale apertura non sia stato possibile aprire proprio a Genova, che non solo è la sede ideale delle nostre tradizioni marinare ma è anche la sede ideale delle tradizioni del mondo portuale e marittimo.

Per quanto riguarda il mezzo tecnico in particolare, devo dire che tanto dal punto di vista del mondo degli operatori portuali che da parte dei dirigenti sindacali come anche da parte dell'armamento, esso, purtroppo, viene sopravvalutato. I trasporti con navi *containers* non potranno mutare la struttura dei nostri porti. Non tutte le merci possono servirsi di questo mezzo di trasporto, nè tutti i porti potranno attrezzarsi a ricevere navi *porta-containers*. Queste osserva-

zioni, aggiunte alla constatazione de crescente aumento dei traffici marittimi lasciano prevedere una concreta possibilità di facile soluzione dei problemi connessi alla difesa degli interessi del lavoro portuale.

Mi voglio augurare che queste considerazioni e le precisazioni da me fatte in sede politica possano servire a tranquillizzare i portuali di tutta Italia e a rendere difficile e improduttiva l'opera di interessati sobilatori.

Al mondo del lavoro portuale è riservata una parte importante del compito di ammodernamento dei nostri porti. Anche per i porti rimane valido l'assioma che definisce il lavoro l'anima di ogni attività produttiva ed è il lavoro, innanzitutto, che, mentre contribuisce a rendere più perfetta l'opera che compie, proprio da tale condizione trae motivo per rafforzare la sua dignità e il suo prestigio.

E questa è la prospettiva che l'ammodernamento tecnologico dei porti apre ai nostri lavoratori portuali: nuove e migliori condizioni di lavoro.

Il senatore Andò ha illustrato un ordine del giorno sui porti turistici; vorrei dire qualcosa in proposito. Il moltiplicarsi delle imbarcazioni da diporto ha reso urgente la creazione di ricoveri adeguati. È questa una necessità, sia per dare soddisfazione agli appassionati di nautica, sia per dare ospitalità agli stranieri che vengono in Italia attratti dal nostro mare e dall'incomparabile bellezza del nostro Paese. Il problema dei porti turistici è quindi ormai giunto all'attenzione del Governo. Sarà nostra preoccupazione che lo sviluppo dei porti turistici avvenga con l'osservanza di quegli accorgimenti che non portino pregiudizio al rispetto delle bellezze panoramiche e paesistiche del nostro Paese. Altra cura del Governo sarà quella di coordinare la distribuzione geografica dei porti in modo che possa essere assicurata un'equa ripartizione sull'intero continente, con la preferenza verso le zone di sicuro sviluppo turistico.

E qui desidero accennare ad un problema, per quanto sia stato toccato di sfuggita da qualche oratore: cioè quello delle bandiere-ombra che recentemente con due gravi epi-

sodi ha richiamato l'attenzione della stampa nazionale e dell'opinione pubblica. Mi auguro che richiami l'attenzione anche dei sindacati che ancora non hanno dato importanza all'argomento.

Il 17 gennaio scorso nel mare di Sardegna la nave « Rigel », battente bandiera panamense, affondò per lo spostamento del carico e nel naufragio perdevano la vita 9 marinai di cui 5 di nazionalità italiana e fra questi un giovane di 17 anni. Più recente è l'episodio della « Fear Sea », un'altra nave sotto bandiera panamense, con equipaggio quasi completamente italiano. La stampa ora mitizza il personaggio del comandante Ciro Cardia, di cui in un primo momento era stata annunciata la morte per un collasso, mentre in seguito abbiamo appreso che si era suicidato.

Tornando indietro nel tempo troviamo altre navi definibili come battenti bandiera-ombra coinvolte in clamorosi episodi. Si ricordi, per esempio, il caso della « Torray Canyon » che riversò il suo immane carico di greggio nella Manica inquinando le spiagge di due paesi.

Basterà ricordare questi tre episodi per dimostrare quanto sia importante, da una parte, un'opera a livello internazionale, sia per assicurare l'adesione di tutti i paesi alle Convenzioni già esistenti, sia per il miglioramento di tali Convenzioni e, dall'altra, il poter predisporre un efficiente mezzo per una migliore tutela del lavoro dei marittimi italiani imbarcati su navi battenti bandiera straniera.

Si tratta di problemi di grande complessità che vanno da un quadro generale di facilitazioni al fine di invitare l'armamento italiano a prediligere in ogni caso la bandiera italiana, fino a una serie di difficili rapporti sul piano internazionale.

È mia intenzione di trovare una soluzione soddisfacente a questo problema, almeno per quanto riguarda gli interessi armatoriali nazionali, affinché diminuisca, fino a ridursi a un ruolo insignificante, il tonneggio del naviglio di armamento italiano sotto altre bandiere.

Per quanto riguarda il lavoro dei marittimi italiani a bordo di navi battenti altre

bandiere, ritengo che un primo passo per una migliore tutela del loro lavoro possa essere fatto considerando l'imbarco alla stregua di una emigrazione provvisoria e facendo in modo che a tali marittimi siano garantite anche le forme di assistenza che il nostro Paese già garantisce agli altri emigranti.

Nel settore della navigazione e del traffico marittimo il delicato problema dei rapporti tra l'armamento libero e l'armamento privato si innesta in quello generale collegato alle linee di preminente interesse nazionale, il quale può riassumersi nei suoi due termini basilari consistenti da un lato nella riduzione degli oneri sopportati dallo Stato per le sovvenzioni, dall'altro nel potenziamento dei servizi indispensabili.

Queste sono alcune delle più immediate necessità, perchè sono, al contempo, le più immediate prospettive di azione dell'Amministrazione marittima. Ma l'azione del Ministero è sostanzialmente rallentata dal fatto che molte delle attività ad esso pertinenti rientrano contemporaneamente nell'ambito di competenza di altre Amministrazioni; in qualche caso, addirittura, materie incontestabilmente marittime sono trattate in via esclusiva da altre Amministrazioni dello Stato. Potrei citare un lungo elenco: per esempio, l'Istituto idrobiologico per la vita animale e vegetale nelle acque, la Direzione generale delle opere marittime (che appartiene al Ministero dei lavori pubblici), e così via.

A tale proposito è mia intenzione portare avanti un'azione tesa ad ottenere una più aderente ripartizione di competenze ministeriali, al fine di poter dotare la marineria italiana di una guida politica più organica, unitaria e quindi più efficiente ed essere così in grado di poter rispondere alle esigenze che qui sono state ribadite.

Ringrazio per l'accoglienza che il Ministro della Marina mercantile ha avuto dalla Commissione e conto sulla collaborazione dei membri della Commissione stessa.

P R E S I D E N T E . Ringrazio il Ministro per le risposte che ci ha date e credo mio dovere ringraziare sentitamente tutti i componenti della Commissione, soprattutto

coloro che sono intervenuti dando un prezioso apporto con i loro suggerimenti e le opportune critiche ai nostri lavori. Faccio presente che in nove sedute abbiamo discusso e approvato quattro bilanci; questo dimostra, da un lato, la competenza e la passione che i componenti della Commissione hanno posto nell'esame dei vari bilanci, dall'altro, la prontezza, la preparazione dei relatori e naturalmente dei Ministri che di volta in volta si sono succeduti.

Passiamo ora all'esame dei vari ordini del giorno presentati.

Il primo, a firma dei senatori Genco, Abenante e Piccolo è così formulato:

« Il Senato,

considerato il ruolo che assolve per lo studio della flora e della fauna marina l'Acquario di Napoli;

sottolineando il fatto che ad esso affluiscono studenti di tutti i paesi;

considerato che l'Ente vive stentatamente ed è necessario e urgente potenziarne l'attività nell'interesse della ricerca scientifica e della salvaguardia della fauna del Golfo,

invita il Governo a stanziare un contributo fisso annuo da imputare al bilancio della Marina mercantile ».

L U P I S , *Ministro della marina mercantile.* Accolgo tale ordine del giorno come raccomandazione perchè, per la parte relativa agli stanziamenti, è necessario il concerto con il Ministero del tesoro.

P R E S I D E N T E . Do lettura del secondo ordine del giorno firmato dai senatori Fabretti, Cavalli, Abenante e Sema:

« Il Senato,

constatato il perdurante stato di precarietà esistente nel settore della pesca italiana, che potrà essere aggravato dall'entrata in vigore dei regolamenti della CEE,

invita il Governo a predisporre leggi e mezzi finanziari necessari ad:

1) adeguare alle necessità della pesca le attrezzature e l'organizzazione per la conser-

vazione, la trasformazione e commercializzazione del pescato, nonchè le attrezzature portuali, la ricerca scientifica e la preparazione tecnico-professionale degli equipaggi;

2) adeguare sufficientemente la legislazione onde assicurare ai pescatori un idoneo trattamento previdenziale, mutualistico e contrattuale ».

L U P I S , *Ministro della marina mercantile*. Lo accolgo come raccomandazione facendomi carico di intervenire presso i Ministeri finanziari per la copertura dei relativi oneri.

P R E S I D E N T E . I senatori Cavalli, Adamoli, Minella Molinari Angiola, Abenante e Fabretti hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« Il Senato,

considerato che la lavanderia « Selom » di Genova — società a capitale pubblico —, per la capacità degli impianti e la specializzazione delle maestranze, è in grado (con la sua potenzialità produttiva, i suoi magazzini e il laboratorio altamente attrezzato) di far fronte alle necessità di tutta la flotta delle società di preminente interesse nazionale;

rilevata, per contro, la tendenza in atto, a sottrarre — a tutto vantaggio di ditte private — il carico di lavoro alla predetta impresa, mettendone in forse la stessa esistenza,

invita il Governo a prendere tutte le misure al fine di assicurare alla « Selom » — attraverso le società di p.i.n. — il carico di lavoro indispensabile a salvaguardare i livelli di occupazione e a mettere in atto i provvedimenti capaci di sviluppare anche sul piano tecnico gli impianti della società stessa ».

L U P I S , *Ministro della marina mercantile*. Mi farò carico di intervenire a favore della « Selom » ed accetto l'ordine del giorno come raccomandazione.

P R E S I D E N T E . Do lettura del quarto ordine del giorno a firma dei senatori Cavalli, Abenante, Fabretti, Poerio, Maderchi,

Aimoni, Sema, Pirastu, Adamoli, Gianquinto, Bonazzi e Raia:

« Il Senato,

considerato che lo sviluppo della flotta mercantile italiana è stato meno rapido dello sviluppo economico e industriale del Paese, complessivamente e globalmente inteso;

che all'aumentato commercio con l'estero è corrisposta una diminuzione sensibile della partecipazione della marina mercantile ai traffici italiani e mondiali;

che in ciò sta la causa prima del crescente *deficit* della bilancia dei noli;

considerato che l'arretratezza dei porti marittimi italiani si traduce in una pericolosa strozzatura per l'intera economia nazionale, essendo diventato il costo del trasporto marittimo e delle operazioni portuali elemento importante dei costi generali di produzione;

sottolineato che l'attività di costruzione dei cantieri navali nel mondo si mantiene al presente e permarrà nel prossimo futuro su livelli elevati;

precisato che è questo il momento di affrontare il problema dell'economia marittima per ridare ad essa l'impulso necessario per adeguarla ai reali bisogni della nostra economia;

ricosciuto che le risorse ci sono e possono essere rapidamente mobilitate,

invita il Governo:

a predisporre e a presentare al Parlamento un piano di sviluppo della flotta nel quale il ruolo propulsivo sia affidato alle flotte a partecipazione statale, con un netto spostamento degli investimenti pubblici verso il settore delle moderne navi da carico;

a presentare un organico piano nazionale dei porti — articolato regionalmente e gestito democraticamente — rispondente a scelte miranti al superamento degli squilibri territoriali e settoriali e all'armonico sviluppo dell'industria del Paese e a predisporre immediatamente il finanziamento delle cifre previste dal programma quinquennale, e cioè

145 miliardi (stante che dei 260 miliardi previsti 115 sono già stati finanziati, 75 con la legge 1200 del 1965 e 40 da parte della Cassa del Mezzogiorno);

a sviluppare l'industria cantieristica italiana oltre i limiti del piano CIPE e gli stessi accordi comunitari, per giungere con la revisione dello stesso piano CIPE, al rilancio del settore che non è ancora riuscito a superare la sua crisi e con il convincimento che il processo di rinnovamento non è possibile se viene meno il regime di aiuti ai cantieri dell'IRI;

a predisporre un radicale riordinamento legislativo con assoluta precedenza, per importanza e urgenza, al Codice della navigazione ».

L U P I S , *Ministro della marina mercantile*. Desidero precisare agli onorevoli presentatori di questo ordine del giorno che posso accettare la prima parte come raccomandazione, mentre, per quello che riguarda i problemi presso il CIPE, io non ho alcuna competenza nè poteri per intervenire e modificare quanto è stato già deciso nel campo della cantieristica.

Potrò, alle prossime riunioni del CIPE, farmi portavoce delle esigenze prospettate ma, più di questo, non posso assicurare di poter fare.

C A V A L L I . Per redigere questo ordine del giorno è occorso uno sforzo notevole di elaborazione poichè è stato necessario raccogliere, direi quasi letteralmente, affermazioni ed impegni assunti in sede parlamentare e fuori da esponenti di varie forze politiche.

Il risultato, pertanto, non è frutto di una impostazione del mio Gruppo politico ma, ripeto, deriva da affermazioni precise e solenni fatte nei confronti dell'industria cantieristica. In particolare, mi riferisco agli impegni assunti dal sottosegretario Macchiavelli, non più tardi di due mesi fa, nel corso di una conferenza a Genova.

L U P I S , *Ministro della marina mercantile*. Desidero chiarire che io condivido

l'impostazione dell'ordine del giorno in merito ai problemi dell'industria cantieristica italiana, tuttavia non vorrei essere rimproverato — non avendo la possibilità d'iniziativa su questo argomento — di non aver dato corso ad un ordine del giorno che ho accettato come raccomandazione.

Pertanto, accetto la parte dell'ordine del giorno che si riferisce al piano di sviluppo della flotta, alla presentazione di un organico piano nazionale dei porti, allo sviluppo dell'industria cantieristica italiana, al riordinamento legislativo del settore; non accetto invece la parte che si riferisce alla revisione del piano CIPE.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, passiamo al quinto ordine del giorno a firma dei senatori Maderchi, Cavalli, Abenante, Sema, Bonazzi e Fabretti:

« Il Senato

considerato che le spiagge e le coste sono proprietà del pubblico demanio, ma che in contrasto con tale principio, soprattutto in prossimità dei centri abitati, ampi tratti sono preclusi all'accesso dei cittadini a seguito di illegali recinzioni operate dai concessionari,

invita il Governo ad intervenire con la massima sollecitudine per assicurare prima della prossima primavera il rispetto della legge e quindi la possibilità di libero accesso su tutte le spiagge e le coste d'Italia ».

L U P I S , *Ministro della marina mercantile*. Conosco bene il problema delle concessioni e, come primo provvedimento in vista dell'avvicinarsi dell'estate, ho dato disposizioni di sospendere tutte le concessioni pendenti.

Aggiungo però di non essere in grado, nei termini indicati nell'ordine del giorno, di assicurare in pieno il rispetto della legge da parte dei concessionari perchè si tratta di un lavoro che, allo stato di fatto, le Capitanerie di porto non possono svolgere.

Tutti sappiamo, infatti, che l'organico di queste Capitanerie si riduce a due o tre uf-

ficiali, o addirittura, nei piccoli porti, ad un maresciallo. Comunque, è un problema che mi sta molto a cuore e prendo nota della sua importanza. Accetto l'ordine del giorno come raccomandazione.

P R E S I D E N T E . È stato presentato dal senatore Andò il seguente ordine del giorno:

« Il Senato,

considerata l'importanza che va sempre più assumendo la nautica da diporto per i riflessi economici che ne derivano per l'industria e per lo sviluppo del turismo italiano;

visti gli studi della Camera di commercio di Messina che ipotizzano una collocazione puntiforme di porti turistici nell'area che ha come baricentro lo Stretto di Messina (dalle Eolie, al Golfo di S. Eufemia, a Taormina);

esaminata in particolare la possibilità della creazione di un " marina " nel lago naturale di Faro (Messina) come punto centrale di tutto il turismo nautico interessante le Eolie e Taormina-Giardini dove sarà necessario prevedere idonee attrezzature sia di rifugio che di approdi,

invita il Governo, nel quadro della politica dei porti turistici in Italia, a favorire con i mezzi più idonei (iniziative legislative e adeguati concorsi finanziari) l'anzidetto programma della Camera di commercio di Messina in ordine ai suindicati problemi di attrezzature, considerandolo assolutamente indispensabile per la valorizzazione delle caratteristiche turistiche del comprensorio, premessa per il rilancio di una economia per vari aspetti tra le più depresse del Paese ».

L U P I S , *Ministro della marina mercantile.* Vi è già un Comitato interministeriale per esaminare il problema. Accetto l'ordine del giorno.

P R E S I D E N T E . È stato presentato dai senatori Sema, Abenante, Cavalli, Maderchi, il seguente ordine del giorno:

« Il Senato

considerata la grave situazione di depressione dell'economia di Trieste nella sua componente portuale ed industriale invita il Governo a riproporne la questione nell'ambito del Trattato di Roma per la parte riguardante i traffici il cui accordo scade il 31 dicembre 1969 ».

L U P I S , *Ministro della marina mercantile.* Lo accetto.

P R E S I D E N T E . È stato presentato, infine, dai senatori Sema, Abenante, Raia, il seguente ordine del giorno:

« Il Senato

invita il Governo a studiare con urgenza l'opportunità di considerare agli effetti pensionistici il periodo trascorso sul mare da lavoratori che in qualità di pescatori o di marinai su velieri o motovelieri non abbiano per ragioni diverse versato contributi, tenendo conto del fatto che a differenza di lavoratori che si vengono a trovare in analoghe condizioni, per questi lavoratori che hanno fatto sacrifici e corso rischi e pericoli, sia possibile ricostruire quasi interamente il periodo assicurativo ».

L U P I S , *Ministro della marina mercantile.* Quanto richiesto dovrebbe essere di competenza del Ministero del lavoro, me ne farò interprete presso quella sede. Accetto l'ordine del giorno come raccomandazione.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, possiamo considerare esaurito l'esame della Tabella 17. Il relatore senatore Genco trasmetterà pertanto alla Commissione finanze e tesoro il parere favorevole sullo stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1969, nei termini emersi nel corso del dibattito.

La seduta termina alle ore 20.