N. 1660-A
Resoconti XVII

BILANCIO DI PREVISIONE DELLO STATO PER L'ANNO FINANZIARIO 1971

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)

INDICE

SEDUTA DI GIOVEDI' 11 MARZO 1971

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 789, 799
ANDÒ, *relatore* 790

SEDUTA DI GIOVEDI' 15 APRILE 1971

PRESIDENTE . . *Pag.* 799, 811, 812 818, 819, 820
ABENANTE 804, 820
ANDÒ, *relatore* 812
AVEZZANO COMES 810
CAVEZZALI, *sottosegretario di Stato per la marina mercantile* . . 813, 815, 816, 818, 819, 820
CROLLALANZA 815
FABRETTI 800, 811, 816, 819
GENCO 808, 810
MADERCHI 812, 819

SEDUTA DI GIOVEDI' 11 MARZO 1971

Presidenza del Presidente TOGNI

La seduta inizia alle ore 10,15.

Sono presenti i senatori: Abenante, Aimoni, Andò, Avezzano Comes, Bargellini, Bonazzi, Catalano, Cavalli, Fabretti, Ferrari, Florena, Genco, Indelli, Maderchi, Perri, Piccolo, Poerio, Raia, Sammartino, Tansini, Togni, Venturi Lino e Volgger.

Interviene il ministro della marina mercantile Mannironi.

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1971

— 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 l'esame preliminare del disegno di

legge: « Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1971 — Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile ».

A N D Ò , *relatore*. Onorevoli colleghi, al fine di rilevare in modo più ampio, obiettivo ma anche critico, i molteplici problemi che investono l'attività marinara in Italia e che la condizionano, lo stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1971, nonchè le questioni afferenti al settore marittimo, saranno in questa sede esaminati alla luce di quella che dovrebbe potersi identificare come una politica di sviluppo di tutte le attività marinare nell'ambito e nel quadro del più armonico sviluppo socio-economico del Paese.

La marineria mercantile, che ha nobilissime e millenarie tradizioni di prestigio e di espansione economica e che fu, al tempo delle famose « repubbliche », un esempio ed un simbolo di conquista civile e di fervida presenza italiana su tutti i mari e in tutti i porti e gli empori, importa oggi ancora una vasta e sana mobilitazione di interessi e di lavoro. Va quindi guardata con speciale attenzione dal Parlamento per il ruolo preminente che essa serve nella più articolata ed ampia dinamica degli scambi e nell'impiego di capitali, di mezzi e di energie di lavoro, in un Paese, come il nostro, che è tutto proteso sul mare, che ha sempre vissuto e prosperato sul mare, e col mare e nel mare ha trovato e trova forti e generosi motivi di proiezione e di operatività.

Su questo piano e con queste intenzioni si cercherà di esprimere una valutazione politica più realistica che, come vedremo, conduca alla impostazione di un programma di rinnovamento e di potenziamento della flotta mercantile e peschereccia, com'è nell'obiettivo e non procrastinabile interesse dell'intero Paese che deve guardare a questo suo settore operativo come ad uno dei cardini della sua economia e della sua efficienza.

Questa visione dovrebbe attirare la vostra particolare attenzione e meritare che su di essa si incentri e si sviluppi la discussione più che sulle singole rubriche e sulle singole voci, viste in sè e per sè e dunque fuori del quadro organico del settore.

Il bilancio del Ministero della marina mercantile per il 1971 ammonta a 121 miliardi e 436,9 milioni; di cui miliardi 88 e 114,9 milioni per la parte corrente, e miliardi 33 e 322 milioni in conto capitale.

A queste somme vanno aggiunti (se saranno definiti i relativi provvedimenti legislativi) 3 miliardi e 235 milioni per la parte corrente e 2 miliardi e 90 milioni in conto capitale, accantonati negli appositi fondi del Ministero del tesoro e di competenza del Ministero della marina mercantile. Le spese complessive pertanto ammonterebbero a 126 miliardi e 761,9 milioni di cui 92 miliardi e 349,9 milioni per la parte corrente e 35 miliardi e 412 milioni in conto capitale.

Rispetto al 1970 vi è un aumento di spesa (senza tenere conto delle somme accantonate delle quali ho detto sopra) di 4 miliardi e 566,8 milioni (più 3,75 per cento), di cui 1 miliardo e 593,86 milioni per spese correnti (più 1,25 per cento) e 2 miliardi e 973 milioni in conto capitale (più 2,5 per cento). Come si può notare, ben poche variazioni esistono, per cui il bilancio del 1971, nella sua entità ed anche, come vedremo, nella sua impostazione non si discosta di molto da quello del 1970.

Per la verità, non è, questa, una constatazione troppo incoraggiante in rapporto sia alle previsioni di aumento delle entrate generali dello Stato, calcolate nel 10,78 per cento, sia alla prospettiva di una politica di sviluppo equilibrato di tutti i settori economici, sia in funzione della sempre crescente domanda di servizi marittimi e quindi delle esigenze che il settore presenta.

Non vi è dubbio che occorre tenere presente sia la limitatezza delle risorse disponibili e la rigidità del nostro bilancio che non consente notevoli spostamenti o nuove dotazioni per gli investimenti direttamente o indirettamente produttivi; sia ancora alcune improrogabili esigenze di fondo da soddisfare, soprattutto di ordine sociale, che impegnano attualmente in modo rilevante il bilancio dello Stato e quindi anche quello della marina mercantile.

Questa considerazione però mentre ci deve portare a guardare il bilancio attuale tenendo conto della impossibilità, almeno per il momento, di uno sforzo considerevole per renderlo uno strumento adeguato ed efficace dello sviluppo delle attività marittime, d'altra parte, non ci può esonerare dal fare qualche considerazione critica, ma costruttiva, la quale più che al presente si vuole riferire al futuro, anche se immediato.

Il bilancio, visto nel suo complesso, presenta uno squilibrio o meglio una carenza di fondo, costituita dalla scarsità della previsione della spesa in conto capitale, cioè in investimenti. Infatti, si nota che mentre le spese correnti assorbono il 72,5 per cento, quelle in conto capitale costituiscono appena il 27,5 per cento.

È uno squilibrio che in parte si risolve in una insufficienza, tanto in senso relativo che in senso assoluto, di fondi destinati a stimolare e da garantire continuità allo sviluppo del settore. Alcuni dati importanti serviranno ad illustrare meglio questa osservazione.

Nel bilancio troviamo (con astrazione delle spese per il personale e di altre spese di amministrazione):

1) per sovvenzioni ai servizi marittimi, 72 miliardi e 46,7 milioni (più 86,7 milioni rispetto al 1970);

2) per contributi vari agli armatori e all'industria cantieristica, 32 miliardi e 250 milioni (più 2 miliardi e 675 milioni rispetto al 1970);

3) per studi e ricerche relativi al settore della marina mercantile: 50 milioni;

4) per la pesca: 314 milioni, di cui 70 per studi e ricerche.

Da questo quadro sommario si deduce che: 1) circa il 60 per cento del bilancio è destinato alle sovvenzioni ai servizi marittimi, mentre solo il 27 per cento andrà agli investimenti direttamente produttivi; 2) cifre assolutamente irrisorie esistono invece per studi e ricerche — attività queste fondamentali per lo sviluppo del settore.

Per quanto riguarda le sovvenzioni ai servizi marittimi, è da tenere presente che esse trovano indubbiamente una ragione d'essere sia nell'esigenza di aprire nuovi sbocchi alla nostra esportazione e alla espansione commerciale e industriale, sia nella necessità di assicurare la continuità alle correnti commerciali anche nei periodi di depressione economica; il che favorice non poco l'armamento nazionale che, in genere, in tali circostanze abbandona determinate rotte.

Ma è altrettanto indubbio che le linee sovvenzionate hanno bisogno, per la loro forte incidenza, di una ristrutturazione, che, da una parte, metta questi servizi in condizione di svolgere in modo più efficiente la loro funzione, e, dall'altra, porti un ridimensionamento della spesa che senz'altro riteniamo eccessiva. A questo scopo è necessario portare avanti, e con sollecitudine, gli studi in corso per la riorganizzazione delle linee PIN e di quelle locali, studi che sono stati già sollecitati nel 1968 a proposito dell'approvazione del bilancio di previsione per il 1969.

Alla 7ª Commissione permanente sembra che, anche per un osservatore attento, le cifre sopra riferite siano di per sè abbastanza eloquenti. Esse ci fanno rilevare che il settore affidato al Ministero della marina mercantile, sia considerato in se stesso, sia messo in rapporto all'importanza che ha e alle esigenze cui deve obbedire, sia in rapporto agli altri settori, goda attualmente di scarso apprezzamento nel quadro delle spinte promozionali del Paese e dunque resta un po' ai margini. Il che, del resto, è condiviso con aperta, coraggiosa ed obiettiva presa di posizione, dal ministro Mannironi nella presentazione della « Relazione » 1969 sulla Marina mercantile, oltrechè in un suo discorso ad Ancona sulla politica della pesca (« Notiziario » del Ministero della marina mercantile, n. 1-2, gennaio-giugno 1970).

Vediamo ora in particolare i due settori principali: Marina mercantile e pesca, cominciando dal primo.

È opportuno sottoporre alla vostra attenzione alcuni dati specifici e alcune considerazioni al fine di illustrare meglio la situazione della nostra Marina mercantile e di mettere in evidenza le sue esigenze attuali.

In primo luogo è da tenere presente che il passivo della bilancia dai trasporti marit-

timi da un decennio a questa parte è in continuo aumento, avendo raggiunto nel 1969 la notevole cifra di 110 miliardi circa (+ 17 miliardi rispetto al 1968). Il che è particolarmente preoccupante se si pensa che sino al 1960 noi eravamo esportatori di servizi marittimi.

Questa condizione di fatto pone un grosso problema: quello della necessità di affrontare radicalmente la questione e rimuovere con decisione tutti quegli ostacoli e quelle remore che hanno determinato la suddetta situazione.

Diamo pertanto uno sguardo allo stato reale in cui si trova attualmente la nostra flotta mercantile, al suo incremento, ai problemi che essa pone per raggiungere non solo l'obiettivo del pareggio della bilancia, ma un livello di sviluppo tale da riportarla e quindi di mantenerla all'avanguardia dal punto di vista sia quantitativo che qualitativo.

La situazione della nostra flotta è la seguente: all'inizio del 1970 essa ha superato i 7 milioni di tonnellate, scendendo dall'ottavo al nono posto nel mondo, superata dalla Germania occidentale e tallonata da altri Paesi.

A questo proposito bisogna considerare che il tasso di incremento della nostra flotta è di circa la metà rispetto a quello dei grandi Paesi marinari ed a quello mondiale.

Negli ultimi otto anni l'incremento medio nazionale è stato del 4,6 per cento (del 4 per cento nel 1969), mentre la media mondiale è stata del 9 per cento.

Si deve tenere presente ancora che noi abbiamo a tutt'oggi il 16,2 per cento (poco meno di un sesto) di naviglio che supera i venti anni di età, mentre troviamo gli altri grandi Paesi marinari con percentuali molto più basse; infatti la Norvegia e il Giappone si trovano col 2,9 per cento, la Germania occidentale col 3,6 per cento, la Danimarca coi 3,7 per cento, la Francia col 4,9 per cento, la Svezia e l'Olanda con circa il 6 per cento, l'URSS e la Gran Bretagna rispettivamente col 9,5 per cento e 9,8 per cento.

Se poi consideriamo il naviglio di età inferiore ai dieci anni, ci troviamo ancora superati da molti Paesi. Contro il 50,2 per cento del nostro naviglio sotto i dieci anni, vi sono: il Giappone col 78,2 per cento, Norvegia e Danimarca col 77,5 per cento, la Svezia col 73,4 per cento, il Belgio col 72,4 per cento, l'URSS col 70,4 per cento, la Spagna, il Canada, la Polonia, la Jugoslavia, la Francia e la Germania occidentale con percentuale attorno al 60 per cento.

A ciò si aggiunga lo squilibrio che di conseguenza si è venuto a creare tra espansione dei traffici nazionali e incremento della flotta; squilibrio che ha determinato non solo l'aumento del disavanzo della bilancia nei trasporti marittimi, ma anche l'impossibilità d'inserirci maggiormente nel traffico marittimo internazionale. A questo proposito occorre tenere presente che il volume dei traffici marittimi dal 1960 al 1969 è quasi triplicato (dai 101 milioni di tonnellate del 1960 si è passati ai quasi 300 milioni del 1969). Per farsi un'idea della portata di questo squilibrio, se ne tengano presenti gli indici: ponendo a base 100 le cifre del 1959, mentre l'indice della flotta è salito nel 1968 a 135, quello dei traffici è salito a 250. Secondo il ritmo di crescita costante del traffico nell'ultimo decennio dovremmo raggiungere nel 1975 i 480 milioni di tonnellate. Il che significa che la flotta nel 1975 dovrebbe essere superiore almeno dell'85 per cento in termini di capacità di trasporto, vale a dire di circa 12 milioni di tonnellate come stazza.

Queste considerazioni ci portano a concludere che noi abbiamo necessità, se non vogliamo restare indietro ed essere totalmente scavalcati dai Paesi concorrenti, non solo di intensificare l'incremento della flotta, ma di accelerare il suo rinnovamento in modo adeguato. E ciò non può avvenire che attraverso una politica marittima organica ed efficace che si ponga, come obiettivo, e con carattere prioritario, lo sviluppo della flotta, facendo però prima un esame critico della validità e dell'adeguatezza degli strumenti finora utilizzati.

Quanto detto ci pone davanti quattro grossi problemi, che, a giudizio della Commis-

sione, devono costituire quattro capisaldi della politica marittima, e cioè:

1) quello del credito navale e dei contributi da concedere sia per l'incremento della flotta, sia per il suo rinnovamento assicurando un finanziamento più ampio e dando l'autorizzazione all'esercizio del credito stesso non solo all'IMI ma anche alle banche di interesse nazionale. Qui occorre ricordare che gli stanziamenti attuali si sono dimostrati del tutto insufficienti in rapporto alle domande avanzate, mentre tali interventi si sono dimostrati i più stimolanti, avendo determinato investimenti privati per diverse centinaia di miliardi;

2) un tale programma in uno con un sistema di efficaci misure di incentivazione (in particolare un più ampio ricorso al credito agevolato) aiuterà notevolmente il processo di ristrutturazione e di razionalizzazione dell'industria cantieristica e garantirà a questa una continuità di commesse e quindi di lavoro. A questo punto conviene soffermarci ed insistere sulle strutture e sulle capacità operative dei cantieri. Il Governo deve occuparsi più direttamente e più ampiamente di questo settore che, di fronte alle esigenze attuali ed a quelle future dell'armamento italiano, mostra la propria inadeguatezza e la precarietà delle sue condizioni industriali.

La mancanza di capacità di soddisfacimento di tali esigenze induce gli armatori ad affidare commesse all'estero subendo importanti ritardi nelle consegne. Dobbiamo tenere presente, per comprendere appieno la gravità di questa alternativa, che perchè la nostra flotta mercantile giunga, com'è necessario, entro il 1975 al traguardo dei 12 milioni di tonnellate di stazza lorda, occorrono — tenendo conto anche del rimpiazzo delle navi vecchie — 6 milioni di tonnellate di natanti da mettere in mare, e che l'attuale capacità produttiva dei nostri cantieri è da 3 a 4 milioni (semprechè costruissero solo per conto nazionale) nello stesso periodo.

Oggi, non vi sono dubbi, l'industria cantieristica ha bisogno di essere sostenuta e aiutata con sostanziosi contributi statali affinchè sia posta in grado di soddisfare le esigenze della domanda. E su questo punto oggi converge l'accordo della CEE che fino a ieri si mostrava contraria.

Il discorso però non va frainteso. Non si tratta di sostenere una produzione antieconomica al fine di farla sopravvivere. Il problema invece è di dare ad essa quegli aiuti ragionevoli, che oggi — in varie forme ed in varia misura — tutti i Paesi concedono, per portarla verso l'economicità e lo sviluppo.

Qui va ricordato che attualmente, ovunque, i cantieri sono, chi più chi meno, in non buone acque. I costruttori — ed il fenomeno ha dimensioni mondiali — hanno chiuso il 1969 con notevoli perdite. Ciò è dovuto: *a*) all'aumento dei costi che sono andati crescendo in misura superiore alle previsioni che ragionevolmente si potevano fare alla firma dei contratti; *b*) all'impossibilità di inserire a posteriori nei contratti clausole di variabilità dei prezzi; *c*) alla decrescente produzione specie nei cantieri europei.

Il problema, come si vede, è grave e bisogna affrontarlo con urgenza e coraggio per non restare indietro rispetto agli altri Paesi, che, pur trovandosi in una situazione un po' migliore, hanno cominciato in anticipo rispetto a noi l'opera di ristrutturazione e di potenziamento;

3) un altro problema importante è quello del coordinamento dell'intervento pubblico con l'iniziativa privata, in modo da collegare tutte le agevolazioni ad obiettivi ben precisi che, con carattere prioritario, tendano al rinnovamento ed al potenziamento della flotta, nonchè ad assicurare i servizi necessari all'espansione commerciale ed industriale;

4) i problemi suddetti ne richiamano un altro di fondo, quello cioè di assicurare una azione programmata ed efficace. A tale scopo è necessario impostare una politica marittima di ampio respiro, unitaria, globale ed organica, tale cioè che comprenda tutte le componenti e gli aspetti della nuova e necessaria impostazione che si deve dare alla questione. E sembra utile ribadire qui

ancora una volta che è perciò indispensabile innanzitutto il passaggio al Ministero della marina mercantile di tutte le competenze in materia portuale che in atto spettano al Ministero dei lavori pubblici.

È inoltre necessario che sia attribuita al Ministero la funzione di operare le scelte che riterrà più utili per gli investimenti pubblici in materia portuale e che sia garantita la sua presenza responsabile in tutte le decisioni che riguardano l'economia marittima.

Il settore dalla pesca non gode di una situazione migliore di quella della Marina mercantile. Anche qui abbiamo quasi gli identici problemi e obiettivi: garantire un più rapido sviluppo qualitativo alla flotta peschereccia e stimolare con provvidenze e incentivazioni il suo costante incremento e rinnovamento per adeguarla alle esigenze della domanda in continua espansione e della tecnica più aggiornata.

Malgrado ciò, noi troviamo nel bilancio, come abbiamo detto, per il settore della pesca, appena 314 milioni di cui 70 per studi e ricerche tecnologiche e per la ricerca di nuovi banchi di pesca.

Da queste cifre si può facilmente dedurre che anche il settore della pesca è messo attualmente un po' ai margini in rapporto agli altri settori, mentre è innegabile la necessità e l'urgenza di una politica della pesca efficiente e adeguata.

Poche considerazioni ci possono dare la misura di tale necessità e urgenza.

Oggi noi abbiamo una produzione ittica di 350 mila tonnellate, insufficiente al fabbisogno nazionale; infatti abbiamo importato nel 1969 prodotti ittici per 70 miliardi circa. Il che costituisce da una parte un sintomo confortante in quanto dimostra che la domanda è in continua espansione e che la nostra industria conserviera è molto vitale e in costante sviluppo. D'altra parte, però, ci dice che questa, in rapporto alla domanda di mercato, non trova da noi la materia prima per soddisfarlo; da qui la necessità dell'importazione perchè le industrie non perdano il livello di produzione e il ritmo di sviluppo attuali.

Ciò però pone chiaro il problema del potenziamento della nostra produzione ittica, e quindi la necessità di una politica di incremento e di rinnovamento della flotta peschereccia e di tutte le infrastrutture necessarie.

Al 1° gennaio di quest'anno la flotta alturiera da pesca annoverava 217 unità di stazza superiore alle 100 t. s. l. per 77.500 tonnellate, e 1520 motopescherecci con tonnellaggio unitario inferiore alle 100 t. s. l. per un tonnellaggio complessivo di oltre 68.000 t. s. l.

Lo sviluppo qualitativo della flotta peschereccia nazionale in questi ultimi anni ha avuto un ritmo alquanto soddisfacente. Nel 1969 si è avuto l'ingresso in attività di 33 nuove unità di stazza unitaria superiore alle 100 t. s. l. per un tonnellaggio complessivo di circa 10.000 t. s. l.

Da tener conto poi che al fine di estendere il campo della pesca e di incrementare la produzione, sin dagli anni 60 si è cominciato a costruire un nucleo di flotta da pesca oceanica, che ha dato indubbiamente risultati positivi. In questo settore però occorre fare di più sotto l'aspetto organizzativo e delle strutture per garantire continuità ed espansione alla produzione.

Positivo è pure il fatto che si assiste ad una progressiva diminuzione del naviglio velico e motovelico per la pesca, sebbene ancora con un ritmo alquanto lento.

A questo proposito è da mettere in rilievo l'insufficienza delle incentivazioni. Basti pensare che alla fine di marzo del 1970 le domande per contributi a fondo perduto accolte dalla Cassa per il Mezzogiorno a norma delle leggi 29 settembre 1957 e 26 giugno 1965, ammontavano a circa 15.300 per una spesa complessiva di 159,7 miliardi di lire; il che comporta la concessione di contributi per 47,8 miliardi. Sempre alla stessa data l'importo dei contributi liquidati era di circa 34 miliardi, corrispondenti al 75 per cento degli impegni assunti. Completamente impegnato risulta invece il capitolo di spesa di cui alla legge 28 marzo 1968, n. 479, che stanziava per contributi a fondo perduto la somma di 490 milioni, distribuita negli esercizi 1967-68. Poichè le domande

pervenute superavano quelle previste e implicavano investimenti per circa 9 miliardi contro una previsione di 1,6 miliardi, l'amministrazione marittima ha predisposto un disegno di legge, approvato dal Consiglio dei ministri ed attualmente all'esame della Camera dei deputati che è da augurarsi vada al più presto in porto.

Inoltre la situazione riguardante i finanziamenti previsti dal fondo di rotazione (legge 27 dicembre 1956, n. 1457) si può così riassumere: a tutto maggio del 1970 sono stati complessivamente erogati 1086 mutui per un importo complessivo di 5,8 miliardi. Le domande in attesa di finanziamento sono circa 360.

Ma il problema non riguarda solo l'incremento quantitativo e qualitativo della flotta perchereccia. Ormai nel settore della pesca siamo ad una svolta: ci troviamo cioè in un momento in cui occorrono scelte decisive e risolutive, che diano una risposta adeguata ai problemi economici e sociali di questo settore operativo, alle aspettative di quanti lavorano in questa attività, e per restituirle quel ruolo che le compete insieme con tutte le complesse e diverse attività ad essa connesse.

E qui occorre tenere presente che presto avremo le prime scadenze degli impegni presi in sede di Comunità europea, sicchè il ritardo negli interventi potrebbe risultare nocivo in futuro. E potrebbe risultare dannosa la limitazione, la provvisorietà e l'inadeguatezza di tali interventi specialmente se si guarda alle necessità di un adeguamento competitivo della flotta peschereccia italiana sul piano mediterraneo.

Ad evitare pertanto eventuali dannose conseguenze è necessario che il Governo, abbandonando il sistema degli interventi a carattere temporaneo e assistenziale, si mostri fermamente deciso a portare avanti una politica della pesca ad ampio respiro; politica che può nascere solo da una visione globale, unitaria ed organica di tutti i problemi, e quindi da valide scelte di fondo da realizzare a breve, medio e lungo termine.

E una politica che voglia essere veramente tale deve puntare su alcuni obiettivi essenziali, che si possono, a giudizio della Commissione, individuare nei seguenti:

1) potenziamento e rinnovamento del naviglio. Da quanto sopra detto risulta evidente la necessità di stimolare al massimo lo sviluppo della flotta in modo da assicurare non solo un costante incremento quantitativo, ma anche un rinnovamento graduale di quella parte di essa che risulti essere più arretrata e meno produttiva;

2) incentivazioni. È necessario, inoltre, offrire maggiori incentivazioni, che facciano però espresso riferimento a criteri di priorità in base alle indicazioni che dovrà dare un idoneo e concretamente aggiornato piano di sviluppo, in modo da offrire il massimo sostegno a quelle iniziative che si dimostrino veramente valide. Non v'è dubbio però che occorre, perchè il bilancio diventi un'espressione concreta ed uno strumento efficace di tale politica, accrescere in modo adeguato gli stanziamenti.

Queste incentivazioni poi, come da tempo è stato auspicato, anche d'intesa col Governo, non dovrebbero essere limitate solo alla produzione ittica, ma anche alla sua conservazione, alla distribuzione ed al consumo, in modo da fare assumere al settore quel ritmo di industrializzazione registrato in altri settori economici;

3) studi e ricerche. I primi due punti pongono il problema della necessità di studi e di ricerche, nonchè quello della preparazione e della qualificazione professionale di tutti gli addetti a questo settore così preminente e vitale.

Noi sappiamo quali sviluppi e quali profonde modificazioni dell'intero sistema si sono verificati in quest'ultimo decennio, e sappiamo che ci si è resi conto che la tecnica oggi dischiude immense possibilità di rilancio della produttività in questo settore, con l'offerta e l'approntamento di nuovi strumenti e di nuove apparecchiature per l'individuazione dei banchi di pesca e per la cattura. Ora è necessario « dare l'avvio » — come ha giustamente notato il compianto ministro Mannironi (« Notiziario » cit.) — « a nuovi ed impegnativi programmi sia nel settore della ricerca pura sia in quella applicata,

potenziando adeguatamente gli organismi ad essa preposti, aumentando gli investimenti e coordinando le varie iniziative secondo indirizzi unitari ed armonici ». Alcune di tali ricerche, per il contributo che esse possono offrire allo sviluppo delle attività produttive direttamente o indirettamente connesse con la pesca, si appalesano con carattere di urgenza: occorrerà, ad esempio, approfondire gli studi per la messa a punto di alcuni prototipi di nuove unità da pesca che, sulla base dei peculiari elementi che caratterizzano l'esercizio della pesca in Italia delle indicazioni che emergono dal mercato, possono incontrare il pieno consenso degli armatori e costituire la premessa per un deciso sviluppo della tecnica delle costruzioni in serie.

Ampi orizzonti, poi, si aprono alle attività dei ricercatori in numerosi settori, con sperimentazioni destinate ad avere ampie ripercussioni specialistiche per l'aumento della produttività della pesca; dalle ricerche oceanografiche a quelle idrobiologiche, dagli studi sugli *habitat* all'utilizzazione delle tecniche e dei metodi per un più razionale sfruttamento delle risorse biologiche marine, dai sistemi di cattura dei prodotti ittici a quelli della loro conservazione e distribuzione sul mercato;

4) un altro obiettivo di fondamentale importanza — come si è già accennato — è quello della preparazione e della qualificazione professionale. E ciò non solo perchè costituisce un compito essenziale della società quello di tendere all'elevamento morale ed economico dei cittadini, ma anche perchè sarebbe contraddittorio puntare sulla sollecitazione e sulla introduzione di nuove tecniche e di nuove strumentazioni di bordo, disinteressandosi al contempo della preparazione professionale di chi dovrà utilizzarle;

5) ancora: è necessario eliminare tutti quegli ostacoli di natura diversa — che determinano un aggravio di costi ed altre serie difficoltà allo sviluppo produttivo e si ripercuotono sulla conduzione delle imprese — in modo da garantire a queste un processo di espansione autonomo che attiri l'afflusso di nuovi investimenti.

Un passo avanti, in questo senso, è stato fatto con la revisione generale della legislazione e dei regolamenti che ha portato al nuovo « Regolamento per la pesca », dando così una normativa unitaria ed una base giuridica indispensabile ed aggiornata all'attività. Ma occorre ora approntare e coordinare tutti gli altri strumenti operativi necessari per la realizzazione degli obiettivi volti a produrre di più e a più bassi costi;

6) infine, è necessario dare unità a tutta la politica nazionale della pesca. Esistono, infatti, competenze autonome della Cassa per il Mezzogiorno in materia, che impediscono questa unitarietà. Sarebbe opportuno, e forse anche necessario, che fosse almeno il Ministero della marina mercantile a dare le indicazioni alla Cassa circa gli obiettivi della politica della pesca, tenendo conto evidentemente delle direttive generali che riguardano lo sviluppo del Mezzogiorno.

Un problema che ha assunto proporzioni e gravità preoccupanti, è quello dell'inquinamento del mare. Non è il caso che ci si intrattenga ad illustrarne l'importanza, perchè tanto se ne è parlato e scritto, specie da parte della stampa che ha adeguatamente sensibilizzato l'opinione pubblica. In Italia è ormai assai diffuso l'allarme nella popolazione ed in coloro che operano nel campo turistico, per gli inquinamenti; e non pochi sono stati, a tale proposito, gli interventi da parte delle autorità igienico-sanitarie e giudiziarie. Ciò è avvenuto non solo in Italia: lo scorso 28 novembre i sindacati giapponesi hanno organizzato una giornata di protesta contro l'inquinamento.

Il che è giustificato se si pensa che il mare è un grande patrimonio di tutti in quanto costituisce uno dei maggiori serbatoi di risorse animali, vegetali e minerarie, una fonte di salute, un bene economico rilevante, oltrechè un laboratorio insostituibile sia perchè dà il 70 per cento di ossigeno all'atmosfera, sia perchè è il metabolizzatore delle sostanze che provengono dalla terra.

Ebbene questo patrimonio, questa fonte inesauribile di ricchezza è oggi seriamente

minacciato dall'inquinamento. E le cause principali sono note:

a) il versamento in mare delle acque di sentina delle navi azionate da olio combustibile, e il versamento delle acque di zavorra delle tanche dell'olio combustibile nelle navi a carico secco;

b) lo scarico delle acque di lavaggio delle petroliere. Per avere un'idea dell'inquinamento basti pensare che nel 1968 sono stati trasportati in tutto il mondo 1.100 milioni di tonnellate di petrolio; di esse il 3 per mille (circa 3 milioni e 330 mila tonnellate) vanno a finire in mare; e si tenga conto che esiste un processo di accumulazione dovuto al fatto che il petrolio resiste più d'ogni altra sostanza all'azione depurante del mare;

c) spandimento accidentale di petrolio dovuto cioè a sinistri;

d) scarichi di acque utilizzate in certi tipi di lavorazioni industriali;

e) scarichi delle fognature, eccetera.

Il problema cominciò a preoccupare con lo sviluppo del trasporto del petrolio greggio e cioè sin dal 1950. Nel 1954 si ebbe la prima Conferenza internazionale (Londra), che ebbe come risultato un « Accordo » con cui veniva proibito lo scarico di petroli « stabili » in genere entro 50 miglia dalla costa, entro 100 miglia dalle coste orientali del Canadà, 150 miglia dall'Australia, eccetera. Una seconda Conferenza internazionale (aprile 1962) apportò degli emendamenti al precedente accordo. In forza di questi furono estesi i limiti di interdizione, portandoli da 50 e 150 miglia (pressochè proibiti erano per il Mediterraneo), mentre si stabiliva una interdizione assoluta per le navi superiori a 20.000 tonnellate di stazza lorda. In virtù di questi accordi (ratificati recentemente anche dall'Italia), i Governi firmatari erano obbligati a stimolare la costruzione di installazioni per lo scarico delle acque di zavorra e degli altri petroli di rifiuto ai terminali di scarico ed ai porti di riparazioni o presso altri porti per petroliere.

Essendo, in seguito, nate difficoltà varie di ordine tecnico ed economico, sono stati di recente formulati e trasmessi ai diversi Paesi altri emendamenti destinati a perfezionare il sistema antinquinamento.

Bastano questi accordi? Evidentemente no. Innanzitutto è da tenere presente che il problema non può essere risolto totalmente da un solo Paese, perchè l'inquinamento non è un fatto divisibile per zone. Esso ha dimensioni molto più ampie, sicchè, ad esempio, nel Mediterraneo deve essere affrontato con la collaborazione di tutti i Paesi e con misure analoghe per ciascuno nell'interesse reciproco e generale.

In secondo luogo, si rende urgente, per quanto riguarda l'Italia, la emanazione dell'auspicata legge sui « mari puliti », legge che dia pratica attuazione agli accordi internazionali e affronti, nello stesso tempo, il problema dell'inquinamento prevedendo tutte le cause di esso.

In terzo luogo, va ricordato che è necessario tenere presente che esiste, oltre all'« inquinamento operativo », prodotto cioè deliberatamente, anche quello « accidentale ». A questo proposito è necessario che si operi una ricerca circa i modi per prevenire gli incidenti, per quanto questi possano essere prevedibili, e per trovare i metodi ed i mezzi per ovviare agli inquinamenti già avvenuti. Lodevoli sono a questo scopo i corsi contro l'inquinamento del mare per specializzare il personale delle aziende petrolifere nelle tecniche più moderne da impiegare. È necessario però che si faccia un piano di pronti interventi, piano che coordini tutte le iniziative e le forze per concentrare in diversi punti della costa mezzi efficienti e adeguati allo scopo.

Ad esso dovrebbero assicurare la partecipazione e la collaborazione le imprese petrolifere.

Dopo quanto detto circa i problemi della Marina mercantile e della pesca, sorge spontanea una domanda: i suddetti problemi e la loro adeguata soluzione erano stati o no previsti dal primo piano quinquennale? Sostanzialmente essi sono stati previsti, seppure in modo piuttosto vago ed insufficiente quanto agli obiettivi; ma le indicazioni del piano solo in parte sono state realizzate, per cui non si è avuta quella svolta decisiva che ci si attendeva per lo sviluppo delle attività

marittime. Così tra i principali obiettivi conseguiti secondo le previsioni, sono da ricordare lo sviluppo della flotta ed i finanziamenti per i porti; bisogna però rilevare che il programma era piuttosto modesto e che non era nelle previsioni (e in parte non si poteva prevedere) uno sviluppo del traffico marittimo tanto forte, da rendere improrogabile un adeguamento così imponente delle iniziative e delle provvidenze per farvi fronte in modo organico e autonomo.

È poi da notare che il piano 1966-70 ha avuto il difetto di limitarsi ad alcune indicazioni, senza unità e organicità. Ora, una politica che voglia essere veramente efficace deve essere impostata innanzitutto su previsioni più attente ed in secondo luogo su di un programma ad ampio respiro, unitario e organico, che punti decisamente alla realizzazione di alcuni obiettivi fondamentali, formulati e precisati con chiarezza e che devono trovare rispondenza nei bilanci.

Purtroppo non è ancora pronto il secondo programma nazionale per il quinquennio 1971-75; tuttavia dallo schema già elaborato, su istruzioni dell'onorevole Ministro, dall'Ufficio studi economici del Ministero della Marina mercantile, possiamo rilevare quelle che saranno le linee future della politica marittima nelle quali si può dire che concordino le considerazioni sin qui svolte.

Il suddetto schema, infatti, dopo avere con molta obiettività rilevato i traguardi del primo piano quinquennale che sono stati raggiunti, ma anche quelli che non lo sono stati o lo sono stati solo in modo insufficiente, fissa sette obiettivi principali:

1) sviluppo della flotta mercantile;

2) razionalizzazione dell'industria cantieristica;

3) efficienza delle strutture portuali;

4) adeguamento e miglioramento delle condizioni di vita e di lavoro del personale marittimo;

5) sviluppo della produttività della pesca;

6) tutela del mare e delle coste;

7) efficienza dell'amministrazione marittima.

È superfluo illustrare tutto lo schema, che i colleghi bene conoscono. Si può però dare senz'altro un giudizio globale positivo, in quanto si rinvengono in esso delle indicazioni precise e realistiche che abbracciano tutti gli aspetti del problema e presentano una sufficiente organicità.

In particolare, sembra però necessario evidenziare quanto nel documento è previsto in materia di porti, sia sotto l'aspetto delle opere portuali sia sotto quello dell'organizzazione e della gestione.

La legge del 1885 sui porti non è certamente più attuale — sono in molti a riconoscerlo — per cui è urgente che si provveda ad elaborare nuovi criteri di classificazione dei porti e nuove procedure in materia di progettazione ed esecuzione delle opere portuali. La situazione odierna è profondamente mutata non solo rispetto al 1885 ma anche rispetto a trent'anni or sono, epoca dell'emanazione del Codice della navigazione. Non si possono ignorare legislativamente i problemi dei porti industriali, dei porti specializzati (nei quali non è la misura, ma la qualità del traffico che conta, mentre la legge del 1885 fa riferimento solo alla quantità del traffico), dei porti per il turismo nautico, per la pesca, come non possono essere ignorate le diverse prospettive che si pongono per i grandi porti d'interesse nazionale, per quelli di importanza regionale e per quelli, infine, che hanno un rilievo puramente locale nell'ambito di una economia cittadina.

Così, appare urgente modificare le strutture di realizzazione delle opere portuali, creando un organismo nuovo che con ampi poteri autonomi e disponibilità di mezzi adeguati provveda alla pratica esecuzione dei programmi di sviluppo deliberati dalle Amministrazioni competenti, in primo luogo la Marina mercantile.

Ed occorre anche (e va detto con soddisfazione che un progetto di legge-quadro per gli enti autonomi è stato elaborato dal Ministero) conciliare il principio di una sana autonomia locale che realizzi il tanto necessario decentramento decisionale con quello di una organica politica portuale a carattere nazionale. Anche qui, una « Associazio-

ne » dei porti a carattere privatistico ed un « Consiglio nazionale dei porti » a carattere pubblico appaiono soluzioni opportune per la realizzazione di una politica portuale adeguata ed al passo con i tempi.

Molti e molti altri aspetti del settore della Marina mercantile si sarebbero potuti e dovuti esaminare, ma, stante appunto la vastità della materia, ci si è soffermati prevalentemente sulla politica della spesa, solo accennando a qualche argomento di particolare importanza.

Con queste precisazioni, la 7ª Commissione permanente esprime parere favorevole allo stato di previsione illustrato; pur rilevando che l'attuale momento non consente un bilancio diverso, a causa sia della situazione economica, sia degli impegni attuali per le riforme sociali e per la ripresa economica del Paese, esprime la speranza che i suesposti rilievi sulle carenze e sugli squilibri servano a determinare, nel futuro, una impostazione più produttivistica e a dare una consistenza finanziaria maggiore al bilancio del Ministero della marina mercantile perchè possano essere raggiunti gli obiettivi sopra indicati.

P R E S I D E N T E . Ringrazio il senatore Andò per l'esauriente relazione che comprende tutti i possibili argomenti di interesse prevalente per una ripresa e uno sviluppo della marineria italiana. Ringrazio anche il ministro Mannironi per la sollecitudine con la quale anche questa volta ha voluto rispondere al nostro appello.

Secondo quanto è stato proposto ieri dal collega Raia — a conclusione della relazione sul bilancio delle poste — dovremmo aggiornarci perchè, non potendo affrontare oggi una discussione così impegnativa, dobbiamo attendere che i bilanci ci siano trasmessi, approvati, dalla Camera dei deputati, in modo che si possa esserne ufficialmente investiti dell'esame.

Poichè non si fanno osservazioni, così rimane stabilito.

La seduta termina alle ore 11.

SEDUTA DI GIOVEDI' 15 APRILE 1971

Presidenza del Presidente TOGNI

La seduta inizia alle ore 9,50.

Sono presenti i senatori: Abenante, Aimoni, Andò, Avezzano Comes, Bargellini, Bonazzi, Catalano, Cavalli, Crollalanza, De Matteis, Fabretti, Florena, Genco, Indelli, Maderchi, Perri, Piccolo, Poerio, Tansini, Togni e Venturi Lino.

Interviene il sottosegretario di Stato per la marina mercantile Provenzali.

P I C C O L O , *segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.*

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1971

— 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 dell'esame del disegno di legge: « Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1971 — Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile ».

Come i colleghi ricorderanno, il senatore Andò ha già svolto la relazione su tale bilancio l'11 marzo scorso.

Prima di dare inizio ai nostri lavori, desidero inviare un commosso e reverente pensiero alla memoria del ministro della marina mercantile, senatore Mannironi, recentemente scomparso.

Lo abbiamo avuto più volte, qui in Commissione, e ne abbiamo sempre apprezzato il senso di umanita e la concretezza, la buona volontà e la passione per la funzione che era stato chiamato a svolgere. Io, poi, che gli ero amico fin dalla più giovane età (fummo colleghi all'Università), ne ho particolarmente sentito la mancanza.

F A B R E T T I . Desidero associarmi alle condoglianze per la scomparsa dell'onorevole Mannironi, ministro della marina mercantile. Esprimo tutta la mia solidarietà alla famiglia: anche se a volte ci divisero questioni di carattere politico, il rispetto della persona supera queste cose.

Sento anche la necessità di esprimere al neo ministro Attaguile l'augurio di avere maggiore fortuna dei suoi predecessori sul piano politico e di riuscire a risollevare le sorti di questo Dicastero.

Non nascondo (e credo che non sia soltanto mio questo stato d'animo) di provare un certo disagio nell'accingermi ad intervenire, il cui dibattito ha ormai da anni perso gran parte dell'interesse che prima suscitava; quest'anno, poi, la situazione è addirittura sconcertante.

Uno dei motivi di questo mio stato d'animo è legato al fatto che la maggioranza esprimerà su questo bilancio un giudizio positivo anche se in realtà ha dimostrato di non condividere affatto i contenuti, l'impostazione, le cifre della tabella in esame.

Ho ascoltato con molto interesse la precisa e documentata relazione del senatore Andò, il quale è stato per altro profondamente critico nei confronti di questo bilancio. Non è un fenomeno episodico, in quanto da anni abbiamo sentito relatori esprimere critiche, più o meno accentuate, sull'operato di questo Dicastero. Nè d'altra parte questa critica è stata appannaggio soltanto dei relatori, in quanto abbiamo più volte sentito e letto le stesse cose anche dai Ministri in carica e da autorevoli esponenti della maggioranza.

Il senatore Andò, dicevo, ha fatto uno sforzo pregevole, denunciando mali ed indicando soluzioni sia per la flotta che per i cantieri che per i porti. Considerazioni, queste, che noi condividiamo a pieno, in quanto sono le stesse che da anni sorreggono la nostra battaglia in Parlamento sui problemi della marina mercantile. Questo nostro giudizio sui contenuti della relazione prova ancora una volta che la nostra critica, talora severa, al modo in cui viene condotta avanti la politica della marina mercantile, è sempre una critica costruttiva.

Però, pur partendo da considerazioni esatte, il relatore giunge alla conclusione di esprimere parere favorevole, conclusione che è in aperta contraddizione con tutto quanto contenuto nella sua relazione e che noi evidentemente non possiamo condividere. Non è che io non capisca la posizione del senatore Andò e di molti altri suoi colleghi: essi vedono i problemi, prospettano soluzioni valide, ma son anche uomini della maggioranza e quindi non possono non concludere che il bilancio deve essere approvato.

Questa difficoltà, in cui si dibatte la maggioranza ed i ministri che per essa hanno gestito il Ministero negli ultimi anni, testimonia della gravità dei problemi che attanagliano l'economia marittima e quindi dell'esigenza di una svolta profonda, radicale.

Un'altra ragione della sfiducia che provo nel dibattere di questi problemi in sede di discussione del bilancio deriva dal fatto che si tratta di un bilancio puramente amministrativo, sempre uguale nel tempo (salvo le variazioni in più dovute in gran parte soltanto alla svalutazione della lira), sempre recante le stesse voci, con qualche miliardo in più o in meno.

In teoria noi dovremmo qui discutere un documento che serva di indirizzo alla politica del Dicastero per il prossimo anno, ma in esso noi non troviamo traccia di precise volontà o di programmi concreti. Quasi tutte le spese previste sono correnti, scarsissime quelle in conto capitale, per cui è chiaro che su questo documento non si potrà certo basare una politica capace di risollevare le sorti della nostra marina mercantile.

Del resto, l'esperienza ci ha dimostrato che in ogni caso non ci si può fidare di quanto è scritto in questo documento. Nel passato abbiamo visto che esso conteneva cose sbagliate, che pure il Ministero ha voluto portare avanti ugualmente, salvo poi accorgersi troppo tardi dell'errore commesso. Tra il 1966 e il 1970 abbiamo discusso molte volte di problemi come quelli dei porti e della flotta, ma poi tutto ciò che si è fatto è stato deciso al di fuori di quanto indicato nel bilancio. Abbiamo visto le scel-

te fatte dal CIPE in materia di cantieri ed i danni che quelle scelte hanno provocato per l'economia marinara: tutte cose decise, ripeto, fuori dell'ambito del bilancio.

A nostro avviso, la politica marinara non solo non è affrontata organicamente con il bilancio ma neppure fuori di esso. Sono, è vero, in difficoltà altri settori dell'economia nazionale che interessano il Governo, le forze economiche, le forze politiche nel loro insieme, quali ad esempio quelli della casa, dell'urbanistica, degli ospedali, sanitario, agricolo, del Mezzogiorno. Su tali problemi, però, c'è un dibattito, c'è uno scontro politico: il Governo ha espresso determinati orientamenti — seppure da noi non condivisi —, una sua linea d'azione che, direi, trova una contraddizione nella stessa maggioranza governativa. Ad ogni modo, ripeto, anche se il nostro Partito non condivide tali direttive, è indubbio che vi sono delle indicazioni, c'è un minimo di programma intorno al quale si registrano degli scontri nel Parlamento e nel Paese.

Abbiamo sentito ieri le conclusioni cui è arrivato il Ministero dei trasporti — seppure con tutte le inadeguatezze e le insufficienze esistenti — per quanto concerne la organizzazione del trasporto urbano, su ferrovia. Sul bilancio delle Ferrovie dello Stato vi sono delle nostre posizioni costruttive non ascoltate; abbiamo sentito parlare di un nuovo piano pluriennale di investimenti. Qualcosa si muove anche in questo settore; ma sui problemi della marina mercantile non sappiamo nulla.

Si registrano alcune indicazioni, alcune voci recepite qua e là da un discorso del Ministro, da dichiarazioni rilasciate in circostanze diverse e basta. C'è l'impegno entro il 1975 di dotare il Paese di una flotta di almeno dodici milioni di tonnellate di naviglio, per porre fine alle gravi difficoltà ed ai danni dei noli marittimi e, conseguentemente, agli squilibri passivi della bilancia dei pagamenti. Si parla di quattrocento miliardi da investire per il nuovo piano quinquennale per i porti. Come si intende reperire tale somma? Dove si discutono questi problemi? Dov'è il programma?

Ritengo che in concreto ci sia soltanto la scelta fatta al di fuori del Parlamento, in fase di attuazione nella ristrutturazione della flotta FINMARE, che è un vero e proprio ridimensionamento destinato a suscitare non poche perplessità.

Queste le ragioni per le quali presenteremo un ordine del giorno che vuol essere uno stimolo, oltre ad un incoraggiamento per prendere in seria considerazione le linee e le proposte suggerite dallo stesso relatore.

Nel nostro documento si impegna il Governo ad approntare un piano pluriennale di sviluppo della flotta per portarla, entro il 1975, al raggiungimento dei livelli di consistenza e di struttura tecnologica — 12 milioni di tonnellate — riconosciuti indilazionabili anche dal Governo e dalla maggioranza parlamentare, e a sottoporre al Parlamento i piani per la FINMARE.

Ho detto che il raggiungimento dei 12 milioni di tonnellate di naviglio è una esigenza indilazionabile. Ma realizzare tale obiettivo per il 1975 — trovandoci già nell'aprile inoltrato del 1971 — è decisamente un'impresa ardua! Conseguentemente: qual è il programma, qual è il piano? Come si articola il piano stesso rispetto alle previsioni di sviluppo del traffico e partendo dal dato di fatto dei quasi 400 milioni di tonnellate che arrivano e partono dal nostro Paese? Come si pensa di adeguare la flotta, tenuto conto degli studi che vanno facendo le altre marinerie con una visione molto più avanzata e con maggiore senso di responsabilità rispetto a noi?

Esiste il problema del ringiovanimento della flotta. Ebbene, nonostante quanto è stato detto fino ad oggi, il nostro Paese ha una delle flotte più vecchie rispetto alle altre Nazioni europee. Un programma di 12 milioni di tonnellate di naviglio non può non collegarsi alle linee di navigazione. È necessario perciò realizzare nuovi canali e nuove linee per l'utilizzazione di questa nuova flotta in modo da controllare la presenza dei nostri traffici di bandiera in altri Paesi. Da qui il problema dell'esigenza di ampliamento del credito navale.

In secondo luogo, nel nostro ordine del giorno impegniamo il Governo ad elaborare un piano di potenziamento e sviluppo dei cantieri nazionali, imperniato sulle necessità di sviluppo della flotta nazionale e sulle

possibilità crescenti che il mercato mondiale delle commesse navali offre; piano che dovrebbe essere fondato sulle tecniche più avanzate e puntare sull'industria cantieristica come forza trainante nel campo dei trasporti e dell'economia nazionale.

Vogliamo realizzare una flotta di 12 milioni di tonnellate: ma come faranno i nostri cantieri a produrre tante navi? È a tutti nota la media delle capacità produttive reali dei cantieri del nostro Paese. Oggi l'IRI, l'Ente di Stato, ha sotto il suo controllo e sotto la sua responsabilità diretta la FINCANTIERI, che rappresenta oltre il 90 per cento delle capacità produttive nazionali. Ma, secondo gli ultimi dati e il punto di vista degli esperti in materia, le capacità produttive annuali, attualmente, non vanno oltre le seisettecento mila tonnellate di nuovo naviglio.

Con le strutture e le capacità potenziali produttive attuali dei nostri cantieri ed il sistema con il quale si organizza la produzione delle navi, come potremmo arrivare nel giro di quattro anni e mezzo ad avere una flotta di 12 milioni di tonnellate di tonnellate di naviglio? C'è da tener conto, tra l'altro, che per arrivare dai 7 milioni e mezzo (che è l'attuale consistenza della nostra flotta), ai 12 milioni previsti, dovremmo produrre almeno sei milioni di tonnellate di nuovo naviglio da qui al 1975.

Per realizzare un obiettivo così impegnativo qual è il programma del Governo per quanto riguarda il settore cantieristico? Si spera ancora di far costruire navi da cantieri esteri? È una vecchia aspirazione intorno alla quale si è giostrato per lungo tempo; c'è addirittura chi ci ha guadagnato. Ma oggi è preclusa anche questa possibilità dal momento che lo sviluppo dei traffici, il potenziamento del naviglio a tutti i livelli, la mole di commesse è oggi tale che i cantieri non sono in grado di acquisire nuove commesse fino al 1974-75.

Non ci rimane perciò che ammodernare sollecitamente i nostri cantieri: non si può continuare con un solo grande cantiere. Il nostro Paese ha una capacità produttiva, e, quindi, di acquisizione di commesse che ci pone al decimo posto fra i cantieri europei. Ciò perchè le altre Nazioni operano notevoli investimenti nel settore e quindi si pongono in condizioni di acquisire un maggior numero di commesse. Uno sforzo, in questo campo, è indispensabile e lo ribadiamo appunto nel secondo punto del nostro ordine del giorno in cui si chiede che venga rapidamente superata l'arretratezza dei nostri cantieri con un criterio diverso dell'organizzazione del ciclo produttivo che l'evoluzione della tecnica suggerisce. È necessario guardare avanti se crediamo veramente in una economia marinara moderna, consona ai bisogni del Paese che diventeranno più impellenti in un domani molto prossimo. È perciò una esigenza della quale il Governo e la maggioranza devono prendere coscienza.

Il terzo impegno che chiediamo al Governo, nel nostro documento, è quello di elaborare e sottoporre al Parlamento un piano organico per i porti che preveda i finanziamenti indispensabili che consentano di evitare che ancor più la crisi in atto da anni trasformi i porti in una crescente strozzatura dei traffici e diano l'avvio alla necessaria organizzazione di un sistema portuale nazionale, articolato regionalmente e democraticamente concepito come una delle grandi infrastrutture al servizio di una economia programmata.

A tal proposito noi denunciammo, fin dalla sua enunciazione, il piano quinquennale 1966-70: non solo erano insufficienti, a nostro avviso, i 220 miliardi previsti, ma è a tutti noto che di quei miliardi solo una piccola parte — per l'esattezza 75 miliardi — sono stati utilizzati, resi produttivi; e non ci si venga a dire che a causa dei ritardi negli appalti delle opere e dei ritardi delle esecuzioni non si sono potuti utilizzare i fondi del primo piano quinquennale dei porti. È vero, ci sono opere che richiedono del tempo ma anche in questi casi si tratta di attrezzarsi. È anche vero, tuttavia, che non si sono realizzate opere per le quali occorreva molto meno tempo di quello necessario per un'opera muraria. In ogni porto, infatti, vi è necessità di attrezzature che rendano più produttivo il lavoro, riducano i costi, migliorino l'agibilità e, quindi, contribuiscano a renderne più efficiente l'in-

tera struttura. Uno scalo portuale del resto, rappresenta, se non bene attrezzato, un nodo che blocca i collegamenti via strada e via ferrovia.

Gli investimenti potevano quindi essere fatti. Ieri si parlava di 220 miliardi ma non se ne è vista traccia; oggi si parla di 400 miliardi per il prossimo quinquennio: noi diciamo che non sono sufficienti, ma ad ogni modo vorremmo sapere se è vero che sono disponibili e sulla base di quali scelte verranno utilizzati. Il Parlamento ha diritto di sapere queste cose, visto che il bilancio non contiene indicazioni in merito.

Passiamo al problema della gestione dei porti. Questo discorso lo affrontammo in modo abbastanza completo (sia pure con posizioni contrastanti) al tempo del progetto per Savona. Ora però c'è il fatto nuovo rappresentato dalla nascita delle Regioni ma nel bilancio non si dice nulla a proposito della necessità di giungere ad una gestione pubblica e democratica dei porti e ad un loro collegamento con gli altri sistemi viari. Corre voce che il Ministero abbia già elaborato qualcosa a questo proposito; si dice anche che questo progetto è stato sottoposto all'esame delle Camere di commercio, ma qui, in Parlamento, non se ne è avuta notizia. Noi però abbiamo la necessità di sapere queste cose, per poter dare il nostro contributo, e penso che si potrebbe raggiungere questo scopo anche nel corso di riunioni informali della Commissione, con la partecipazione del Ministro. Ad ogni modo dobbiamo evitare che un impiegato delle Camere di commercio ne sappia più di noi.

L'ultimo punto che vorrei trattare è quello della pesca, a proposito della quale in un nostro ordine del giorno si chiede l'immediata convocazione di una conferenza nazionale. Il relatore ricordava gli obblighi e le conseguenze derivanti dall'entrata in funzione del regolamento MEC per la pesca. Abbiamo sentito altre volte, da parte di esponenti del Ministero, bei discorsi sulla pesca, sulla ricerca scientifica, sulla tutela del patrimonio ittico e così via: poi, però, non si fa assolutamente nulla.

Vi è, ad esempio, il grosso problema della distribuzione del pescato. Noi sappiamo bene quanti sacrifici, quanti pericoli devono affrontare i pescatori per portare a terra qualcosa; poi però cadono quasi sempre nelle mani di bassi speculatori, che provvedono alla conservazione e alla distribuzione del pescato pagando ai pescatori cifre irrisorie. È quindi necessario promuovere la realizzazione di nuove attrezzature e il potenziamento di quelle esistenti, affidandone la gestione a cooperative, allo scopo anche di ridurre il passivo di cui attualmente risente la nostra bilanica dei pagamenti per l'importazione di pesce per un totale annuo di 80-90 miliardi di lire.

Per quanto riguarda il naviglio, noi abbiamo gia una flotta peschereccia abbastanza consistente ma è ormai giunta l'ora di incoraggiare e favorire soltanto navi con particolari caratteristiche, moderne ed efficienti. Mi riferisco soprattutto alle navi per pesca oceanica, la sola che può colmare lo squilibrio attualmente esistente tra offerta e domanda di pesce sul mercato. La pesca oceanica, però, non può essere lasciata a se stessa, come accade oggi. Il Ministero della marina mercantile deve intervenire concretamente, per la realizzazione, ad esempio, di navi fattoria, per l'incremento della ricerca dei banchi di pesca, per l'assistenza tecnica, e via dicendo.

Vi è inoltre il grosso problema della preparazione professionale della gente del mare, visto che attualmente è praticamente impossibile reclutare equipaggi che sappiano servirsi adeguatamente delle più moderne attrezzature. La maggior parte dei nostri comandanti, inoltre, finisce sempre per lavorare sotto bandiere diverse dalla nostra. Questo è anche dovuto al fatto che manca per questa categoria un contratto nazionale di lavoro che preveda assicurazioni, assistenza eccetera. Una regolamentazione precisa potrebbe quindi essere predisposta dal Ministero, almeno per la pesca oceanica.

Attualmente la previdenza marinara — che pure costa molto — non garantisce niente di valido ai vecchi o agli ammalati, visto che prevede pensioni addirittura umilianti. In questo senso si muovono la maggior parte delle rivendicazioni della gente di mare ed in questo senso noi rivolgiamo un esplicito,

pressante invito al Governo, affinchè provveda nel migliore dei modi.

Questi sono soltanto alcuni dei grandi problemi che travagliano la pesca italiana ed è per questo che noi vogliamo che il Governo convochi una conferenza nazionale, ascoltando con coraggio il parere di tutti per trarne elementi ai fini della redazione di un programma di largo respiro indispensabile, per i motivi che mi sono sforzato di illustrare, nel settore di cui discutiamo.

Ecco, in sintesi, le ragioni del nostro ordine del giorno, che vuol essere un contributo critico ma costruttivo del Gruppo comunista.

A B E N A N T E . Desidero soprattutto ribadire alcune considerazioni, pur avvertendo il disagio, già qui denunciato, per l'enorme divario esistente tra i problemi posti dalla politica marinara e le risposte che con l'attuale bilancio il Governo si appresta a dare, in conformità, del resto, con quanto ha fatto nei decorsi esercizi.

In definitiva si può tranquillamente affermare che la situazione della politica marinara è precipitata dal momento in cui si è iniziato a parlare di programmazione economica nazionale. Le famose previsioni adombrate nello schema, che fu approvato come legge del Parlamento, non sono state realizzate ed il fatto diventa più drammatico oggi che siamo giunti ad una stretta di fronte alla quale o da parte della compagine governativa si affrontano con metodi, con mezzi e spirito nuovi i problemi della politica marinara oppure il nostro Paese registrerà la definitiva emarginazione da un settore in continua evoluzione.

Non ripeterò cose già dette in occasione dei precedenti bilanci; ma certo è che, quando si esaminino i vari settori produttivi, quello della politica marinara è uno dove i grossi rinnovamenti hanno sconvolto e tendono a sconvolgere tuttora i vecchi canoni attraverso i quali si effettuavano i traffici. I sistemi tecnologici più avanzati applicati ai traffici marittimi (si potrebbero fare lunghe elencazoni: dal metano che si trasporta in modo complesso, ai vari sistemi di navi specializzate che vanno al di là di quello semplice ed elementare del traffico containerizzato), ci pongono oggi di fronte ad una grave preoccupazione: che l'adesione del nostro Paese al MEC, al di là delle considerazioni di carattere generale, predetermina già un orientamento chiaro verso l'unico porto marittimo del MEC collocato intorno ai porti anseatici.

Lei sa meglio di me, onorevole Sottosegretario, che oggi non solo da Torino e da Milano è più conveniente imbarcare a Rotterdam, ma anche dal napoletano, e dal Meridione in genere, incominciano a trovare più conveniente, nonostante le distanze, imbarcare nei porti dell'Europa settentrionale. Ciò perchè il nostro Paese sta per essere emarginato per la miopia con la quale si è condotta la politica marinara. Non soltanto a causa della inadeguatezza delle strutture degli scali marittimi, ma anche perchè il baricentro delle attività economiche, e quindi degli sbocchi dei rapporti che il MEC va predeterminando con Paesi delle Americhe (soprattutto dell'America settentrionale) e con i Paesi che si affacciano sul Mare del Nord, renderà inutili, nel giro di pochi anni, gli investimenti per i porti nazionali se non riacquistiamo correnti di traffico per il nostro Paese.

Viene così al modo anche la sbagliata scelta con la quale si è voluto dare alle nostre coste una collocazione, una specializzazione, un ruolo ben determinato, che a nostro avviso è stato deciso non dal Parlamento ma dai gruppi che detengono l'effettivo potere sul nostro Paese: la scelta, silenziosa ma appariscente, di un ruolo petrolifero. Tutta la storia delle isole e boe galleggianti o degli attracchi riservati alle varie compagnie petrolifere, però, incomincia a mostrare i suoi limiti nel momento in cui si accentua e si ingigantisce la battaglia per il petrolio. I Paesi che dovevano essere i naturali fornitori della materia prima — Libia ed Algeria — prendono le posizioni a tutti note e mettono in difficoltà quella scelta (già in discussione con la chiusura del Canale di Suez) di « manicotto petrolifero » riservata al nostro Paese, con i porti di Genova e di Trieste per gli oleodotti che si intersecano

al di là delle Alpi con i porti di Napoli e Gaeta per il consumo interno.

Potrei proseguire, ma queste sono soltanto esemplificazioni necessarie per dare consistenza a un interrogativo: ci rendiamo conto che siamo giunti ad un punto in cui o affrontiamo decisamente questi problemi oppure sarà troppo tardi! I tempi sono ormai ristretti e non è più possibile proseguire con la politica settorialistica di questi ultimi anni, che ha contrabbandato per motivi di razionalizzazione delle attività e di risparmio nazionale una serie di scelte sbagliate. Si è così cercato di far credere all'opinione pubblica che la ristrutturazione della FINMARE rispondeva a criteri di economicità aziendale e di efficienza, dimenticando tutti gli effetti economici indotti che una ristrutturazione del genere inevitabilmente comporta.

Gli stessi investimenti per i porti sono stati centellinati con il contagocce e quei pochi che hanno avuto la fortuna di vedersi destinare degli stanziamenti (come ad esempio Napoli) non hanno neppure potuto utilizzare nel modo migliore il denaro messo a loro disposizione; anzi, molti miliardi sono ancora inutilizzati, a causa degli ingiustificati ritardi che si verificano nella realizzazione delle opere.

Lo stesso discorso vale per la cantieristica e per l'assurdo monopolio con cui si vuol realizzare il processo di ristrutturazione, salvaguardando il solo cantiere di Monfalcone, a danno di tutti gli altri, soprattutto di quelli del Mezzogiorno. Non si può continuare in questo modo: fino ad oggi, ad esempio, si è pensato soltanto a Monfalcone, sacrificando tutti gli altri cantieri, come quello di Castellammare di Stabia, ridotto a varare soltanto i « canguri » sulla base di sistemi tecnologici ormai superati.

Ma perche, onorevoli colleghi, avviene tutto questo? Forse per dare maggior spazio agli imprenditori privati? Anche la cantieristica privata, però, ricerca il facile e immediato guadagno e le sue scelte non sono consone alla ricerca della massima imprenditorialità del capitale investito.

Oppure si cerca di coprire l'incapacità di questi imprenditori del mare, evitando che essa venga maggiormente evidenziata da un notevole sviluppo dell'attività pubblica nel settore?

Certo è che la nostra insoddisfazione di oggi deriva dalla coscienza che qualsiasi ulteriore ritardo non sia permesso.

Il primo grosso problema rimane quello del finanziamento dei porti. Non è facile polemica dire che i duecento miliardi per la Firenze-Roma sono stati reperiti e che già si parla di trovarne altri 150. Questo è un fatto, ma il Governo deve anche dirci quando e come intende reperire le somme necessarie per i porti. Non è più possibile continuare a spendere qua e là le misere somme, indispensabili per questa o quella piccola opera, necessaria per impedire il crollo di un frangi-onde o di una banchina. E per soddisfare questa nostra aspettativa non bastano certo le parole contenute nel Progetto 80 o le dichiarazioni di vari membri del Governo: noi vogliamo sapere una volta per tutte con precisione quali investimenti si intendono al più presto effettuare per le opere portuali.

Un'altra cosa importante in questo settore (e che non richiede finanziamento) è il mantenersi una buona volta fedeli a quanto si dice. Vogliamo sapere se il Governo intende smetterla con la politica dei singoli porti, politica che ha basi clientelari e che è stata tanto in auge negli scorsi anni. Oggi questa politica non rende più niente a nessuno e deve quindi essere sostituita da una visione organica e globale di tutta la situazione portuale italiana. Queste cose sono dette nel Progetto 80, ma quando poi si passa alla realizzazione pratica le cose non cambiano. Facciamo un esempio. È stato detto giustamente (e io sono completamente d'accordo) che occorre ipotizzare un sistema del basso Tirreno attorno a Napoli, uno dell'alto Tirreno attorno a Genova e così via, anche se però si sa bene che in pratica Genova cerca per autodifesa di raccordarsi con Marsiglia e che Napoli continua per la sua strada nei confronti dei porti minori. Un coordinamento, quindi, ma fatto da chi? Si pensa veramente che questa operazione possa essere affidata a quei portatori di interessi settoriali e corporativi che

proliferano attualmente negli enti autonomi portuali? È chiaro che occorre invece l'intervento del Ministero della marina mercantile, il quale impartisca dall'alto precise direttive di coordinamento e razionalizzazione dell'attività.

Ricordo l'affermazione fatta proprio da lei, onorevole Sottosegretario nel convegno sulla « Michelangelo » che, secondo quanto ho letto con piacere, ha suscitato vive reazioni in certi ambienti imprenditoriali del nostro Paese. Ella ha sottolineato la necessità del raccordo delle scelte portuali con lo assetto territoriale nel quale opera il porto. Purtroppo, però, tutto ciò è rimasto soltanto allo stadio di affermazione o di desiderio.

Prendiamo, ad esempio il caso concreto dell'Ente porto di Napoli. Onorevoli colleghi, voi sapete che abbiamo approvato (un anno fa se ben ricordo) una « leggina » di proroga della scadenza della legge istitutiva dell'Ente. Il provvedimento scade il 30 giugno. Entro tale data noi ponemmo il vincolo che restasse in carica l'attuale struttura soltanto per la normale amministrazione. Ebbene, oggi siamo ancora in alto mare, sperduti addirittura sulla banchisa polare: a distanza di pochi giorni dalla scadenza, infatti, regna il più completo *bailamme*. Vi è un progetto della Marina mercantile; un progetto dell'Ente autonomo del porto di Napoli che, mentre ha elaborato un piano regolatore concernente solo la zona del porto, vuole una giurisdizione estesa a tutti i porti della provincia di Napoli. Vi è poi un progetto della Camera di commercio che individua un'area conforme a quella del Ministero della marina mercantile; da ultimo, e mi riferisco a documenti che circolano senza essere a nostra conoscenza, vi è una proposta di legge-quadro dello stesso Ministero della marina mercantile per una delega che il Parlamento dovrebbe concedere al Dicastero in questione per disciplinare i vari enti portuali del nostro Paese con determinate norme di carattere generale.

Questo il modo disordinato con il quale operiamo ed ecco come le affermazioni restano soltanto testimonianza di volontà personali e non di una politica che deve trovare, poi, la sua concretizzazione. Da parte del Ministero della marina mercantile non si avverte lo stimolo, l'impegno permanente, costante, una volta individuata una linea — giusta o sbagliata che sia —, di adoperarsi al fine di raggiungere, con tutti gli strumenti disponibili, risultati concreti.

Per i porti, quindi, oltre al problema dei finanziamenti, esiste quello della concezione unitaria, ovvero degli enti di gestione. I porti non possono più andare avanti con una commistione pubblica e privata, civile e militare, che in definitiva non serve a nessuno. Quello che occorre oggi è una grossa battaglia per determinare le circoscrizioni entro cui delimitare i sistemi portuali.

Il primo impegno, perciò, è di operare coraggiosamente al fine di individuare queste circoscrizioni: se abbiamo detto « sistema del basso Tirreno », apriamo il dibattito con gli interessati per individuare l'area entro cui deve collocarsi tale sistema. Lo stesso dicasi per quello dell'alto Tirreno. A mio avviso, infatti, il discorso sulle circoscrizioni, come pure il tema dell'Ente porto di Napoli, rappresentano test importanti della politica marinara che si intende adottare.

Altra grossa questione: quella delle gestioni portuali. Alcune realtà, infatti, non possono essere più eluse: una di queste è costituita dalla presenza delle Regioni. Anche se il potere che la Costituzione, con l'articolo 117, dà alle Regioni è limitato, il problema delle gestioni degli enti portuali, al di là del rapporto puro e semplice che, a mio avviso, può diventare nominalistico, è sentito dal Paese con la richiesta di una sempre maggiore partecipazione. Gli organi degli enti portuali — che sono in maggioranza costituiti da rappresentanti dei Ministeri e degli organi burocratici dello Stato — nella loro struttura attuale non sono più accettati da nessuno.

È un grosso scontro di classe quello che si apre — se mi consente, onorevole Sottosegretario — perchè dietro la cosiddetta rappresentanza proporzionale paritetica dei vari interessi che operano nel porto è fiorita la più assurda delle invasioni parassitarie che oggi dominano in tutti gli scali marittimi: quella degli enti di gestione. Non possia-

mo più avere enti di gestione che limitino la propria attività ad un supporto dell'iniziativa altrui, quasi sempre privata. Corriamo il grosso rischio di decentrare alle Regioni i compiti dei provveditorati alle opere pubbliche senza decentrare parimenti i compiti dei provveditorati alle opere pubbliche marittime; dal momento che il discorso non è nominalistico, a mio avviso, un ente-porto che non avochi a sè anche la potestà di un rapporto diretto per la realizzazione delle opere attraverso gli strumenti oggi esistenti è un organo minorato, come lo sono tutti gli strumenti portuali sorti in questi ultimi tempi. Un ente che non possa assumere il controllo sulla validità delle iniziative che si intendono stabilire nell'area della circoscrizione portuale — se non per la concessione del suolo, che è estremamente limitato e di cui non è nemmeno sempre proprietario — è un soggetto che certamente non avrà nessun potere di incisione nella scelta e nel raccordo di queste attività portuali con lo stesso assetto territoriale.

È necessario trovare un raccordo con l'assetto territoriale, perchè le « repubbliche » costruite oggi dagli enti di gestione non possono continuare a vivere isolate, senza compromettere la vita stessa del porto.

È anche ora di finirla con la concorrenza tariffaria. Porti come Torre Annunziata, Pozzuoli, Castellammare cambiano di mese in mese linee e attività perchè l'unico modo per sottrarre traffico agli scali maggiori è quello di giocare al ribasso con le tariffe.

Inoltre, nel momento in cui si parla di creazione di un sistema, di redazione di un programma, bisogna anche trovare il modo di salvaguardare, in forma democratica, la gestione della distribuzione delle forze di lavoro portuali, evitando che ogni mese centinaia di lavoratori siano costretti a vivere con le integrazioni.

Tutto questo si può realizzare soltanto nel quadro di una visione organica dell'intero sistema portuale, che giunga alla specializzazione dei vari scali, grazie a investimenti che permettano il rinnovamento e ammodernamento delle attrezzature, in modo da poter prestare i servizi al prezzo più basso e nel tempo più breve.

Questi sono i grossi nodi da sciogliere, se vogliamo che alla buone intenzioni seguano fatti concreti: e per risolvere molti di questi problemi occorre solo buona volontà. È chiaro che molte soluzioni porteranno al sacrificio di alcuni interessi, ma è noto che in tutti i nostri porti vi è molto da sfrondare.

Qualche accenno al problema della flotta. Abbiamo appreso con molto interesse che è stato stipulato un accordo tra sindacati e FINMARE per la conservazione garantita degli attuali livelli di occupazione. Vogliamo sperare che questo sia un primo passo per giungere alla modificazione del piano elaborato dal CIPE. Qui, signor Presidente, si apre un grosso problema, che non è solo formale ma sostanziale. Il Parlamento è stato completamente ignorato nella elaborazione di questo piano e solo *a posteriori* è stato invitato a prendere nota di quanto già era stato deciso. Attualmente, inoltre, si succedono riunioni su riunioni tra il ministro Giolitti e i rappresentanti della FINMARE senza che nessuno senta il dovere di far partecipare anche il Parlamento a questo dialogo.

Ad ogni modo, non posso far altro che ribadire la richiesta di conoscere a che punto è giunto il piano progettato dalla FINMARE.

Faccio inoltre presente che nel bilancio è previsto soltanto il rifinanziamento di varie agevolazioni; è invece necessario che lo Stato intervenga a indirizzare in determinati settori queste agevolazioni, favorendo lo sviluppo di ciò che si ritiene più utile, nell'ambito di una visione globale dei problemi della flotta italiana.

Per quanto riguarda la cantieristica, non intendo ripetere quanto è già stato detto a proposito della necessità di realizzare navi moderne, di snellire il traffico nei porti intasati, di trovare cantieri disposti a costruire sollecitamente quanto ci è necessario. Io pongo un solo quesito: cosa succederà alle imprese cantieristiche del Mezzogiorno con l'accentramento di ulteriori grandi attività cantieristiche (Piaggio-Tirreno) nelle mani delle Partecipazioni statali? La situazione nel Mezzogiorno si fa sempre più pesante. È di qualche giorno la notizia che la maggior parte dei dirigenti dei cantieri Pellegrino di Na-

poli si sono trasferiti presso cantieri nazionali ed esteri che offrivano condizioni più vantaggiose. È oggi, inoltre, che si deve trovare una adeguata collocazione alla Piaggio di Palermo, se vogliamo che raggiunga quelle dimensioni ottimali che le consentano di produrre economicamente. Questi due esempi rispecchiano la crisi profonda delle piccole e medie aziende del Meridione, in favore delle quali è urgente e indispensabile fare qualcosa. Ed è chiaro che questo intervento può e deve venire soltanto dal Ministero della marina mercantile, che deve innanzi tutto adoperarsi per giungere ad una radicale modifica del programma cantieristico.

E concludo chiedendo di conoscere a che punto sono i provvedimenti di delega per il trasferimento di questo settore della marina mercantile alle Regioni.

G E N C O . Onorevoli colleghi, ho ascoltato e riletto attentamente l'ottima relazione del senatore Andò, ma devo rilevare che anche lui ha dovuto compiere sforzi di equilibrio per dare parere favorevole — come del resto non poteva fare diversamente un relatore della maggioranza — ad un bilancio per la verità un po' « striminzito ». Mentre fino a qualche anno fa il Dicastero più trascurato era quello delle poste e delle telecomunicazioni, adesso, con 165 mila dipendenti, questo è balzato nelle primissime posizioni, sostituito, direi, da quello della marina mercantile. Così come sta accadendo, onorevole Sottosegretario, per la nostra flotta che negli ultimi dieci anni è passata dal quinto all'ottavo posto della scala internazionale.

Conseguentemente le frasi fatte e ripetute che la nostra « è una nazione eminentemente marinara, il cui destino è sul mare » oppure che « l'Italia è un enorme molo proteso nel Mediterraneo » potevano essere valide un secolo fa quando la flotta del Regno delle due Sicilie era la terza del mondo, ma non oggi!

Abbiamo 8.000 chilometri di coste praticamente abbandonate; inquinamenti occupazioni abusive, eccetera. Di tale situazione si deve occupare il Ministero della marina mercantile: altrimenti, che senso ha il demanio marittimo?

Io sono dell'opinione che questo Ministero viva chiuso in se stesso. Lo scorso anno ho lamentato, per esempio, e ripetutamente, che il Ministero non ha, non dico alcuna ingerenza, in quanto sarebbe un'invasione di campo altrui, ma nemmeno un addentellato con le scuole marinare che, tra l'altro, nel nostro Paese sono pochissime. Possibile che gli istituti nautici in tutta Italia siano appena cinque o sei? In Puglia esiste un istituto professionale marinaro a Monopoli, che sovrintende ad una serie di scuole collegate da Manfredonia verso il Sud, e poi non c'è altro.

Questi istituti sono destinati a formare gli equipaggi di domani e per essi non è previsto nel bilancio alcun contributo nè interventi di altra natura. Non dico che dovremo ingerirci nelle questioni scolastiche, ma un qualche rapporto deve pur esserci in modo che, al termine degli studi, i diplomati non siano abbandonati a se stessi, ma abbiano un orientamento ben preciso del loro impiego professionale.

Il bilancio di quest'anno registra spese correnti per 88 miliardi di lire e spese in conto capitale per 33 miliardi. Gli 88 miliardi servono esclusivamente per pagare il personale. Di conseguenza dobbiamo dedurre che, allorquando si legge a pagina 18: « Spese per la ricerca di nuovi banchi di pesca mediante campagne esplorative, esperimenti sui sistemi di pesca, per l'acquisto di nuovi materiali: lire 9 milioni », non abbiamo fondi necessari per far fronte a tutte le necessità. Cosa si può fare, infatti, con nove milioni?

Dal momento, allora che la ricerca non può essere realizzata con i pochi fondi disponibili, è chiaro che ognuno, come accennava giustamente il senatore Fabretti, opera per proprio conto. Così i pescatori di San Benedetto o di Mola o di Monopoli se ne vanno, magari sulle coste della Dalmazia, senza neppure la difesa della bandiera italiana. Può succedere allora che una motovedetta della marina jugoslava si avvicini alle loro imbarcazioni, con un pretesto qualsiasi sequestri pescato e reti per restituire le quali — oltre la libertà — esigono il pagamento di

due o tre milioni di lire. E i nostri pescatori, già indebitati, si fanno inviare i soldi per riprendere la loro attività indispensabile per vivere.

È possibile che il Ministero della marina mercantile non debba assistere questi nostri pescatori? Certo però che quando per la ricerca scientifica sono stanziati 9 milioni...!

In Italia esiste un solo istituto attrezzato per le ricerche sulla fauna marina: la Stazione zoologica di Napoli, che vanta un secolo di vita ed è molto conosciuta ed apprezzata all'estero, tanto che governi di quaranta o cinquanta nazioni inviano presso di essa ogni anno propri studiosi per specializzarsi in questo importante settore. Ebbene, il nostro Governo non contribuisce con una sola lira al mantenimento e perfezionamento di questo istituto.

Tra le spese in conto capitale (tutte coperte dall'ammortamento di debiti contratti in precedenza) sono previsti cinquanta milioni per le ricerche sulle tecniche di costruzione navale. Non capisco cosa si pretenda di poter fare con una somma del genere in un settore in cui il progresso tecnologico galoppa a passi di gigante. Lo stesso dicasi per le somme previste per il pagamento di interessi su operazioni di credito navale e così via: con stanziamenti del genere l'anno prossimo ci troveremo ad aver fatto sicuramente un passo indietro. E così, anno per anno, veniamo superati da nazioni che non hanno certo la nostra tradizione marinara. E a questo proposito condivido in pieno tutto quanto è stato detto dai colleghi Fabretti e Abenante.

Un breve cenno al porto di Genova, oggi intasato dal traffico, con decine di navi costrette ad aspettare il proprio turno alla fonda fuori del molo Galliera. Nessuna meraviglia, quindi, se giorno per giorno, la maggior parte del traffico si riversa su Marsiglia o, peggio ancora, sui porti del Nord Europa. L'esempio più preoccupante della situazione è dato dal fatto che la FIAT preferisce affrontare l'onere di un lungo trasferimento via terra delle proprie autovetture fino ad Amsterdam anzichè imbarcarle a Genova. Guadagna, infatti, tempo e denaro, il che è semplicemente assurdo.

A questo proposito vorrei appoggiare la richiesta avanzata al nostro Presidente di predisporre un programma di visite della Commissione, che è la più immobile di tutto il Parlamento. E in questo la responsabilità è anche del Ministero della marina mercantile, che non ha mai fatto nulla per agevolarci.

Oggi la situazione della nostra flotta è preoccupante. Per anni e anni abbiamo insistito a costruire navi passeggeri che oggi, non avendo più passeggeri da trasportare su linee regolari, vengono utilizzate per le crociere, mentre c'è un grande bisogno di navi da trasporto, sia per carichi secchi che liquidi. E meno male che le ditte petrolifere hanno pensato a costruire le sei navi metaniere che assicurano i rifornimenti tra il Nord Africa e l'Italia, altrimenti oggi ci troveremmo in guai ancora più seri.

Eppure nemmeno una lira per nuove costruzioni è prevista nell'attuale bilancio della marina mercantile. Cosa faremo in futuro? La stessa domanda che ha fatto il collega Abenante voglio ripeterla io: cosa si intende fare per estendere i traffici verso nuovi porti? Quali progetti ci sono per consentire alle grossi navi cisterna, che non possono accostare ai nostri moli a causa della scarsa profondità delle acque, di scaricare nei porti i prodotti petroliferi?

Per quanto concerne i porti è stato fatto il « piano stralcio » con il quale, tuttavia, si è raggiunto ben poco; adesso, però, è giunto il momento di pensare a tutti i porti, anche a quelli minori. Personalmente, pur essendo contrario alle spese voluttuarie, ritengo che bisogna provvedere anche ai porti turistici, non tanto per i milionari di casa nostra quanto per i turisti stranieri che, venendo in Italia, portano valuta pregiata.

Parlando dei nostri porti, il collega Abenante ha posto l'accento su quello di Napoli. Io non parlerò nemmeno per inciso di quello di Bari o dei porti dell'Adriatico; mi limito a raccomandare che le linee di preminente interesse internazionale, che un tempo toccavano i nostri porti con una certa frequenza, non ne siano allontanate.

Un altro argomento che mi interessa toccare in modo particolare è la pesca. Che cosa si fa da parte del Ministero della marina

mercantile per sorvegliare la pesca? (intendo riferirmi alla pesca di frodo, della quale veniamo a conoscenza solo quando i giornali pubblicano la notizia di un individuo che, per esempio, ha perduto una mano adoperando dell'esplosivo). Cosa si fa contro la pesca a strascico? Il Ministero della marina mercantile deve far sentire la sua voce anche contro l'inquinamento delle acque, che distrugge, tra l'altro, la fauna ittica.

Signori miei, il mare circostante le grandi città o gli impianti industriali è sterile: tale sterilità investe non solo la fauna marina, ma anche la flora. L'inquinamento distrugge, infatti, il plancton e tutte le altre erbe che rappresentano la fonte di vita dei pesci. Arriveremo all'assurdo, un domani, ormai prossimo, di aver costruito delle stupende navi da pesca: però la pesca dovremo andarla a fare in altri mari.

Il bilancio della Marina mercantile non può avere una rilevanza così modesta. Ecco perchè sono dell'opinione che sia necessario veramente indire una conferenza del mare, al fine di invitare il Ministero competente a dirci quali sono i programmi per l'avvenire, dal momento che non abbiamo tempo da perdere.

A voi la responsabilità, a noi anche il diritto di giudicarvi!

A V E Z Z A N O C O M E S . Mi limiterò a fare alcune osservazioni e raccomandazioni all'onorevole Sottosegretario, dal momento che fra meno di sei mesi ci ritroveremo in questa sede per ridiscutere il bilancio della Marina mercantile.

In primo luogo, non sono d'accordo con quanto affermato dal collega Genco — e l'ultima parte del suo intervento mi dà ragione —, ovvero che non c'è niente di nuovo da dire. Un problema ormai noto, ma che sta diventando ogni giorno più drammatico, è rappresentato dall'inquinamento delle acque. Sono dell'avviso che per i prossimi quattro, cinque anni dovremo occuparci, forse esclusivamente, di tale questione oltre, naturalmente, dell'inquinamento atmosferico.

Che cosa sta accadendo infatti nei nostri mari? Il senatore Genco lo ha accennato verso la fine del suo intervento, ma il problema merita veramente un serio approfondimento.

G E N C O . Lo sa, senatore Avezzano Comes, che il Comitato di orientamento sui problemi dell'ecologia, nominato e presieduto dal Presidente del Senato ha programmato, tra l'altro, una serie di conferenze alle quali siamo tutti invitati?

A V E Z Z A N O C O M E S . Certo! Vuol dire che in quella occasione ed in quella sede interverremo decisamente, perchè ritengo che si tratti di una questione molto seria.

Ad ogni modo, al di là di quello che ha fatto il presidente Fanfani e di quello che sta facendo la nostra Commissione, chiedo al Ministro, e per lui all'onorevole Sottosegretario, la ragione per la quale il Ministero della marina mercantile non ha predisposto alcun provvedimento per evitare l'inquinamento delle acque. Basterebbe controllare, almeno, gli scali delle petroliere e delle navi in genere.

Pensate che, per esempio, a La Spezia sono state denunciate alcune industrie locali da parte di coltivatori di mìtili, che hanno visto la loro fauna ittica completamente distrutta dagli scarichi industriali. In casi del genere le capitanerie possono intervenire decisamente.

Per quanto concerne l'inquinamento dovuto allo scarico delle petroliere e delle navi in genere, voi sapete che ogni volta che si verifica uno scalo nel porto, subito dopo, ovvero quando la nave si trova in alto mare, avviene lo scarico degli *slops*. Sempre a La Spezia, un comandante di porto che io conosco ha invitato alcuni operatori economici a compiere un esperimento: ha messo a loro disposizione un appezzamento di terreno affinchè siano costruiti, a spese di coloro che ne faranno domanda, delle sorta di *containers* a terra per la raccolta degli *slops*.

In altre parole, le navi, prima di uscire dal porto, scaricano tutti gli *slops*, che vengono accumulati in un certo posto. A noi non deve interessare se poi, magari, qualcuno sfrutterà questi scarichi; l'importante è che non vengano gettati a mare. Purtroppo,

però, questa iniziativa (alla quale lo stesso ministro Mannironi si era molto interessato) non ha avuto seguito, nè a La Spezia nè altrove, anche perchè è venuto a mancare qualsiasi supporto da parte del Ministero della marina mercantile, che pure dovrebbe avere a cuore questi problemi.

Per quanto riguarda la CEE, io ritengo che in quella sede noi siamo quanto meno mal rappresentati, anche se non per colpa dei funzionari che affrontano le discussioni comunitarie, ma piuttosto a causa della carente assistenza del Ministero della marina mercantile. Si è visto, ad esempio, quanto è accaduto per i pontoni galleggianti: da noi ne sono stati costruiti pochissimi, e da cinquanta tonnellate, senza che lo Stato impiegasse una sola lira, mentre altri Paesi hanno avuto notevoli agevolazioni e hanno potuto realizzare navi molto ben attrezzate e fornite persino di elicotteri. Si tratta di mezzi particolarmente importanti, perchè servono soprattutto per la ricerca scientifica, dai banchi di pesca al petrolio. In proposito, personalmente ho presentato da molto tempo un disegno di legge, che attualmente è all'esame della nostra Commissione, ma che è stato finora ostacolato dai nostri rappresentanti in seno alla CEE, in quanto pare che l'Olanda (che pure ha ricevuto dalla Comunità notevoli agevolazioni) non intende concedere niente in questo campo.

Vorrei infine spezzare una lancia in favore degli ufficiali delle capitanerie di porto che, pur essendo militari come tutti gli altri, sono stati inopinatamente esclusi dalla concessione dell'indennità operativa, di cui usufruiscono tutti gli altri appartenenti alle Forze armate. Raccomando quindi al sottosegretario di voler considerare con particolare attenzione la possibilità di sanare questa ingiustizia.

Il collega Genco ha fatto alcune considerazioni sulla pesca, che io condivido in pieno, anche perchè nel meridione sta nascendo una nuova industria, quella della costruzione di pescherecci oceanici, industria che sarebbe bene sostenere concretamente.

Vorrei infine sottoporre all'attenzione della Commissione la necessità di inserire i pescatori tra le categorie che partecipano alla assegnazione di case per lavoratori: sarebbe bene che il Ministero della marina mercantile prendesse in proposito i necessari accordi con il Ministero del lavoro.

F A B R E T T I . Con il permesso del Presidente, vorrei fare una breve postilla al mio intervento. Desidero soltanto associarmi alla richiesta di organizzare delle visite della Commissione presso porti e cantieri, in modo da poterci rendere conto di persona degli sviluppi e degli effetti delle scelte effettuate Siamo infatti l'unica Commissione che non si è mai mossa, mentre si tratterebbe di un'attività molto utile, sia al Parlamento che al Governo.

P R E S I D E N T E . Prendo nota della richiesta. Ritengo tuttavia che i colleghi si renderanno conto che noi già troviamo difficoltà ad esaurire i compiti e gli impegni che ci derivano, per dir così, dall'ordinaria amministrazione. Debbo inoltre esprimere qualche dubbio circa la validità di andare a vedere, esaminare, studiare altri porti, perchè l'esperienza mi insegna che troppo spesso si tratta di gite prevalentemente turistiche.

F A B R E T T I . Sia chiaro che la nostra richiesta non ha tale scopo.

P R E S I D E N T E . C'è un ostacolo, comunque, da superare: la spesa.

Ad ogni modo, cercheremo di ovviare anche a queste difficoltà e di formulare, nei limiti del possibile, qualche programma che si concili, però, anche con le nostre esigenze di lavoro. Il problema, tuttavia, sarà preso in considerazione sempre tenendo presente che non dobbiamo accettare inviti da parte di enti di ogni tipo, affidandoci al Senato o, eventualmente, allo stesso Ministero (una questione di delicatezza, tuttavia, imporrebbe di non accettare nemmeno dal Ministero inviti in materia dal momento che noi rappresentiamo l'organo di controllo politico della sua attività). Per concludere sull'argomento, la proposta, ripeto, può essere esaminata e vedremo se i primi esperimenti

daranno un risultato positivo come da tutti auspicato.

Ricollegandomi all'ultima parte dell'intervento del senatore Genco e alla prima parte di quello del collega vice presidente Avezzano Comes, desidero fare alcune precisazioni.

Per quanto concerne l'inquinamento, come sapete, il Presidente del Senato per primo in Italia ha affrontato il problema ed ha costituito, come ricordava il senatore Genco, un Comitato di orientamento sui problemi dell'ecologia, composto di sei scienziati e dieci senatori, col compito, tra l'altro, di indicare le possibilità di intervento della nostra Assemblea per conservare all'ambiente lecaratteristiche naturali che corrispondano all'*optimum* per le condizioni di vita dell'uomo stesso.

Il mio intervento affianca tale provvida iniziativa: intendo cioè illustrare un ordine del giorno da me presentato per difendere dagli inquinamenti petroliferi uno dei più bei golfi italiani. Voi ricorderete le polemiche che hanno inondato la stampa — e non solo la stampa! — sul finire degli anni '50 e all'inizio degli anni '60 per quanto concerne la nuova raffineria di Gaeta. Vi furono molti dissensi, ma in un secondo tempo, come spesso accade, tutte le contrarietà furono superate e nel golfo di Gaeta — uno dei gioielli della spiaggia tirrenica — sorse una raffineria. E ciò con gravi danni rappresentati dall'inquinamento delle acque, delle spiagge e dell'atmosfera. Passando nelle vicinanze ,infatti, si avverte il caratteristico odore proveniente dalla distillazione del petrolio.

Questo appartiene, purtroppo, al passato perchè ormai la raffineria è stata creata, funziona e certamente non sarebbe possibile oggi smantellarla. Però c'è un notevole aggravamento della situazione: la raffineria ha richiesto al Ministero della marina mercantile il permesso di installare un campo boe in un largo specchio di acqua, al fine di caricare e scaricare le superpetroliere. Inutile sottolineare il pericolo che ne potrebbe derivare ai fini dell'inquinamento: per quanto possano essere prese delle precauzioni, ogni volta che c'è uno scarico ed un carico di petrolio, inevitabilmente una parte del liquido finisce in mare.

Di fronte a tale richiesta c'è stata una vera e propria sollevazione di proteste: dalle maggiori autorità (quali la regione, la provincia ed i comuni limitrofi) ad « Italia nostra ». Ebbene, a quanto mi risulta, tutte le opposizioni sono state respinte, sicchè il permesso è stato già dato o sta per essere concesso.

Ho presentato, dunque, un ordine del giorno per confutare l'azione svolta da « Italia nostra », benemetrita organizzazione a tutti nota, che si occupa in modo particolare della tutela delle nostre bellezze naturali e artistiche.

Il testo è il seguente:

« Il Senato,

presa in esame la situazione altamente lesiva delle condizioni ecologiche e delle possibilità turistiche che verrebbe a crearsi nel golfo di Gaeta con la concessione del campo boe per lo scarico delle grosse petroliere,

impegna il Governo a non concedere in alcun modo e in nessuna forma questa autorizzazione, che pregiudicherebbe nel modo più grave e permanente le possibilità soprattutto turistiche di un golfo di naturale bellezza, in conseguenza degli inevitabili inquinamenti determinati dal carico e scarico dei carburanti ».

Mi auguro che la Commissione come il Governo dicano una parola chiara su questo punto, anche per dimostrare coerenza tra buoni propositi e fatti concreti.

M A D E R C H I . Sono senz'altro d'accordo e vorrei aggiungere che è assurdo che oggi, con la nascita delle regioni, responsabili prime dell'assetto del territorio, si possano decidere cose del genere senza sentirne il parere o, peggio, contro il loro parere.

P R E S I D E N T E . Chiedo al relatore se ha qualcosa da aggiungere.

A N D Ò , *relatore*. Ringraziando tutti i colleghi che hanno avuto la compiacenza di esprimere giudizi positivi sulla mia relazio-

ne, vorrei associarmi al Presidente nel ricordare la nobile figura del ministro Mannironi, aggiungendo qualcosa che non avrei mai potuto dire in presenza del nostro collega scomparso. Quando terminai la compilazione della mia relazione, ne sottoposi, come è buona norma, alcune parti critiche all'attenzione del senatore Mannironi, temendo che in essa potesse esservi qualcosa capace di turbare la sua sensibilità. Ricordo che mi disse di lasciare tutto quanto in essa era contenuto, comprese le critiche, perchè nascondendo la verità non si sarebbe certo servita la causa del Ministero della marina mercantile. Questo ho sentito il dovere di aggiungere, in omaggio a questo Ministro che ha dato il meglio di sè al settore cui era preposto.

Per quanto riguarda la replica, devo dire che in tutti gli interventi non ho trovato molto che si discostasse da quanto era detto nella mia relazione e devo in particolare ringraziare il senatore Fabretti per le parole che ha avuto nei miei confronti. Questa concordanza di idee dimostra che, sul piano della obbiettività e della realtà, maggioranza e opposizioni possono sempre incontrarsi, ove le unisca l'amore per la verità e l'intento di ottenere risultati positivi.

Il campo della marina mercantile è vastissimo, ma ho preferito incentrare la mia attenzione su tre grandi punti: la cantieristica, la pesca, la politica di piano. Su quest'ultimo punto, a qaunto ho visto, siamo tutti d'accordo circa la necessità di impostare un programma preciso, basato su una visione organica dei problemi della marina mercantile intesi nel loro insieme.

Nella mia relazione mi sono anche intrat tenuto sui problemi delli'nquinamento del mare, auspicando l'emanazione di una legislazione che traduca in realtà operativa gli accordi internazionali stipulati in materia.

Non mi rimane che auspicare che, grazie alla convergenza di idee e di intenti che qui si è manifestata, i nostri comuni obbiettivi possano essere raggiunti al più presto, nell'interesse di tutto il paese.

C A V E Z Z A L I , *sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Signor Presidente, onorevoli colleghi, innanzitutto non posso che associarmi alle espressioni di cordoglio della Commissione per la scomparsa del ministro Mannironi. Nell'anno in cui ha dedicato la sua attività al Dicastero che rappresento ci aveva legati ad una fattiva e, direi, affettuosa collaborazione. Egli, comunque, con la sua indefessa opera, sempre al limite delle sue energie, senza alcun risparmio, ha lasciato delle tracce indelebili che noi ricorderemo non solo nei nostri sentimenti più profondi ma anche nell'opera quotidiana che saremo chiamati a svolgere.

Desidero anch'io ringraziare il senatore Andò della sua pregevole relazione al bilancio di previsione e, soprattutto, per aver messo in luce — come rilevato dai colleghi che mi hanno preceduto — i problemi della marina mercantile. Ho apprezzato anche lo spirito critico, ma ampiamente costruttivo, dello stesso documento circa gli aspetti generali del problema, ripreso da tutti i colleghi intervenuti, la qual cosa mi consente di constare un'ampia convergenza di indicazioni e di valutazioni tendenti ad inquadrare i vari problemi in una loro organicità di vedute. Tutto ciò non può che trovare consenziente anche il responsabile del Ministero che oggi ho lo onore di rappresentare.

L'onorevole ministro Attaguile non è potuto intervenire proprio per le circostanze che hanno determinato, dopo il doloroso evento della scomparsa del senatore Mannironi, la sua ascesa alla responsabilità politica del Dicastero. Ieri ha prestato giuramento e assicuro i Commissari che la discussione odierna sarà sottoposta alla sua atenzione in modo che possa intervenire autorevolmente in questa sede per riferire sugli importanti temi emersi dai vostri interventi.

Venendo al bilancio e alla relazione, sono dell'avviso che gli interventi, se sottoposti ad una valutazione unitaria, possono anche far scaturire un'altra considerazione. Il peso particolare che l'econmia marittima ha oggi nell'ambito dell'economia generale, trova riscontro in un bilancio definito estremamente « scarno » ed insufficiente a rappresentare i veri problemi della marineria attuale.

Ritengo che parte di queste critiche vadano però inquadrate non tanto in una diversa angolazione, ma nella insufficienza stessa che

la struttura di un bilancio di previsione presenta rispetto alla enorme dinamicità che alcuni aspetti della economia marittima hanno avuto.

Il bilancio di previsione indica delle linee generali, ma spesso queste sono superate da elementi dinamici di enorme importanza e dalla complessità stessa dei problemi posti al nostro esame. Ciò è valido sia per i problemi dello sviluppo della economia marittima mondiale, sia sotto altri aspetti connessi alla cantieristica e alle strutture portuali in genere. Flotta, cantieri, porti, hanno una loro unica visione e vanno unitariamente considerati anche nelle loro prospettive.

Le valutazioni partono certamente da cause ormai identificate: non esiste a questo punto più dissenso sulle cause dell'attuale situazione della nostra economia marittima, la quale non ha potuto trovare nell'impetuoso sviluppo il suo degno collocamento. Probabilmente tutti coloro che si sono dedicati al settore, anche in campo internazionale, sono stati superati dagli avvenimenti. Potrei citare l'elemento passeggeri rispetto all'elemento merci che ha sconvolto i piani mondiali come li ha socnvolti sul piano della cantieristica. Indubbiamente c'è chi ha potuto procedere di pari passo con i tempi e chi, come il nostro Paese, forse non ha avuto i mezzi necessari per farlo.

La flotta italiana non ha registrato l'incremento di quella mondiale: c'è stato, anzi, un decremento e siamo tutti d'accordo che lo obiettivo di fondo è quello di rinnovare la flotta non solo in qualità ma anche in quantità rispetto alle nuove correnti di traffico. Quindi, una linea di potenziamento attraverso la ristrutturazione generale della flotta nazionale, sia FINMARE che privata, per sopperire alle carenze maggiori delle linee per il trasporto merci, mentre potremo assolutamente far fronte alle nuove correnti di traffico grazie al primo Piano 75 e, forse, più realisticamente, nel Progetto 80, realizzando l'obiettivo dei 12 milioni di tonnellate, anche se attualmente i dati ci dicono che il tonnellaggio è di appena 7 milioni e mezzo.

È chiaro che dovremo arrivare ad un risultato molto superiore, ma per colmare quella deficienza di cinque milioni, dobbiamo risolvere il problema della saldatura tra la produzione cantieristica e le esigenze della nostra flotta da rinnovare. Sotto questo punto di vista sono convinto che il problema di tutta la marineria vada inquadrato in una politica di piano.

Già nell'esame di provvedimenti particolari, sia al Senato che alla Camera, si è indicato che non possiamo più continuare ad interessarci di aspetti settoriali. È inevitabile che un cambiamento in questo senso comporti procedure, metodi e tempi legati alla programmazione econmica nazionale e alle strutture che in questo campo sono chiamate in causa come, ad esempio, il CIPE, che sia per la flotta come per il piano dei porti, ha una competenza specifica, tale da permettere al Ministero della marina mercantile di presentare solo le sue indicazioni. E il Dicastero che rappresento ha provveduto, su linee espresse del resto dalla vostra stessa Commissione, sia per quanto riguarda il rinnovo della flotta, sia per quanto concerne il piano urgente di una ristrutturazione delle nostre attrezzature portuali. Tanto è vero che il piano 1971-1975 per la flotta e il piano stralcio per i porti sono stati presentati al CIPE in tempo perchè potessero essere esaminati nell'attuale sessione. Anche in questo caso, comunque, si pone il problema della ristrutturazione dell'attuale suddivisione di competenze tra Ministero della marina mercantile, Ministero delle partecipazioni statali e, in particolare, Ministero dei lavori pubblici.

Mi è stato chiesto a che punto sono i provvedimenti di delega di determinate competenze alle Regioni; devo dire che non mi risulta che siano stati ancora predisposti provvedimenti del genere.

In definitiva, la materia delle competenze (che incide profondamente sull'attività del Ministero) è ancora tutta da affrontare e da risolvere, con una rivalutazione delle funzioni del Ministero della marina mercantile: non dovrebbe accadere, ad esempio, che il rappresentante del Ministero della marina mercantile sia escluso da un comitato per la programmazione. In questo senso, uniamo la nostra voce a quella del Senato per richiama-

re su questo punto l'attenzione del Governo nella sua collegialità.

Il comitato del CIPE sta in questi giorni ultimando l'esame della situazione della flotta di preminente interesse nazionale e la sua ristrutturazione, sulla base di una memoria riassuntiva redatta (dopo consultazioni con le organizzazioni sindacali) dal Ministero della marina mercantile e allegata al suo progetto di piano. In tale memoria si chiede una particolare attenzione per le procedure e i tempi, in quanto non è possibile proseguire con il ritmo attuale. Abbiamo anche presentato proposte urgenti per il ridimensionamento della flotta pubblica, adeguandola a quelle che sono le moderne esigenze del trasporto di linea e crocieristiche. La nostra, quindi, è una visione dinamica, non statica, basata su dati di previsione fondati su constatazioni dirette della realtà. Ed è in questa direzione che noi abbiamo sollecitato ad agire il CIPE e il Ministero delle partecipazioni statali, cui appartiene finanziariamente la nostra flotta pubblica.

La stessa impostazione abbiamo dato al programma per i porti, programma che abbiamo inteso inquadrare in quello economico generale, perchè anche il porto (come il cantiere) va considerato in un certo contesto territoriale, nell'ambito del quale tutte le funzioni e le attività sono strettamente collegate tra loro.

G E N C O . Nel mio intervento ho dimenticato di accennare al fatto che nel nostro Paese vi è una carenza sempre più grave di ingegneri in costruzioni marittime, per cui adun certo punto, se non si prendono provvedimenti potremmo trovarci con i soldi e la volontà necessaria per la realizzazione di certe opere, ma senza i tecnici in grado di costruirle. Non mi sento di proporre niente di preciso; forse si potrebbero mettere delle somme a disposizione per borse di studio da assegnare agli studenti in ingegneria che si dedichino a questa particolare specializzazione.

C A V E Z Z A L I , *sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Preso atto dell'osservazione del senatore Genco, trattando il problema dei porti, tre sono evidentemente gli aspetti sottolineati dal relatore e degli intervenuti al dibattito: della parte istituzionale, della gestione e dell'adeguamento delle opere marittime.

Inizierò dall'ultimo aspetto in quanto connesso alla funzionalità del traffico delle merci.

I dati hanno evidenziato che si prevede uno sviluppo dai 300 milioni ai 500 milioni di tonnellate per il 1975. C'è comunque da constatare che, proprio perchè il sistema di raccordo nave-porto-retroterra e quindi sbocchi alle merci per le varie destinazioni non ha trovato ancora i cosiddetti « sistemi integrati », non abbiamo fatto di una economia marittima una economia dei trasporti in generale.

In materia di opere marittime il Ministero ha rivendicato e rivendicherà sempre la competenza in questo settore, che lo sottrae oggi dalla parte esecutiva.

C R O L L AL A N Z A . Il Ministero non può avocare a sè la parte esecutiva: deve limitarsi a dare delle indicazioni all'organo competente.

C A V E Z Z A L I , *sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Infatti, limitandosi alle indicazioni, ha dato un piano urgente e lo ha affrontato con criteri diretti a dare continuità ad opere iniziate, a finanziamenti previsti ma non elargiti, in modo che ha potuto scegliere un criterio legislativo di priorità ed urgenza rispetto ad alcuni nostri scali.

C R O L L A L A N Z A . A mio avviso, è bene intendersi sull'argomento. In materia di opere marittime, il problema fondamentale è quello dei mezzi finanziari, in quanto il Ministro dei lavori pubblici non costruisce porti diversi o attrezza i porti in modo diverso da quello indicato dal Ministero della marina mercantile. Evidentemente, il compito della scelta e delle indicazioni è esclusivo del Ministero della marina mercantile.

La realtà è, a mo avviso, questa: i mezzi finanziari sono pochi, i tempi di esecuzione delle opere sono limitati a pochissimi mesi

dell'anno e capita che in quel periodo in cui si dovrebbe operare, non ci sono a disposizione i fondi necessari.

C A V E Z Z A L I , *sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Il fatto è che non si sono utilizzati i fondi. C'è la convinzione che la riunificazione delle competenze potrebbe essere uno dei modi per risolvere quei famosi ritardi nei tempi tecnici a cui si fa risalire una delle principali responsabilità della mancata coordinazione tra investimenti ed opere eseguite.

F A B R E T T I . Sull'argomento è il Ministero della marina mercantile, in accordo con quello dei lavori pubblici, che deve compiere certe scelte. Nel porto di Ancona, per esempio, si investono sulla carta somme che non vengono poi utilizzate. Eppure, nel quadro del nuovo porto, si potrebbero investire subito dei capitali per attrezzature o altre opere che aumenterebbero la produttività del porto stesso.

C A V E Z Z A L I , *sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Quanto lei afferma è tanto vero che, proprio in virtù di questo compito, come accennavo in precedenza, presso il Ministero della marina mercantile è stato redatto un piano urgente perchè siano ultimati i lavori già iniziati; ad esempio il Molo 7 di Trieste, al fine, in accordo con il Ministero dei trasporti, di dare sbocco alle merci che dovranno passare attraverso quella città.

Per quanto concerne la parte normativa, ricordo lo schema di disegno di legge attualmente all'esame del Consiglio superiore della marina mercantile, riguardante criteri direttivi per una disciplina generale della istituzione e della funzione degli enti portuali. In tale provvedimento s'inquadra anche il problema del porto di Napoli.

La consultazione è stata però interrotta proprio a causa del luttuoso evento che ci ha privato dell'opera del ministro Mannironi. Il piano era stato sottoposto, non solo per il parere all'organo superiore, ma anche alle parti interessate, ed era stata prevista anche una riunione per la questione del porto di Napoli, proprio in considerazione dei diversi progetti cui si riferiva il senatore Abenante.

I sindacati hanno sostenuto la necessità di una legge-quadro tendente a dare direttive generali, a cui si possano, successivamente, uniformare le varie istituzioni portuali. Evidentemente, i tempi tecnici non hanno consentito — e sono convinto che sarebbe stato preferibile — giungere ad una disciplina generale da cui far discendere le sistemazioni dei vari enti portuali. Mi rendo perfettamente conto che è prossima la scadenza del provvedimento riguardante il porto di Napoli, che, indipendentemente dai tempi tecnici, data la sua urgenza, necessita di una pronta soluzione. Per affrontare secondo nuovi concetti la parte normativa e operativa dell'intero settore bisognerebbe, come ebbe a dire il ministro Mannironi, creare nuovi strumenti operativi, ventilando addirittura l'impiego di aziende sul tipo dell'ANAS.

Siamo però ancora alla fase di studio e lo schema del disegno di legge prevede criteri direttivi generali che non consentiranno in così breve tempo di risolvere la materia in tutta la sua complessità.

Conseguentemente il Piano-Stralcio dei finanziamenti e delle indicazioni per le opere marittime, è l'elemento più concreto ed urgente all'esame attualmente del CIPE e sarà premura del Ministero di sollecitarne l'*iter*.

Per quanto attiene la cantieristica, anche in questo settore il *boom* mondiale registrato ha sconcertato tutti gli operatori. Le previsioni non hanno risposto ai dati di raffronto e la nostra situazione produttiva, che aveva suoi elementi di crisi che portarono ad una ristrutturazione in senso di ridimensionamento, oggi non è rispondente allo sviluppo enorme che si è verificato.

In questo momento è stato possibile offrire un valido sostegno all'industria cantieristica servendosi della legge n. 19. Si tratta però di contributi che non possono risolvere il problema.

A proposito delle capacità costruttive dei nostri cantieri, vorrei rilevare che essi attualmente sono in grado di costruire più di cinquecentomila tonnellate di naviglio

l'anno; proprio nei giorni scorsi, il presidente della Fincantieri ha dicharato che si potrebbe giungere addirittura a superare il milione di tonnellate. In questo modo si salderebbe la lamentata discrasia tra esigenze della flotta e capacità dei cantieri, tanto che, forse, potrebbe anche non presentarsi la necessità di ricorrere a cantieri esteri.

D'altra parte, i nostri cantieri hanno raggiunto un livello tecnologico molto elevato, che consente loro di accaparrarsi anche comesse dall'estero: attualmente, per le navi di grosso tonnellaggio, i nostri cantieri hanno lavoro assicurato a pieno ritmo per i prossimi due o tre anni. Di fronte a questi grossi complessi, vi sono i problemi della cosidetta contieristica minore, che è e rimane in crisi. Il Ministero della marina mercantile ha preso attentamente in esame questa situazione e ritiene che alla cantieristica minore il Governo, inteso nella sua collegialità, dovrà dedicare una maggiore attenzione. Il Ministero della marina mercantile ha anche costituito, per esaminare i problemi della nautica da diporto e del piccolo cabotaggio, una apposita commissione, che proprio in questi giorni si accinge a trarre le conclusioni delle proprie indagini, condotte in pieno accordo con i rappresntanti delle categorie interessate. Si stanno, insomma, approntando dei piani di emergenza per mettere in moto tutto un meccanismo tecnico-finanziario capace di risollevare le sorti della cantieristica minore.

Per quanto riguarda la pesca, bisogna rilevare innanzi tutto che in questi ultimi tempi molto si è fatto, sia con leggi dello Stato che con regolamenti comunitari. Qui si è lamentato che sono del tutto insufficienti gli stanziamenti; il fatto è che vi sono attualmente quattro provvedimenti di agevolazione che non possono essere utilizzati perchè i fondi previsti in origine si sono rapidamente esauriti. Abbiamo chiesto quindi al Parlamento di rifinanziare queste leggi e speriamo che questo possa avvenire al più presto.

Parlare di problemi della pesca significa anche parlare di conservazione e distribuzione del pescato, di difesa del patrimonio ittico, di previdenza per i pescatori e così via. Su quest'ultimo punto, il Ministero è particolarmente sensibile, ma per il momento non ha potuto far altro che presentare alcuni provvedimenti di emergenza che speriamo il Parlamento approvi al più presto.

Per quanto riguarda gli inquinamenti, il Ministro intende operare su diversi fronti. Il primo è quello preventivo, in attuazione della convenzione di Londra, a proposito del quale abbiamo predisposto un piano che è attualmente all'esame delle capitanerie di porto. Ad ogni modo è chiaro che senza una adeguata disponibilità finanziaria (necessaria per realizzare gli opportuni impianti) ben poco si potrà fare per evitare sopratutto l'inquinamento delle aree portuali. È stato anche approntato un piano di emergenza per far fronte alle situazioni di pericolo che potessero determinarsi a seguito dello spargimento in mare di grandi quantità di petrolio. Anche questo piano è attualmente all'esame delle capitanerie. È indiscutibile comunque che il problema della difesa della natura debba essere inquadrato in una visione globale e unitaria, che interessi la competenza di più Dicasteri, anzi di tutti i Dicasteri.

Concludo questa mia replica dichiarandomi assolutamente d'accordo con il relatore, quando parla di necessità di un piano unitario ed organico per il settore della marina mercantile. L'importanza del problema e del movimento di opinione che si è creato attorno ad esso è data anche dalla constatazione che i quattro punti contenuti nell'ordine del giorno presentato dal senatore Fabretti potrebbero essere posti a conclusione della relazione del senatore Andò. Si tratta di quattro punti su cui anche io mi trovo d'accordo, pur aggiungendo che essi rispecchiano le linee operative che ha deciso di seguire il Ministero della marina mercantile.

Che poi il bilancio di previsione non risponda alle reali esigenze di spesa, in verità più vaste e più complesse, questo è un fatto che il Parlamento dovrà valutare, nel quadro più generale di tutta la spesa pubblica: per parte mia credo di poter assicurare che il Ministero si atterrà certamente alle indicazioni ed ai contributi che gli verranno dalle Assemblee legislative.

P R E S I D E N T E . Ringrazio il sottosegretario Cavezzali per la sua risposta veramente calzante e che ritengo, dati i limiti di tempo impostici, notevolmente responsabile. Le osservazioni da lui fatte non solo investono il Ministero della marina mercantile (e per questa parte il rappresentante del Governo è stato molto preciso), ma riguardano anche altri settori che rientrano nella politica generale della spesa. Noi vogliamo sperare, a tal proposito, che di questo Piano 80, finora conosciuto soltanto come un pezzo di carta, se ne parli più concretamente.

Passiamo ora all'esame degli ordini del giorno.

Il primo, di cui ho dato lettura precedentemente, presentato da me e condiviso da altri colleghi, ha assunto il seguente testo nel quale, a proposito dell'autorizzazione per l'installazione di un campo di boe nel golfo di Gaeta, sono state aggiunte dopo le parole: « in nessuna forma » le altre « ed a revocare se già concessa »:

« Il Senato,

presa in esame la situazione altamente lesiva delle condizioni ecologiche e delle possibilità turistiche che verrebbe a crearsi nel golfo di Gaeta con la concessione del campo boe per lo scarico delle grosse petroliere,

impegna il Governo a non concedere in alcun modo e in nessuna forma, e a revocare se già concessa, questa autorizzazione, che pregiudicherebbe nel modo più grave e permanente le possibilità soprattutto turistiche di un golfo di naturale bellezza, in conseguenza degli inevitabili inquinamenti determinati dal carico e scarico dei carburanti ».

C A V E Z Z A L I , *sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Accolgo l'ordine del giorno e rilevo che l'aggiunta mi pare opportuna dal momento che con decreto interministeriale 7 dicembre 1968 è stata già data l'autorizzazione in oggetto ed i lavori sono iniziati.

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

« Il Senato,

considerata la urgente necessità di realizzare una flotta nazionale adeguata ai crescenti bisogni dei traffici marittimi del Paese ed il ruolo propulsivo che in essa deve svolgere la flotta PIN;

ritenuto che l'industria cantieristica italiana, con la attuazione del « piano CIPE » ed il passaggio all'IRI dei cantieri del « Gruppo Piaggio », non è strutturalmente e tecnologicamente adeguata per soddisfare le necessità produttive occorrenti all'armamento nazionale, nè per acquisire sufficientemente commesse estere in un periodo di impetuoso sviluppo dei traffici marittimi e di altissima congiuntura a lungo termine, con prospettive di commesse ai cantieri navali europei e mondiali;

constatato l'accentuarsi della grave crisi strutturale che da anni investe gli scali marittimi, resa ancora più acuta dalla mancata attuazione, nel quinquennio decorso, del piano di investimenti deciso, e l'urgenza di affrontare i problemi dei porti in modo organico e programmato in una visione coordinata dell'insieme dei traffici;

ritenendo indilazionabile la necessità di affrontare adeguatamente ed in forma coordinata le questioni sempre aggravantisi della pesca, dei pescatori, eccetera;

impegna il Governo:

1) ad approntare un piano pluriennale di sviluppo della flotta al fine di portarla entro il 1975 a livelli di consistenza (12 milioni di tonn.) e di struttura tecnologica riconosciuti indilazionabili anche dal Governo e dalla maggioranza parlamentare, e sottoponendo al Parlamento i piani per la FINMARE;

2) ad elaborare un piano di potenziamento e sviluppo dei cantieri nazionali imperniato sulle necessità di sviluppo della flotta nazionale e sulle possibilità crescenti che il mercato mondiale delle commesse navali offre, e fondato sulle tecniche più avan-

zate, che tenda a far assolvere all'industria cantieristica una funzione trainante nel campo dei trasporti e della economia nazionale;

3) ad elaborare e sottoporre al Parlamento un piano organico per i porti, che preveda i finanziamenti indispensabili per evitare sollecitamente che la crisi in atto da anni trasformi ancor più i porti in una crescente strozzatura dei traffici, e si fondi sulla necessaria organizzazione di un sistema portuale nazionale, articolato regionalmente e democraticamente concepito come una delle grandi infrastrutture al servizio di una economia programmata;

4) ad indire rapidamente una conferenza nazionale della pesca, che recepisca tutte le esigenze economiche e sociali dei ceti operanti nel settore e le traduca in provvedimenti organici, costituenti un piano di sviluppo e potenziamento della pesca marittima ».

C A V E Z Z A L I , *sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Sui quattro punti enucleati nell'ordine del giorno posso dare la mia adesione. Se però vogliamo parlare dell'impegno preciso del Governo sui singoli piani, allora il discorso è diverso.

P R E S I D E N T E . L'impegno del Governo non può essere assunto dal Sottosegretario. Egli può rispondere soltanto per quanto di competenza del suo Ministero, eventualmente.

M A D E R C H I . Non riesco a capire. Ci siamo sempre lamentati del fatto che diciamo le cose, avanziamo delle proposte ed il Governo non le realizza. Con questo ordine del giorno vogliamo proprio impegnare il Governo nel significato più pieno della parola.

P R E S I D E N T E . Il Sottosegretario può accoglierlo come raccomandazione.

F A B R E T T I . No! Possiamo essere d'accordo solo se viene accolto come impegno per quanto di competenza del Ministero della marina mercantile.

C A V E Z Z A L I , *sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* D'accordo. Dichiaro di accogliere l'ordine del giorno in questione per la parte di competenza del mio Dicastero.

P R E S I D E N T E . I senatori Abenante, Poerio, Fabretti, Catalano, Maderchi e Aimoni hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« Il Senato,

atteso che è necessario assicurare e garantire a tutti i cittadini il libero accesso al mare e alla spiaggia;

considerato che la stragrande maggioranza se non tutta la costa del nostro paese è soggetta a concessioni legittime e abusive che impongono balzelli insostenibili per i cittadini, costretti a sopportare grossi costi per godere del mare e del sole,

impegna il Governo

ad adottare urgenti provvedimenti e controlli perchè siano limitate le concessioni delle spiagge a privati; perchè sia garantito il libero accesso al mare, così come prevede la legge; perchè si predispongano provvedimenti atti ad assicurare l'intervento pubblico o di enti pubblici per una razionale utilizzazione delle spiagge ».

C A V E Z Z A L I , *sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Lo accolgo come raccomandazione.

P R E S I D E N T E . I senatori Abenante, Fabretti, Aimoni, Catalano, Poerio e Maderchi hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« Il Senato,

atteso che a fine giugno del corrente anno scade l'efficacia della legge di proroga dell'Ente porto di Napoli;

considerato che occorre predisporre con urgenza un nuovo provvedimento legislativo che assicuri un nuovo strumento di gestione,

impegna il Governo ad avviare un dibattito per precisare le linee del provvedimento stesso, che deve assicurare:

una gestione democratica con una reale partecipazione degli Enti locali e dei lavoratori;

una circoscrizione che comprenda almeno tutti i porti della provincia di Napoli e sia collegata alla scelta di assetto territoriale che la Regione adotterà o che i comuni interessati hanno già adottato;

una forma organizzativa (Ente o Consorzio) che abbia reali poteri di intervento nella determinazione delle scelte che interessino tutte le attività portuali (costruzioni, opere, imprese, gestione servizi, ecc.);

la tutela degli interessi dei lavoratori, salvaguardando e potenziando la forma di autogestione in atto, per assicurare, nel quadro del sistema portuale, le più avanzate strutture tecnologiche nell'ambito di una specializzazione dei vari scali, al fine di una equa distribuzione del traffico ».

C A V E Z Z A L I , *sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Posso accogliere come raccomandazone la prima parte, che prefigura una realtà di fatto innegabile, ma non la seconda in cui sono previsti provvedimenti specifici.

A B E N A N T E . Sono insoddisfatto della risposta del rappresentante del Governo, in quanto l'ordine del giorno è un tutto unico e va preso in considerazione nella sua interezza.

P R E S I D E N T E . Per parte mia, devo far osservare che non può il Governo pianificare il lavoro della Commissione, che è sovrana nello stabilire i propri lavori.

Ad ogni modo, se non si fanno osservazioni, resta inteso che l'ordine del giorno è accolto dal Governo sino alle parole: « provvedimento stesso »; non è accolto per la restante parte.

Poichè nessun altro domanda di parlare e non si fanno obiezioni, la Commissione dà mandato al relatore, senatore Andò, di trasmettere alla 5ª Commissione permanente parere favorevole, a maggioranza, sullo stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile.

La seduta termina alle ore 13,15.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Il Direttore delegato per i resoconti stenografici
DOTT. ENRICO ALFONSI