7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., post. e tel., mar. merc.)

N. 2103-A Resoconti XVI

BILANCIO DI PREVISIONE DELLO STATO PER L'ANNO FINANZIARIO 1967

ESAME IN SEDE CONSULTIVA DELLO STATO DI PREVISIONE DELLA SPESA DEL MINISTERO DELLA MARINA MERCANTILE

(Tabella n. 16)

Resoconti stenografici della 7ª Commissione permanente

(Lavori pubblici, trasporti, poste e telecomunicazioni e marina mercantile)

INDICE

SEDUTA DI VENERDI' 1º MARZO 1967

Adamoli														22,	23
DE UNTERRICHTER, relatore															
FABRETTI															
GENCO .															
GIORGETTI															13
Massobrio															12
NATALI, Ministro della marina mercantile 6, 7															
										1	0,	11,	22,	23,	31
VIDALI .															16
SEDUTA	Δ	DТ	n.	/TET	20	Λī	FI	יזר	Q	7./	ΛT	70	10	67	
SLDUI		νı	14		···	O.	اناد	71	U	143	LAR		, 1,	01	
PRESIDENT	Е											23,	36,	39,	41
Adamoli														26,	
DERIU .														36,	39
DE UNTERR														38,	39
CENTOO															24

NATALI, Ministro della marina mercantile

26, 29, 31, 37, 38, 39, 40

SEDUTA DI VENERDI' 1º MARZO 1967

Presidenza del Presidente GARLATO

La seduta è aperta alle ore 10,15.

Sono presenti i senatori: Adamoli, Asaro, Corbellini, Crollalanza, Deriu, De Unterrichter, Fabretti, Ferrari Giacomo, Focaccia, Gaiani, Garlato, Genco, Giorgetti, Jervolino, Lombardi, Massobrio, Murgia, Vergani e Vidali

Interviene il Ministro della marina mercantile Natali.

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1967

Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile (Tabella 16)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'esame preliminare del disegno di

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.)

legge: « Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1967 - Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile ».

Ha facoltà di parlare il senatore de Unterrichter per svolgere la sua relazione.

DE UNTERRICHTER, relatore. Premetto di non aver avuto il tempo materiale per andare al di la del puro, semplice e crudo esame della tabella. Non ho quindi potuto raccogliere dati statistici e mi è stato impossibile qualsiasi confronto con i dati degli anni precedenti. Mi riservo comunque, alla fine della relazione, di prendere nota delle osservazioni che verranno mosse.

Il volume della spesa corrente ed in conto capitale prevista per il 1967 è di 91,5 miliardi, con un aumento di 18,3 miliardi rispetto alla previsione del 1966. Tale differenza corrisponde all'incirca all'aumento di 18,4 miliardi risultante al capitolo 1174 della spesa corrente per le linee sovvenzionate ed è, quindi, destinata a coprire il crescente deficit d'esercizio della Finmare. Perciò, se non si tenesse conto del fatto che negli appositi fondi del Ministero del tesoro sono stati accantonati 950 milioni per la parte corrente e 11 miliardi e 250 milioni per spese in conto capitale (di cui 10 miliardi per provvedimenti a favore delle costruzioni navali e dell'armamento, resi necessari dal fatto che al 31 dicembre 1966 è venuto a cessare l'effetto della legge-ponte 29 novembre 1965, n. 1372) la spesa, nel suo complesso, risulterebbe sostanzialmente inferiore, sia pure di poco, a quella prevista per il 1966.

Può essere interessante vedere, per grandi linee, la natura economica della spesa prevista. Essa può essere così raggruppata:

spese per il personale in servizio ed in quiescenza (comprese le Capitanerie di porto) e per gli uffici: lire 6.756.626.000;

contributi alla Cassa di previdenza dei marittimi: lire 1.700.000.000;

spese d'istituto (assistenza e vigilanza marittima e portuale eccetera): lire 335 milioni e 636.800;

sistemazioni difensive *ex lege* 17 luglio 1954, n. 522, con le relative modificazioni, e legge 29 novembre 1965, n. 1372: lire 400 milioni;

contributi ai consorzi dei porti di Brindisi, Palermo e Civitavecchia: lire 345 milioni e 500.000;

sovvenzioni alle società di navigazione ed alle linee sovvenzionate: lire 68 miliardi e 159.000.000;

contributi a favore delle costruzioni navali e del credito navale: lire 13.700.000.000;

spese per la pesca: lire 109.300.000;

spese di studio, ricerca ed esperimenti sulle costruzioni navali e la pesca, compresa la concessione di borse di studio, sovvenzioni e premi, nonchè l'acquisto di macchinari, reti ed attrezzature da pesca: lire 70.000.000; per un totale di lire 91 miliardi e 585.062.800.

Come è noto, le spese per le opere portuali e marittime sono considerate nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici. Però queste opere sono talmente essenziali e condizionanti per le attività marittime che la misura delle spese per esse previste deve essere qui ricordata.

I dati così raggruppati — che in definitiva esprimono quantitativamente e qualitativamente l'azione concreta della politica marittima del Governo — consentono di coglierne gli aspetti più significativi e di fare dei confronti fra l'azione concreta e le indicazioni quantitative e qualitative del programma quinquennale 1966-70.

a) Navigazione sovvenzionata. L'aspetto singolare del preventivo della marina mercantile è dato dal fatto che i contributi correnti alla navigazione sovvenzionata — quasi totalmente attribuiti alle società a partecipaizone statale Italia, Lloyd Triestino, Adriatica e Tirrenia — assorbono da soli i tre quarti della spesa totale (corrente ed in conto capitale) e l'87 per cento della spesa corrente. Se, poi, si considera che tali contributi crescono di anno in anno (18,4 miliardi nelle previsioni del 1967 rispetto a quelle del 1966) e che al 31 dicembre 1965 sono indicati residui per 27,3 miliardi mentre — a

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.)

quanto sembra — il debito verso le società è maggiore, si deve riconoscere che tale stato di cose è insostenibile. Questa conclusione si riallaccia in modo preciso alle indicazioni del programma quinquennale, nel quale è testualmente detto che — mentre l'onere delle sovvenzioni è pienamente giustificato per i collegamenti con le isole — « i crescenti contributi che lo Stato deve fornire pongono il problema di riesaminare se realmente esista un interesse pubblico che giustifichi, per ogni singola linea, interna ed internazionale, l'onere accollato alle finanze statali ».

È evidente che l'esigenza di questo esame e di coerenti iniziative è indispensabile e indifferibile (si dovrebbe fare quello che è stato attuato nei confronti dei cosi detti « rami secchi » nei trasporti ferroviari), e che l'altrettanto evidente interesse pubblico di ridurre sostanzialmente la spesa non può e non deve essere subordinato ad interessi particolari, i quali, quando siano ragionevolmente fondati, potranno sempre essere convenzionalmente tutelati.

b) Rinnovamento delle unità vecchie e lesionate. Nello stato di previsione 1967 risulta soppresso il capitolo di spesa (in conto capitale) relativo ai contributi per la demolizione di navi vecchie e la costruzione di nuove unità sostitutive, per le quali nel bilancio 1966 erano stanziati 2,5 miliardi. Questa apparente deficienza (spiegata dal fatto che le leggi relative avevano efficacia sino al 30 giugno 1966) è corretta dal disegno di legge presentato alla Camera dei deputati (documento n. 3707) dal ministro della marina mercantile il 10 gennaio scorso, con il quale la facoltà di concedere i detti contributi viene prorogata al 31 dicembre 1968, nel limite totale di circa 8 miliardi rimasti disponibili (per mancato utilizzo) sui precedenti stanziamenti. L'iniziativa governativa è certamente lodevole; essa migliora anche la normativa delle leggi precedenti, mentre qualche altro perfezionamento appare opportuno per sistemare, inoltre, nuove costruzioni sostitutive delle navi gravemente lesionate, prescindendo dalla data di costruzione quando le lesioni superino il 50 per cento del valore della nave. Questa linea di azione risulta conforme alle indicazioni del programma quinquennale, il quale richiede che l'azione del Governo sia, tra l'altro, diretta a conseguire « l'ammodernamento, il perfezionamento qualitativo e la specializzazione del naviglio ». Tuttociò si collega al più ampio quadro della politica delle costruzioni navali e dello sviluppo quantitativo della nostra flotta.

c) Nuove costruzioni ed industria cantieristica. Nello stato di previsione 1967, per contributi alle nuove costruzioni ed alle relative operazioni di credito navale sono stanziati, come si è detto, 13,7 miliardi. Lo stanziamento per contributi alle nuove costruzioni deriva dalla legge 9 novembre 1965, n. 1372, che, come si è visto, ha cessato di avere effetto col 31 dicembre 1966. C'è, quindi, l'esigenza di nuovi provvedimenti, per la copertura dei quali negli appositi fondi del Ministero del tesoro sono accantonati 10,5 miliardi, dei quali 0,5 per il credito navale. La citata legge del novembre 1965, valida fino al 31 dicembre 1966 era stata denominata « legge-ponte », in quanto, assicurando ai cantieri un aiuto reso indispensabile dalla scadenza delle provvidenze precedenti, intendeva dar tempo di approfondire e condurre a termine le trattative con gli organi della CEE (che avevano mosso obiezioni alla nostra politica di contributi) e di giungere ad una soluzione organica e soddisfacente dei complessi problemi dell'industria cantieristica italiana.

Secondo il programma quinquennale « la flotta italiana dovrà realizzare un aumento netto valutabile da 1 milione ad 1 milione e mezzo di tonnellate nel quinquennio » (Non ho potuto trovare le statistiche dell'aumento del 1966, che è il primo anno del quinquennio, e quindi non ho a disposizione i dati per vedere quale sia stato effettivamente detto aumento). Certo è che i problemi della nostra industria cantieristica possono essere risolti sul piano dell'efficienza produttiva e della competitività, non mediante la politica dei contributi.

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.)

Tra l'altro, il beneficio dei contributi, oltre che contestato dalla CEE, è limitato alla disponibilità dei fondi. Nè si può ragionevolmente pensare che l'armamento continui ad ordinare in Italia navi quando il loro prezzo dovesse risultare notevolmente più alto di quello richiesto da cantieri esteri. L'unica difesa resterebbe quella di ricusare la concessione della bandiera: difesa molto fragile e controproducente, perchè stimola il ricorso alle « bandiere ombra », con ulteriori danni per l'economia marittima e generale del Paese.

d) Pesca. Per il settore della pesca il programma quinquennale « mira ad ottenere la compressione del deficit della bilancia ittica ». Ciò mediante « la realizzazione di una moderna flotta oceanica, capace di coprire parte dello squilibrio attuale tra la produzione interna e il consumo », nonchè mediante un'intensa azione per impedire il progressivo depauperamento delle acque costiere e mediterranee, in particolare con « la creazione di una efficiente rete di stazioni di ricerca che sia in grado di valutare l'entità e la dislocazione delle risorse ittiche, di studiare le possibilità di ripopolamento » eccetera.

Il programma prevede anche « l'ampliamento delle attrezzature di conservazione nei principali porti ». Di fronte a tutti questi obiettivi stanno i 109 milioni di complessive spese per la pesca previste per il 1967 (110 nel 1966) ed i 20 milioni di spese « per la ricerca di nuovi banchi di pesca mediante campagne esplorative; per esperimenti sui sistemi di pesca e per l'acquisto, al medesimo fine, di nuovi macchinari, reti ed attrezzature per la pesca; per sovvenzioni, borse di studio, indennità o premi ad enti o persone che partecipino a studi e ricerche nel campo della pesca e delle costruzioni navali per la pesca ». Sembra che questi stanziamenti non siano insufficienti in rapporto ai problemi che si vogliono affrontare, tant'è vero che al 31 dicembre 1965 sussistevano, per detti titoli di spesa, residui per 57 milioni.

e) Porti. Di contro alle indicazioni del programma (220 miliardi più 40 miliardi della

Cassa per il Mezzogiorno), stanno gli attuali 70 miliardi previsti dalla legge n. 1200 del 1965. Quando parliamo di sistemazione dei porti dobbiamo tenere presente che ci troviamo in una fase evolutiva molto rapida e molto impegnativa. In questo campo vi è l'esigenza di una visione globale del sistema portuale che deve essere integrata nel più ampio sistema ferroviario, stradale, idroviario. Solo così sarà possibile raggiungere quel perfezionamento che ci consentirà di essere competitivi sul campo internazionale.

f) Un altro tema, che non ha riferimento nello stato di previsione della spesa, ma che ha determinante importanza per lo sviluppo della nostra economia marittima e generale, è quello della difesa della bandiera di fronte alle discriminazioni, specialmente a quelle di fatto; alle preclusioni che possono derivare da accordi fra gruppi armatoriali (conferences); nonchè di fronte alle « bandiere ombra ». Questa discussione sarebbe molto interessante ma dovrebbe essere corredata da dati statistici che non possiedo.

Riservandomi, se il tempo lo consentirà di intervenire nuovamente nella discussione, concludo invitando la Commissione ad esprimere parere favorevole sullo stato di previsione in esame.

PRESIDENTE. Ringrazio il relatore per la sua esposizione.

Dichiaro aperto il dibattito.

F A B R E T T I . Signor Presidente, onorevoli colleghi, come il documento del bilancio ci dimostra e come il relatore, senatore de Unterrichter, ci ha ampiamente illustrato, siamo di fronte ad uno stato di previsione che prevede una spesa corrente di 77 miliardi e 809 milioni e una spesa in conto capitale di 13 miliardi e 776 milioni, per complessivi 91 miliardi 585 milioni. Sono poi accantonati presso il Ministero del tesoro altri 12 miliardi circa (per provvedimenti legislativi in corso), sicchè globalmente la spesa preventivata assomma a 103 miliardi e 788 milioni.

La parte capitale riguarda gli investimenti occorrenti per il Centro di idrodinamica

7ª COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., post. e tel., mar. merc.)

(architettura navale), per le sovvenzioni di nuove costruzioni e per la pesca (250 milioni). In questo bilancio vi è un aumento complessivo, rispetto al 1966, di 18 miliardi e 308 milioni, che sono assorbiti quasi completamente dalle aumentate sovvenzioni per le società di navigazione di prevalente interesse nazionale. Il bilancio del Ministero della marina mercantile rappresenta appene l'1,2 per cento del bilancio dello Stato (spesa globale), troppo poco, a nostro avviso, per un Paese come l'Italia che ha urgente bisogno di portare l'economia marittima a livelli capaci di fronteggiare le sue attuali esigenze, troppo poco per attrezzarsi adeguatamente e superare le attuali arretratezze da tutti riconosciute, per utilizzare, nel comune interesse, le ricchezze che l'economia marittima può produrre e per assicurare ai lavoratori impegnati nel settore una vita meno rischiosa e dura ed un riconoscimento economico e sociale più giusto e più tangibile.

Il ridotto ammontare della spesa e l'ancoramento a schemi tradizionali dello stato di previsione dimostrano che il Governo non intende affrontare ed avviare a soluzione i problemi dei settori dell'economia marittima. Se pensiamo allo sviluppo impetuoso e di lunga prospettiva dei traffici (abbiamo raggiunto i 200 milioni di tonnellate di merci trasportate « da » e « per » l'Italia) e ai problemi della nostra flotta, dei porti e delle attrezzature, dei collegamenti con l'entroterra, dei cantieri, eccetera, ci rendiamo conto dell'assoluta inadeguatezza di questo bilancio, inadeguatezza non solo quantitativa ma anche qualitativa, per la politica cioè che il Governo dimostra di voler perseguire e per la mancanza di una qualunque azione coordinata per i vari settori della marina mercantile. Lo stesso ministro Natali ha dichiarato che è indispensabile risolvere preventivamente questo problema del coordinamento delle attività e quindi affidare al Ministro della marina mercantile la necessaria responsabilità coordinatrice dei vari settori dell'economia marittima, senza di che non è possibile portare avanti, con coraggio e con iniziative adeguate, una politica nuova nel

settore. Basta vedere a tal fine lo stesso schema del piano quinquennale dove i problemi dei cantieri fanno parte del capitolo « industria » mentre i problemi della flotta e dei porti fanno parte dei capitoli « trasporti » e « lavori pubblici ».

Questo dimostra che le esigenze prospettate dal Ministro non sono fatte proprie dal Governo. Il fatto che siamo già al secondo anno del piano quinquennale dimostra che non si vuole potenziare e coordinare a livello di Governo l'opera del Ministero della marina mercantile, che mancano idee concrete, ma, soprattutto, che manca la volontà politica del Governo e della maggioranza per l'elaborazione e la realizzazione di un adeguato programma per i vari settori marittimi, ispirato alle esigenze del Paese ed agli interessi della nostra collettività. Questo bilancio è la testimonianza che le esigenze di potenziamento e di adeguamento delle strutture e delle attrezzature marittime, che sono fonte di ricchezza e di sviluppo economico, non sono comprese dal Governo in carica. Queste esigenze, avvertite sovente con calore e convinzione dagli stessi reggitori del dicastero, non trovano rispondenza alcuna nella politica e nelle scelte del Governo. Continuano a predominare scelte ed interessi privatistici a scapito degli interessi generali e nazionali. Queste considerazioni critiche, che da tempo formuliamo e che i fatti e la situazione confermano più che valide, trovano conferma nell'esame, seppure succinto, dei vari settori.

I traffici marittimi sono in continuo sviluppo in tutto il mondo, in Europa e in Italia. L'Italia e l'Europa importano tutti o quasi tutti i prodotti energetici. Gli scambi ad ogni livello aumentano di continuo. Abbiamo già raggiunto 200 milioni di tonnellate di merci che passano attraverso i porti, e questo balzo in avanti si è verificato negli ultimi tre anni, negli anni cioè nei quali l'economia marinara ha attraversato il periodo della più difficile congiuntura. Nonostante la situazione sfavorevole siamo andati avanti: il traffico turistico è in espansione nel suo complesso e sembra quindi giusto ed opportuno incoraggiarne lo sviluppo, specie all'interno del Mediterraneo, con tutte

7ª COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.)

le misure opportune e necessarie per il collegamento con gli altri Paesi. Di fronte ai traffici marittimi ed alle previsioni di un ulteriore rapido sviluppo, quale è lo stato della nostra flotta? Uno sforzo di rinnovamento vi è stato e la flotta è anche cresciuta quantitativamente raggiungendo i 6 milioni di tonnellate di stazza lorda (sono comprese in questa cifra anche le piccole barche). Ma tale crescita è inadeguata allo sviluppo dei traffici, tant'è vero che la presenza della nostra bandiera nei confronti delle merci trasportate che passano nei porti scende continuamente. Soltanto il 35 per cento del traffico marittimo delle merci è fatto su navi italiane (siamo, per la verità, vicini al 30 per cento), con la conseguenza che, annualmente, la nostra bilancia valutaria presenta un deficit di 40 miliardi di lire. Vi è quindi una « discrasia » tra lo sviluppo dei traffici e il potenziamento della flotta, così come una « discrasia » si riscontra tra lo sviluppo della nostra flotta e quella degli altri Paesi. L'incremento della nostra flotta non regge il passo allo sviluppo rapidissimo che si realizza negli altri Paesi, sicchè siamo oggi all'11° posto della graduatoria mondiale.

Si dice: l'armamento privato trova non conveniente investire perchè vi è divario tra il costo della nave e quello che la nave rende. Ma perchè le altre flotte si sviluppano e non solo quella giapponese? Vuol dire che i noli sono remunerativi. Certo, gli equipaggi italiani non sono meglio trattati degli altri. Forse gli armatori sono stati abituati troppo a facili sovvenzioni e a facili guadagni. Essi diventano sempre più potenti e subordinano tutto ai loro interessi, disponendo di enormi mezzi. Non vi è soltanto l'episodio di Rivalta Scrivia che insegna! È recente la notizia che sta per sorgere una nuova e potente concentrazione privata per i traffici marittimi. Mi riferisco alla Costa-Comeli-Fiat-Montedison che avrà sede a Palermo.

DE UNTERRICHTER, relatore. A proposito di questa nuova concentrazione alla quale ha accennato, mi domando se essa debba preoccupare di più di quello stillicidio che tutti gli anni si concretizza nella necessità di dover concedere finanziamen-

ti per sanare il *deficit* di esercizio. Forse potrebbe essere una strada economicamente più sana quella che permette di evitare il ricorso a continui contributi per il risanamento di una permanente situazione deficitaria.

F A B R E T T I . Quello che ci preoccupa è che questa concentrazione condizionerà tutte le scelte che si faranno nel settore dell'economia marinara. L'interesse privato impedirà la realizzazione di una politica marinara che collimi con l'interesse generale del Paese.

Sugli scopi finali di questa concentrazione desidererei avere dal Ministro qualche delucidazione e credo sia doveroso, da parte del Ministro stesso, preoccuparsi di che cosa potrà succedere in conseguenza di queste operazioni che si vanno delineando.

Infatti, quale situazione si verrà a creare specie per la flotta di preminente interesse nazionale? Il Ministro ha denunciato certi *deficit*, ma ci sono anche altre difficoltà di cui bisogna parlare ed altri problemi che vanno affrontati.

Per esempio, le migliori linee di navigazione, le più sicure e redditizie passeranno in mano ai privati?

Quale è il pensiero del ministro Natali sull'argomento? Perchè si provoca la lotta contrattuale nelle società di preminente interesse nazionale? Forse che le richieste dei marittimi non sono giuste?

N A T A L I , *Ministro della marina mercantile*. Lei conosce la differenza di retribuzione tra i marittimi della flotta libera e di quella a partecipazione statale?

FABRETTI. Le richieste delle organizzazioni sindacali non sono assurde, per cui si dovrebbe arrivare ad una soluzione e ad un componimento delle vertenze in atto.

Si dice che è necessario potenziare, ammodernare, specializzare la flotta; giustissimo, ma vorremmo sapere se, in concreto, esistono piani al riguardo: come, con quali tipi di navi si otterrà l'auspicato incremento della flotta di 1 milione, 1 milione

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.)

e mezzo di tonnellate previsto dal piano quinquennale?

L'assenza di impegni e di chiarezza sul potenziamento e ammodernamento della flotta, sul problema della flotta di preminente interesse nazionale, sullo sviluppo e difesa delle linee di navigazione, sono i principali elementi della nostra critica al piano ed al ventilato ridimensionamento dei cantieri di Stato.

Certamente, noi non siamo contrari all'ammodernamento dei cantieri e, anzi, siamo convinti che una specializzazione in questo settore sia improbabile e che occorrano nuovi mezzi tecnici. Tuttavia, se occorre potenziare la flotta, perchè bisogna ridimensionare la cantieristica? Perchè si vuole ridurne la capacità produttiva?

La giustificazione che si dà è quella che bisogna ridurre i costi. Su questo possiamo essere d'accordo, ma non possiamo invece condividere la tesi di quanti sostengono che i salari dei lavoratori portuali sono troppo alti e che, quindi, i costi vanno ridotti anche a loro spese. Questo noi non lo possiamo accettare anche perchè vediamo sempre respinta la soluzione dei costi congiunti che è già stata sperimentata altrove.

Insieme all'ammodernamento bisogna operare nel senso del coordinamento, armonizzando la costruzione delle navi con tutti gli altri settori interessati a queste costruzioni. Cito l'esempio della Svezia che è riuscita a raggiungere un equilibrio anche in questo campo.

N A T A L I , *Ministro della marina mercantile*. Scusi l'interruzione, senatore Fabretti, ma lei sa quanti cantieri vi sono in Svezia?

F A B R E T T I . Non escludo che si possa arrivare a ridimensionare la nostra cantieristica, ma questo deve avvenire non subito, ma solo quando avremo elaborato una politica precisa in questo settore. Il Governo vuole seguire la strada alla rovescia: cioè, ha cominciato con il programmare, per prima cosa, la chiusura di alcuni cantieri!

Faccio queste osservazioni perchè desideriamo un impegno maggiore del Ministero della marina mercantile e del Governo in relazione a questi problemi; vogliamo maggiore chiarezza su taluni punti per essere in grado di dare un contributo più costruttivo alle scelte che il Paese dovrà decidere nel settore dell'economia marittima.

Purtroppo, finora, tutto questo ci è stato negato!

Anche il disegno di legge sui cantieri, sul quale si attende che la CEE esprima il proprio parere, ricalca sostanzialmente le vecchie leggi di sostegno alla cantieristica privata e non prevede nessuna rivoluzione nell'intervento dello Stato.

Il fatto che Costa e gli altri armatori privati non si interessino alle vicende della cantieristica di Stato è di per se indicativo: a loro basta che continuino le sovvenzioni.

L'armatore Costa e gli altri privati vogliono avere mano libera per procurarsi la flotta desiderata a mezzo di sovvenzioni pubbliche; vogliono acquistare all'estero le navi che meglio si confanno ai loro interessi speculativi; subordinano alle loro scelte tutto il traffico marittimo.

In definitiva, si vuole aprire, per questi fini privatistici, l'ingresso di capitale straniero nella nostra flotta e, quindi, nei nostri traffici marittimi.

Per quali ragioni, signor Ministro, lei è d'accordo con queste scelte? Perchè ha affermato, in occasione della discussione del bilancio del suo Dicastero per il 1966 che: « occorre facilitare l'afflusso e l'investimento di capitali anche esteri nelle imprese nazionali »? Vorremmo una spiegazione al riguardo perchè desidereremmo conoscere quali scopi e finalità lei si prefigge favorendo questi investimenti stranieri.

In questa ipotesi, il ridimensionamento dei cantieri non risponde più ad un'esigenza nazionale ma si ispira a facilitare interessi privati, e non solo dei nostri armatori: addirittura, infatti, la nostra cantieristica verrebbe subordinata al MEC, ai gruppi stranieri più forti, specie della Germania occidentale.

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.)

Queste, a nostro avviso, sono le scelte che guidano l'orientamento del Governo mentre noi siamo convinti che solo potenziando e coordinando i cantieri nell'ambito del MEC si potrà contrastare la concorrenza giapponese. In questo senso si è già orientata la Svezia; perchè non dovremmo farlo anche noi?

Il fatto è che le scelte che nel nostro Paese si intendono adottare preludono alla liquidazione della cantieristica di Stato o, per lo meno, ad un suo largo ridimensionamento. Del resto, rifacendoci allo schema della Commissione Caron ed alle impostazioni del Governo, quali garanzie avremmo per la sopravvivenza dei cantieri che resterebbero? Come potrà nascere e vivere l'Italcantieri, se la Direzione sarà a Trieste, il Centro tecnico-navale a Genova, la Vasca navale a Roma?

Ci pare che vi siano già elementi sufficienti per dire che molti saranno gli inconvenienti e la confusione e che nessun collegamento ci sarà con le aziende siderurgiche, motoristiche ed elettromeccaniche che pure, in gran parte, sono aziende di Stato ed appartengono al gruppo IRI.

È chiaro che, in questa situazione, i costi non diminuiranno in maniera sostanziale; così, tra qualche anno, ci si dirà che la nuova azienda unificata non può produrre a costi competitivi e che occorreranno altri provvedimenti, mentre, nel frattempo, gli altri Paesi saranno andati ancora più avanti. Noi ci opponiamo dunque decisamente a queste scelte. Occorre prima pianificare lo sviluppo della flotta e le previsioni delle commesse estere per lo sviluppo dei traffici, vedere il carico di lavoro che possiamo assicurare ai cantieri e poi decidere, se sarà necessario, di chiuderne qualcuno. Occorre però provvedere intanto al loro potenziamento ed alla loro specializzazione.

A nostro avviso, per affrontare la situazione bisogna che il Governo faccia una sforzo maggiore; tra l'altro, spendiamo almeno i 50 milioni rimasti inutilizzati nel 1966 per « studi, ricerche, accertamenti nel campo delle costruzioni navali ». Infatti, nel bilancio del 1966, capitolo 5010, erano previsti questi milioni che, però, non sono stati ancora spesi e che, presumibilmente, non

saranno spesi neanche nel 1967, mentre sarebbe quanto mai utile promuovere nuovi studi in campo navale.

In questa prospettiva generale, onorevole Ministro, va vista la questione dei porti!

Noi sappiamo e riconosciamo che essi costituiscono una grave strozzatura per il nostro Paese, che è insufficiente la somma di 260 miliardi da spendere nel quinquennio, che sono lente le procedure per utilizzare i 75 miliardi della legge stralcio, ma non possiamo, non dobbiamo rassegnarci di fronte a questa situazione.

Il Paese intero deve comprendere la assoluta ed improrogabile necessità di rendere le attrezzature dei nostri porti moderne e rispondenti alle nuove esigenze, ma il Governo deve intervenire in modo più deciso perchè, malgrado i 75 miliardi che sono stati stralciati, non si è fatto ancora nulla ed abbiamo il dubbio che arriveremo alla fine del quinquennio senza che la somma stanziata venga interamente utilizzata.

Tutto questo mentre, lo ripeto ancora una volta, siamo paurosamente deficienti nel settore portuale. In questa situazione, come faremo a fronteggiare lo sviluppo dei traffici che si verificherà nei prossimi 10-20 anni? Abbiamo noi prospettive precise per quanto riguarda le strutture, le attrezzature dei porti, i problemi posti dallo sviluppo della tecnica per i nuovi tipi di nave, per la manipolazione delle merci allo sbarco ed imbarco? Le altre Nazioni lavorano già con queste prospettive nel settore dei porti, ma noi che cosa faremo? Siamo ancora in una fase nebulosa e, pertanto, vorremmo avere chiarimenti dal ministro Natali per sapere se è allo studio qualcosa di nuovo. Non vi è dubbio che il piano Pieraccini è assolutamente inadeguato rispetto alle prevedibili e già esistenti esigenze: occorre provvedere rapidamente a ben altri stanziamenti, nonchè all'utilizzazione di quelli esistenti.

È un problema di scelte. Ma se è vero che l'economia marittima è fonte primaria per lo sviluppo economico del Paese, perchè non investirvi i mezzi necessari? Il settore dei traffici marittimi è uno dei cardini della nostra economia ma a lei, signor Ministro,

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.)

quali mezzi sono dati per programmare una concreta politica per i porti?

Non è mia intenzione fare della polemica, ma mi domando come faccia il Governo a trovare subito gli 850 miliardi per la Federconsorzi mentre non riesce mai a reperire fondi a sufficienza per i porti, i cantieri, la flotta, la pesca. Perchè il Governo, finalmente, non si preoccupa di mettere a disposizione del Ministero della marina mercantile i fondi necessari per avviare il processo di ammodernamento e sviluppo di questo Dicastero?

Ritorniamo sempre al problema delle scelte che sta alla base di questa politica governativa e che condiziona tutta l'attività della marina mercantile. Si può riscontrare che vi è scoordinamento tra i porti e gli altri settori marittimi. Se non si coordinano questi settori tra loro non soltanto sarà estremamente difficoltoso andare avanti, ma si lascerà sempre più aperta la strada alle scelte di interesse privatistico. Si potenziano i porti legati ai poli di investimento privato. Si tende a privatizzare i porti a danno dell'interesse generale e contro lo sviluppo armonico della nostra economia. Da queste scelte scaturisce l'attacco alle compagnie portuali e alla gestione democratica dei porti, dato che esse sono un ostacolo alla privatizzazione dei porti ed impediscono lo sfruttamento privatistico del lavoro di carico e di scarico delle merci. Si attacca il cosidetto « monopolio del lavoro » esercitato dalle compagnie portuali. Dicono i privati: « l'organizzazione del lavoro portuale deve essere risolta attraverso le libere imprese ». L'introduzione nelle operazioni di carico e di scarico delle merci degli interessi privati vuol dire demolire quell'organismo assai importante che sono le compagnie portuali. A mio avviso, il Governo si è dimostrato troppo sensibile concedendo molte autonomie funzionali e autorizzazioni per magazzini, silos eccetera, in aree indispensabili al traffico del porto. Ora l'attacco alle compagnie è più diretto, vi è una vertenza « unitaria » aperta, lo scontro è sull'imposizione ai portuali del sistema del « salario a tempo ». Questo significherebbe dare al privato datore di lavoro la possibilità di stabilire l'utilizzazione dei mezzi meccanici, impedendo la « predeterminazione » delle squadre. Si lascerebbe all'utente la possibilità di fare la « chiamata dei portuali » per il numero che desidera e si escluderebbero le compagnie portuali dalla conduzione dei mezzi meccanici ausiliari. Questa è la linea del Governo. Noi la respingiamo insieme a tutti i portuali, come respingeremo ogni modifica in senso privatistico che si vorrà apportare all'articolo 110 del Codice della navigazione.

Noi sosteniamo la necessità di un decentramento decisionale e la gestione pubblica dei porti, per un più diretto contatto con le esigenze locali e regionali, pur nel mantenimento di un coordinamento nazionale. È stata presentata al Ministero dei lavori pubblici una proposta di regolamentazione del settore; il Ministero ha espresso il suo parere, che però contiene delle riserve che a noi non sembrano completamente giustificate; riserve che, nel caso dei porti a carettere nazionale, si trasformano in parere contrario. La proposta si ispira a criteri di decentramento e di pubblicizzazione e nasce dall'esperienza e dalle necessità di sviluppo marinaro. Il fatto che il Ministero dei lavori pubblici non la respinga globalmente ci fa sperare che il problema verrà studiato e che il provvedimento potrà costituire la base costruttiva per un incontro su queste esigenze, con il nostro contributo per un'organica politica dei porti. Anche questo dimostra che le nostre critiche. che hanno sempre un fondo costruttivo. partono dalla preoccupazione di dare uno sviluppo positivo ai problemi della nostra economia marinara. Ci auguriamo che questa nostra critica costruttiva non venga sottovalutata dal Ministero della marina mercantile e dal Governo.

Per quanto riguarda il settore della pesca e i problemi ad esso connessi, ci accorgiamo che nulla di nuovo vi è nel bilancio. Riconosciamo che il Ministero della marina mercantile ha tutte le intenzioni di superare le deficienze di questo settore, però dobbiamo rilevare che in concreto nulla si fa per realizzare quanto è necessario. La realtà tutti la conosciamo: si pesca troppo

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.)

poco, 200 mila tonnellate, e si consuma poco pesce (il consumo annuo pro capite è di 7 chilogrammi). Le navi sono poche e sono potenzialmente inadeguate a garantire una certa produttività. Sarebbe necessaria una maggior cautela nella concessione dei finanziamenti. Lo studio e la ricerca scientifica sono insufficienti; le attrezzature a terra per la lavorazione del pescato, inadeguate. Altro fattore negativo, che costituisce una dolorosa realtà, è rappresentato, da una parte, dalla bassa remunerazione del pescato al produttore e, dall'altra, dal prezzo enorme che si realizza sul mercato del consumo (in questo prezzo elevato è da ricercare la causa principale dello scarso consumo di pesce che si ha nel nostro Paese).

Il Ministero concorda con queste insufficienze e sulla necessità del loro superamento. Ma come? quando? con quali mezzi?

Il Governo va avanti con un « poco di sovvenzione » per le navi e tende ad abbandonare la pesca « interna » puntando sulla pesca oceanica. Anche qui prevalgono gli interessi privati, anche qui si ascoltano con troppa facilità le proposte dei grossi armatori e non si tiene conto dell'interesse generale dell'economia della pesca. Quale impulso viene dato al movimento cooperativo e quale per una flotta da pesca di Stato, moderna, attrezzata per tutte le operazioni, fino alla distribuzione del prodotto? Anche in questo campo non c'è un impegno serio e talune, generiche, enunciazioni non trovano rispondenza nell'azione organica del Ministero. Le manchevolezze del passato, lo scarso interesse per l'economia marittima, si riflettono anche sulle condizioni economiche e previdenziali dei lavoratori in essa occupati. Non si provvede concretamente a creare le condizioni per un'adeguata preparazione tecnico-professionale dei giovani disposti ad affrontare la dura vita del marittimo e, sovente, neppure a salvarne l'incolumità fisica.

Viene qui in considerazione il sistema dei radiofari e la situazione dei nostri porti.

Il maggior porto del medio Adriatico, Ancona, è privo di un fono-faro funzionante (si tratta di apparecchi che permettono alle navi di entrare in porto quando c'è neb-

bia), tanto è vero che pochi giorni or sono due pescherecci sono andati a finire sugli scogli. A volte si deve ricorrere, in prestito, a quello della raffineria dell'API. Un porto come quello di Ancona ha un faro provvisorio dopo che, sette anni fa, il vecchio faro è crollato per cedimento del terreno; a distanza di sette anni, quindi, abbiamo un faretto che si vede appena a cinquanta metri di distanza! I collegamenti con la gente che sta in mare non esistono e tante volte questi fatti sono stati denunciati e tante volte è stato detto come vanno le cose: è una situazione estremamente pericolosa.

Non sto a ricordare il dramma del « Pinguino »: finalmente sono riuscito ad ottenere la risposta ad una mia interrogazione per conoscere che cosa aveva scoperto la squadra di sommozzatori inviata dal Ministero circa le cause della tragedia e sulle possibilità esistenti per il recupero delle salme. Abbiamo saputo che le salme non possono essere recuperate, e che a bordo c'è stata una esplosione. Ma la gente rimane turbata da questi fatti, davanti alla lentezza e all'incertezza degli interventi del Ministero della marina mercantile...

N A T A L I , Ministro della marina mercantile. Quando dice che tutto rimane inspiegabile, lei evidentemente dimentica che il Ministero non può prevedere o il Governo non può accertare le esatte cause di un evento verificatosi a distanza di migliaia di chilometri!

FABRETTI. In qualunque Paese del mondo, quando salta in aria una nave per ragioni ignote e va a giacere sul fondo del mare a venti metri di profondità con 12 salme nel suo scafo, si trovano tutti i mezzi possibili per mandare qualcuno sul posto!

N A T A L I , Ministro della marina mercantile. Quindici giorni dopo la tragedia e quattro dopo la mia nomina a Ministro della marina mercantile ho mandato un ufficiale di bordo sul luogo della sciagura. Questo lei lo sa meglio di me. Come sa meglio di me che non esiste la possibilità concreta di recuperare quelle salme. Non si

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.)

tratta di carenza di mezzi, tanto è vero che gli stessi superstiti del « Pinguino », quando si sono resi conto dell'impossibilità tecnica di effettuare qualunque operazione, se ne sono andati!

FABRETTI. Dichiaro che sono convinto che non poteva intervenire adeguatamente in quanto — è questa la critica che faccio — il Ministero della marina mercantile non è dotato di mezzi idonei, mentre in qualsiasi altro Paese si sarebbe intervenuti senza altro in diversa maniera.

N A T A L I , *Ministro della marina mercantile*. Tenga presente che ci trovavamo nelle acque territoriali di un altro Paese.

FABRETTI. Con uno scafo a venti metri di profondità, ben altri mezzi tecnici si potevano e si dovevano impiegare.

Lei poi sa bene in quale altra tragedia si vengono a trovare le genti di mare con un piccolo sussidio di 15 mila lire, senza una adeguata polizza assicurativa; le famiglie vengono sostenute da sottoscrizioni popolari! Quindi, è evidente che si deve parlare, almeno, di scarsa sensibilità del Governo nei confronti di questi problemi e del problema della salvaguardia e della sicurezza dei lavoratori marittimi.

Altro problema che bisogna affrontare è quello delle scuole professionali. Si deve dare atto che qualcosa è stato fatto, ma con quale risultato? Che cosa si è fatto per la preparazione tecnico-professionale di quei giovani che, malgrado il trattamento riservato alla gente di mare, sono ancora disposti a salire su una barca da pesca? Che cosa si è fatto per dotare di equipaggio efficiente le navi attrezzate per la pesca atlantica (e noi sappiamo che non si riesce nemmeno a formare un tale equipaggio per la mancanza di nozioni tecniche sia per la conduzione della nave che per la conduzione della pesca)? Le somme investite nell'Istituto addestramento lavoratori di San Benedetto del Tronto sono bene impiegate o dovremo cambiare decisamente il tipo di indirizzo sino ad oggi seguito? A mio giudizio i risultati di tale tipo di scuola sono ampiamente negativi.

Nè migliore situazione troviamo nel campo dei problemi contrattuali. Desidero ricordare a questo punto a me stesso, ai colleghi e al Ministro che questa è una categoria completamente priva di ogni norma contrattuale e questa è una delle ragioni per le quali la gente non vuole andare a fare il marinaio, tanto è vero che da noi è impossibile fare quello che si fa normalmente in altri Paesi e cioè il cambio completo dell'equipaggio in modo da sfruttare il mezzo navale completamente; noi non possiamo creare due equipaggi e questo per la resistenza ottusa e ostinata dei padroni che, in genere, sono i più grossi armatori che magari prendono i finanziamenti dello Stato italiano e poi vanno a pescare in Perù o in altre zone con le navi costruite con i soldi della collettività italiana. La legge del 10 ottobre 1937 che prevede la gratifica, le ferie, l'indennità di licenziamento, ribadita da quella del 23 novembre 1944, su quale barca viene applicata? È vero che il Ministero della marina mercantile è intervenuto con una circolare, quella del 19 dicembre 1959, n. 13, ma quali sono stati i risultati? Che cosa si fa nelle Capitanerie di porto per farla rispettare? Eppure qualcosa si può e si deve fare! Questo tipo di contratto deve essere fatto per atto pubblico, quando la nave supera le cinque tonnellate di stazza e invece è normalmente fatto a voce. Perchè il comandante del porto non svolge una adeguata azione di controllo? Noi sollecitiamo un intervento in questo senso; del resto, oltre a questa vigilanza, è necessario un intervento legislativo almeno per assicurare un minimo contrattuale a queste categorie di pescatori; se siamo intervenuti come Governo e come Parlamento a disciplinare il contratto di mezzadria, non vedo perchè il Governo non potrebbe studiare un disegno di legge per assicurare un minimo contrattuale ai pescatori. O forse si vuole sfoltire questa categoria in modo che la pesca interna scompaia? Se così è, si tratta di una scelta assolutamente sbagliata.

Prendiamo atto del progetto governativo sulle pensioni (anche se non è questa la sede opportuna per discuterne) che dimostra che un certo sforzo del Ministero in questa direzione esiste. La situazione era

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.)

diventata insostenibile per le lotte degli interessati intese ad ottenere un trattamento pensionistico; noi non siamo completamente d'accordo con il progetto ed in sede di merito esporremo le nostre considerazioni. Per ora mi limito soltanto a sottolineare fermo restando il principio che un tale disegno di legge deve andare avanti il più rapidamente possibile - che il carico dei contributi è eccessivo per i lavoratori (e in proposito non si deve dimenticare la campagna che gli armatori vanno conducendo). Non vogliamo creare degli intralci all'iter di questo provvedimento, ma diciamo subito che ci opporremo a questo orientamento, per cui credo che una rimeditazione da parte del Governo sarebbe opportuna, anche per quanto concerne il carico contributivo che verrebbe a pesare sulle spalle di certe piccole imprese e di certi piccoli proprietari di barche. In caso contrario parecchie aziende di questo tipo verrebbero a scomparire. Do atto al Governo di una certa fattività in questo campo, però deve fare di più, specie in favore delle piccole aziende, cui ho da ultimo accennato.

Mi scuso se mi sono dilungato, forse eccessivamente, nella mia esposizione, che ribadisce le nostre critiche e le perplessità che avevamo espresso al Ministro, anche in via riservata. Sentiamo le esigenze che muovono da certi settori e quindi rinnoviamo l'invito a fare uno sforzo affinchè su questi problemi della marina mercantile, sulle scelte che il Governo ha avuto e ha in animo di fare, si apra un dibattito più ampio di quanto, in questa sede, si sia potuto fare.

M A S S O B R I O . Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, la duplice discussione sul bilancio al nostro esame m'induce alla brevità, anche perchè finiremo col ripeterci in quanto in Aula, evidentemente, saremo tenuti dall'interesse e dal dovere a intervenire nuovamente. Sarò, quindi, telegrafico, in quanto, ripeto, l'addentrarsi nell'esame del bilancio in maniera più penetrante, comporterebbe il dover ripetere in Aula tutto quello che qui in Commissione si dovrebbe dire.

La particolare, difficile situazione della nostra marina mercantile e dei porti italiani coinvolge interessi rilevanti di natura diversa che il dibattito sul bilancio del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1967 metterà in evidenza in tutta la loro imponenza.

Infatti, la situazione dei porti italiani, nonostante le iniziative assunte dal Governo nel corso del recente passato, permane grave, in quanto non è stato possibile finora, specie per insufficienza di finanziamento, avviare a soluzione in maniera concreta e studiata il problema dei porti, dei cantieri navali, dell'ammodernamento della flotta, eccetera.

Il continuo, crescente, rapido sviluppo dei traffici marittimi e l'insufficienza dei porti, con conseguenti soste in rada, costringono spesso le navi a dirigersi verso porti stranieri dove le operazioni di scarico hanno maggiori possibilità di svolgersi con sollecitudine. A rendere tale la situazione contribuiscono: le attrezzature inadeguate e quindi insufficienti, la disfunzioni organizzative che provocano disservizi nelle operazioni del porto, le operazioni eseguite dai portuali in condizioni primordiali, eccetera.

Detta situazione rende estremamente difficile la sopravvivenza a quelle industrie che dipendono dal mare per i loro approvvigionamenti, dal che si deduce che l'economia nazionale è strettamente legata all'economicità ed efficienza dei nostri porti.

Il problema della critica situazione in cui trovasi la flotta mercantile nazionale, la necessità di incoraggiare l'eliminazione del naviglio vetusto ed antieconomico, e quindi la corrispondente costruzione di nuove unità moderne, è stato da lei, signor Ministro, lodevolmente proposto all'esame del Parlamento con la presentazione del disegno di legge recante modifiche alle disposizioni del Capitolo X della legge 4 luglio 1959, n. 622, che ha introdotto provvidenze in tale senso. Ciò contribuirà, senza dubbio, ad eliminare una elevata percentuale di navi vecchie e antieconomiche, ponendo così la nostra flotta in grado di sostenere la concorrenza delle unità straniere più moderne, con benefici effetti per l'economia nazionale e nelll'impiego dei marittimi.

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.)

Signor Ministro, i mezzi posti dal Governo a sua disposizione non consentono, evidentemente, di avviare a soluzione concreta i problemi impellenti del suo Ministero; perciò il suo impegno dovrà essere diretto ad altre iniziative atte a consentire ai nostri porti ed alla nostra flotta mercantile di competere con le altre nazioni più progredite

Vorrei, signor Ministro, richiamare la sua attenzione sulla situazione dei porti nel suo complesso, ma, in particolare, su quella dei porti liguri, da Imperia a La Spezia. Ho premesso il riferimento a tutti i porti per non lasciare adito a supposizioni che il mio intervento sia determinato da spirito di parte. Il Piemonte — portato a guardare al suo avvenire e alla sua prosperità nell'interesse anche della Nazione - si rivolge ai porti liguri con particolare apprensione. Le autostrade che conducono al mare non trovano corrispondenza nella situazione dei porti liguri. C'è il porto di Imperia che da tempo attende stanziamenti per essere ampliato e ammodernato in modo da completare le proprie attrezzature al fine di poter assolvere il lavoro sempre in aumento, specialmente per quanto si riferisce alle esigenze del Piemonte.

Scendendo verso levante si presentano altre necessità, specie per quel che riguarda il porto di Savona. Anche qui il Piemonte guarda con particolare apprensione, essendo i suoi interessi strettamente legati a questo porto. Vado Ligure, Voltri, Genova, sono porti che meno si prestano alle esigenze del Piemonte, anche se, naturalmente, l'importanza di Genova è indiscutibile.

Vorrei quindi pregare il Ministro di porre particolare attenzione al problema dei porti liguri in quanto, operando in tal senso, si risolvono non solo problemi locali, ma si giova anche egli interessi economici del Piemonte che, oggi come oggi, si trova in una situazione particolarmente difficile, sotto il profilo della poca funzionalità dei porti cui esso, per forza di cose, deve indirizzarsi e che non sempre trova rispondenti ad assolvere adeguatamente alle sue necessità, con ovvie, gravi conseguenze. GIORGETTI. Onorevole Ministro, onorevole Presidente, onorevoli colleghi; i miei brevi accenni sulla previsione di spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio 1967 intendono solo essere una prima presa di contatto che non affronta se non schematicamente e nelle grandi linee generali le varie voci e l'impostazione del bilancio.

Mi riservo, ovviamente, di intervenire nel prosieguo della discussione sulle singole voci e presentare eventuali emendamenti.

La stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1967 reca spese per complessivi milioni 91.585,1 di cui milioni 13.776 in conto capitale e 77.809,1 per la parte corrente. Rispetto alla previsione di spesa dello scorso anno finanziario è aumentata la spesa corrente (1966: milioni 58.999,8) mentre il conto capitale è diminuito, sebbene in piccola parte (1966: milioni 14.277).

Dobbiamo, però, rilevare che vi è un accantonamento di milioni 11.250 per spese in conto capitale che si riferiscono alla definizione dei provvedimenti relativi. Si tratta di 500 milioni per il completamento degli impianti e delle attrezzature del Centro idrodinamica dell'Istituto nazionale per gli studi ed esperienze di architettura navale; di 10.000 milioni per provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento; di 500 milioni a favore del credito navale e di 250 milioni per il credito della pesca.

Con questo accantonamento la spesa in conto capitale, qualora i vari disegni di legge siano approvati, avrà un sostanziale aumento raggiungendo la cifra di 25.026 milioni.

L'accantonamento previsto per la parte corrente è di milioni 850 e concerne i miglioramenti delle pensioni della previdenza marinara.

Rispetto al bilancio precedente le spese considerate nello stato di previsione prevedono variazioni nette di milioni 17.303,6 per l'incidenza di leggi preesistenti o per l'applicazione di intervenuti provvedimenti legislativi, e di milioni 1.004,7 per l'adeguamento delle dotazioni di bilancio alle occorrenze della nuova gestione.

7ª COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.)

Passando ora ad analizzare la spesa sotto il profilo funzionale, abbiamo 1.700 milioni per interventi nel campo sociale; milioni 89.705,8 per trasporti e comunicazioni (milioni 75.955,8 di spese correnti e milioni 13.750 in conto capitale); milioni 179,3 per interventi nel campo economico (milioni 153,3 di spese correnti e milioni 26 in conto capitale).

La spesa relativa agli interventi sociali riguarda il contributo alla Cassa nazionale per la previdenza marinara in conseguenza del riconoscimento, agli effetti delle prestazioni dalla stessa erogate agli iscritti, dei periodi di servizio militare e di navigazione mercantile, nonchè di quelli valutabili come tali e non coperti da contribuzione.

Per quanto riguarda la spesa per i trasporti e le comunicazioni (che è complessivamente di milioni 89.705,8), sono previsti 4.461 milioni per i servizi generali del Ministero, 14.396,6 per la marina mercantile, 2.295,6 milioni per le capitanerie di porto, 393,3 milioni per il demanio, 68.159,3 milioni per i servizi marittimi.

I 179,3 milioni previsti quale intervento nel campo economico, riguardano le spese per la pesca.

Riguardo alle spese ripartite per annualità, 81.915 milioni concernono oneri per prestazioni riferibili alla competenza di precedenti esercizi (3.256 milioni), oneri correlativi a limiti di impegno per prestazioni attribuite alla competenza dell'esercizio 1967 (500 milioni), oneri connessi a prestazioni ancora da realizzare (78.519 milioni).

L'attuale bilancio di previsione per quanto riguarda la marina mercantile viene ad impostare in maniera soddisfacente i problemi che attualmente gravano su questo delicato settore dell'economia italiana. Innanzitutto vi è un preciso impegno finanziario per quanto concerne lo sviluppo e il rammodernamento della nostra industria cantieristica. Gli impegni che ci vengono dalla nostra adesione alla CEE non contrastano con l'esigenza di dare, attraverso la razionalizzazione degli impianti, la possibilità ai nostri cantieri di competere sul piano internazionale, e di avere, pertanto, una prospettiva di serenità e di lavoro. L'impe-

gno del Governo in questo senso trova nella previsione di spesa la sua concretizzazione. Ci auguriamo che i fondi accantonati, che ammontano a 10.000 milioni, potranno essere utilizzati, portando così la spesa per i cantieri a 19.950 milioni.

Per quanto riguarda la nostra flotta, va rilevato che permane in modo preoccupante il passivo dei noli marittimi. Questo fenomeno rappresenta un fattore di disturbo costante alla nostra bilancia dei pagamenti. Lo sviluppo e il rammodernamento della flotta deve essere conseguito sia attraverso lo sviluppo del credito navale, sia con una nuova legge sulle demolizioni navali che favorisca tutti coloro che sono impegnati nello sforzo di un rinnovo delle unila marina mercantile.

Quanto al credito navale, sono stanziati 3.750 milioni contro i 3.250 dell'esercizio precedente.

Circa la pesca, che è alla base dell'economia di molti piccoli centri costieri, non troviamo un altrettanto adeguato impegno: si riconfermano le spese del 1966, salvo un accantonamento di 250 milioni per la concessione di credito. Ci riserviamo di ritornare su questo punto quando esamineremo il bilancio nelle sue singole voci.

Uultimo aspetto che intendo sottolineare è quello del miglioramento delle pensioni della previdenza marinara. Io sono vissuto tutta una vita in stretto contatto con la gente di mare e ne conosco i sacrifici e i rischi, per cui il vedere che una vita di sacrifici e di rischi non assicura neppure una minima tranquillità economica mi fa restare attonito e sgomento. La Camera dei deputati sta discutendo la legge per il miglioramento delle pensioni ai marittimi. Sebbene questi piccoli miglioramenti non siano ancora sufficienti, considerandoli come un primo passo, possono essere accettati. Occorre però l'impegno che i fondi accantonati in proposito trovino il loro immediato impiego, in quest'anno finanziario, attraverso l'approvazione della legge in questione. La previsione della spesa del Ministero della marina mercantile, soprattutto se saranno impiegati i fondi accantonati, può essere considerata soddisfacente per far fronte agli impegni e

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., post. e tel., mar. merc.)

alle esigenze del settore. Ci riserviamo di presentare in sede di discussione finale alcuni emendamenti su singole voci, ma sin da ora possiamo affermare il nostro giudizio complessivamente positivo.

G E N C O . Desidero intervenire nella discussione a titolo interlocutorio per far rilevare che non tutto il quadro si presenta a tinte fosche come quelle descritte dal senatore Fabretti: anche quando si parla dai banchi dell'opposizione non si deve perdere il senso della misura.

Io rilevo nelle parole del senatore Fabretti una contraddizione con quanto egli aveva affermato lo scorso anno, quando aveva osservato che l'Italia era assente in materia di pesca oceanica, di pesca d'alto mare.

FABRETTI. La sfido a trovare il testo in cui siano riportate queste affermazioni.

GENCO. Lei in quell'occasione affermò che noi avremmo dovuto imitare i giapponesi. Questa mattina lei ha invece affermato che il Ministero della marina mercantile sta dando troppa « corda » alla pesca oceanica e che viceversa trascura...

FABRETTI. Io non ho detto che si fa troppo per la pesca oceanica: ho detto che quel poco che si fa si indirizza solo a quel fine e non si fa niente per il resto. Non è che io non sia soddisfatto di quello che fa il Ministero in direzione della pesca oceanica.

G E N C O . Tralasciando il motivo polemico, il senatore Fabretti ha rilevato che l'insufficienza degli stanziamenti per i porti non consente di ammodernare e sistemare tutti i porti nazionali, che sono, tra piccoli e grandi, 144. Con la legge presentata dal Ministero dei lavori pubblici, sono stati o saranno sistemati 29 porti. Di questo ha parlato anche il senatore Massobrio, ed è quindi inutile rifare due volte il medesimo discorso.

L'ammodernamento e la sistemazione dei porti è competenza del Ministero dei lavori pubblici. Quindi, l'unica cosa che può fare il Ministero della marina mercantile è sollecitare il Ministero dei lavori pubblici ad adeguare le attrezzature portuali ai bisogni delrina mercantile.

Fare dunque un discorso di questo genere in occasione della discussione sul bilancio della Marina mercantile non è fuor di luogo, ma è un pleonasmo, dato che è già stato fatto da voi e da noi la settimana scorsa.

Dopo questa premessa, io desidero soffermarmi brevemente sui cantieri navali. È stato presentato nei giorni scorsi in Assemblea un disegno di legge d'iniziativa del Ministero della marina mercantile che riguarda l'industria cantieristica nazionale. Io mi trovavo al banco della Presidenza quando il provvedimento venne presentato, e mi sono premurato, sino a ieri, di cercare di sapere dalla Segreteria del Senato, se fosse stato distribuito lo stampato, per conoscerne il contenuto. Ma non abbiamo ancora avuto il piacere di conoscere il testo del disegno di legge.

PRESIDENTE. Non è ancora stato assegnato alle Commissioni.

GENCO. Pertanto non abbiamo ancora potuto esaminarlo. Su questa materia, riservandomi di intervenire in Aula, dirò poche cose.

Gli stanziamenti a disposizione sono quelli che sono, e nessun Ministro ha l'uzzolo di avere un bilancio ridotto. Il bilancio della marina mercantile si inquadra nel contesto delle spese dello Stato che quest'anno sono di oltre mille miliardi superiori alle entrate. Questo è un dato di fatto dal quale non possiamo prescindere.

Noi dobbiamo continuare a sostenere i nostri cantieri navali perchè, nonostante tutte le provvidenze già attuate, per ragioni varie, il costo delle costruzioni navali è aumentato del 35-40 per cento, per cui occorre sostenere questa nostra industria, che rappresenta un motivo di orgoglio per la Nazione.

Bisogna però riflettere che i nostri cantieri operano in un regime di spietata concorrenza con le altre industrie navali del

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.)

mondo. Pensate che in questo momento oltre il 50 per cento delle costruzioni navali sono affidate ai cantieri navali giapponesi, i quali, operando sulla base della concentrazione dei mezzi, hanno ridotto tutti i loro cantieri ad operare in cinque grandi sedi; ed ora stanno studiando anche l'idea di avvicinarsi a noi. È di questi giorni la notizia che i giapponesi intendono costruire un cantiere navale in Grecia, a due passi dalla nostra Puglia, dal quale dovrebbero uscire delle navi di trecentomila tonnellate.

Voi comprendete come, con cantieri di questo genere, le nostre costruzioni navali si possano trovare a mal partito. È per questo motivo che non mi trovo d'accordo col relatore, come non fui d'accordo quando si parlò dei « rami secchi » delle ferrovie, affermando che andavano potati.

DE UNTERRICHTER, relatore. Non l'ho mai detto.

G E N C O. Lei lo ha scritto nella relazione sulle ferrovie.

DE UNTERRICHTER, relatore. Bisogna distinguere il ramo secco da quello che potato, può rivivere. Occorre essere dei buoni agricoltori.

GENCO. Il senatore de Unterrichter ha detto questa mattina che ci sono delle linee che vanno soppresse. Io non sono di idee così drastiche.

DE UNTERRICHTER, relatore. Ho detto che bisogna riesaminare la questione, perchè non è ammissibile che i sette decimi del bilancio del Ministero della marina mercantile siano impiegati per coprire le passività di esercizio.

GENCO. Ma non ci possiamo estraniare da certi settori. E certe spese che la società deve sostenere sono fatte anche per sostenere certe passività, vuoi « rami secchi », vuoi altre passività. Come ha detto anche il ministro Spagnolli, certi piccoli paesi delle montagne sono importanti al

pari delle grosse città quanto al diritto di avere un servizio postale efficiente. Questo concetto può essere applicato anche ai servizi navali, marittimi od altro.

Mi riservo di intervenire in Aula su questo argomento. Vorrei comunque che il Ministro, nella sua risposta, ci desse qualche informazione circa il progetto da lui presentato al Senato.

V I D A L I . Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, io vorrei trattare anzitutto un problema che spesso viene dimenticato. Mi riferisco all'inquinamento delle acque.

Più volte mi sono interessato a questo problema e specialmente in un mio intervento alla 7ª Commissione il 10 dicembre 1964. Un mio ordine del giorno venne accolto dall'allora ministro Spagnolli « come invito per un'ulteriore azione in ordine ai problemi prospettati in collaborazione con gli altri Dicasteri » (sanità, esteri, eccetera).

Nel frattempo la situazione è diventata ancora più grave. La Convenzione di Londra del 1962, che perfeziona le misure stabilite dagli accordi del 1954, ancora non è stata ratificata dall'Italia. A quanto mi risulta, la Convenzione del 1962 non è operante per la mancata accettazione ufficiale da parte di alcune Paesi dell'emendamento che prevede, fra le principali misure, l'aumento del limite minimo concesso per lo svuotamento delle navi-cisterna dalla distanza di 50 miglia alla distanza di 100 miglia (180 chilometri) dalla costa.

Fra i Paesi che non hanno ufficialmente accolto questo emendamento è il nostro, malgrado esso abbia una costa tanto estesa e comprendente tante località turistiche balneari che rappresentano una notevole ricchezza. Per ottenere la maggioranza necessaria a rendere operante la Convenzione basterebbe l'accettazione dell'Italia; molti altri Paesi sono in attesa di questa accettazione per adottare i provvedimenti necessari all'operazione « mare pulito » (Egitto, Inghilterra).

C'è stato, nel giugno scorso, un convegno internazionale tra le autorità italiane e quelle jugoslave per la tutela dell'Adriatico con

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.)

l'applicazione dei più moderni sistemi di pulizia. In quel convegno è stato dichiarato che la Jugoslavia ratificherà la Convenzione di Londra appena sarà riuscita ad installare le attrezzature necessarie e nello stesso senso si sono espressi i rappresentanti italiani.

Leggiamo quasi ogni giorno sulla stampa articoli allarmanti sulle conseguenze dell'inquinamento del mare ed in particolare ci si riferisce per lo più agli olii minerali in seguito al loro trasporto ed alla loro raffinazione in quantità sempre più cospicue e prevalentemente via mare, con petroliere sempre più gigantesche (da trentamila tonnellate sono le « normali »; le nuove arrivano a 70-90; ve ne sono in costruzione da 150.000 ed in Giappone ne sono previste da 400.000 tonnellate).

È chiaro che questi colossi potranno utilizzare solo pochi porti e dovranno quindi alleggerirsi di una parte del carico mediante trasbordi.

Senza considerare i molteplici altri rischi derivanti da queste proporzioni (scoppi, incendi in vicinanza di zone abitate o di depositi a loro volta carichi di altre sostanze combustibili), un particolare allarme va diffondendosi per i danni alle acque marine costiere.

La fauna marina in alcune zone costiere sta già scomparendo, ed è comunque resa del tutto immangiabile. Ho letto che in una isola giapponese (Minamata), si sono verificati un centinaio di casi di una malattia finora sconosciuta (che arreca paralisi, cecità, tremori, alienazione mentale), che ha preso nome da quest'isola. Pare che si tratti di una gravissima intossicazione da pesci e crostacei contaminati dal petrolio e da altri residui industriali.

Ma, senza soffermarci su questa notizia, basta vivere in una qualsiasi città di mare per essere in grado di constatare il pessimo sapore che ha ormai assunto il pesce che viene pescato in vaste zone delle nostre coste.

Questa estate, dal Lazio, dalla Liguria, dall'Adriatico, sono partiti vivissimi allarmi per l'impraticabilità delle spiagge dovuta al diffondersi di strati bituminosi, e certamente l'industria turistica nazionale sta subendo grave danno da questo fenomeno, al quale si accompagna pure il grave danno derivante dallo scarico nelle acque marine di sostanze detergenti o di altre scorie industriali.

A questo proposito voglio ricordare che, in occasione dell'ultima giornata mondiale della sanità, il professor Vendramini dello Istituto di igiene e sanità di Padova ha tenuto una conferenza a Trieste, nella quale ha citato alcuni dati impressionanti tratti dagli studi del professor Maiori, titolare della cattedra di igiene di Trieste. Risulta che il mare del golfo triestino contiene un grammo di sostanze detergenti e plastiche per litro d'acqua, che stanno avvelenando e distruggendo la fauna marina.

Ma soprattutto ci si sta preoccupando, nella mia città, per le conseguenze che potranno derivare alle acque marine, se non si adotteranno le necessarie misure, dalla intensificazione del traffico di petroliere che approderanno nel porto, in relazione alla installazione nel golfo degli impianti dell'oleodotto che fra breve entreranno in funzione.

In una sua intervista al « Messaggero », il direttore generale dell'ENI, ingegner Girotti, ha parlato dell'inquinamento del mare da idrocarburi affermando che, dal 1964, l'80 per cento delle petroliere del mondo ha adottato un nuovo sistema, detto lead-on top, che permette di effettuare il lavaggio delle navi-cisterna eliminando qualsiasi scarico in mare di idro-carburi persistenti. La flotta dell'ENI (500 mila tonnellate di naviglio) adotta questo sistema da due anni. Fra gli articoli della Convenzione del 1962. non ancora ratificata, questo sistema viene contemplato come obbligatorio, ma oggi ci sono ancora moltissime petroliere di vecchio tipo prive di quelle attrezzature che possono rendere rapide e innocue le delicate operazioni di carico, scarico e lavaggio delle petroliere.

Il direttore generale dell'ENI ha detto pure che bisognerebbe obbligare le raffinerie e i depositi costieri che effettuano carichi e cabotaggi a dotarsi di attrezzature per l'incameramento della zavorra sporca, oltre, che, naturalmente, intensificare la vigilanza delle coste per impedire che le navi-cisterna

7ª COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., post. e tel., mar. merc.)

si liberino della morchia nelle zone costiere. Ed è evidente che le sanzioni per i contravventori dovrebbero essere tali da scoraggiare ogni infrazione, mentre attualmente siamo ben lontani da questo rigore e dalla necessaria entità delle sanzioni.

Non voglio intrattenermi ulteriormente su questo tema, ma desidero sollecitare lo onorevole Ministro e l'intera Commissione affinchè vengano seguiti con particolare impegno queste questioni ed i rimedi che in campo internazionale si stanno applicando contro il « mare sporco », che oggi rappresenta un grave problema mondiale.

Il fatto che a Trieste, fin dall'inizio dell'attività dell'oleodotto, si potrà realizzare un movimento annuo di oltre seicento petroliere, anche di grosse dimensioni, significa che, in media, ogni giorno, attraccheranno al pontile del terminal marino, nella baia di Muggia, due petroliere, che rapidamente potranno diventare tre o quattro quando la pipe line raggiungerà la sua massima potenzialità. Ciò ha indotto le autorità marittime ed i dirigenti delle aziende più direttamente interessate ad esaminare le misure da adottare. Ci sono stati, su questo tema, convegni e riunioni, dai quali sono emersi buoni intenti.

L'esperienza degli ultimi anni ci esorta però a non considerare sufficienti queste discussioni e questi impegni, se il Governo non interverrà con i provvedimenti necessari, fra i quali mi sembra che il principale sia un contributo all'entrata in vigore delle misure previste dalla Convenzione di Londra del 1962, al controllo della loro applicazione nelle forme più rigorose e con l'ausilio di ogni mezzo tecnico utile.

Passo ad un'altra questione.

Consta dalla lettura di riviste nazionali ed estere che in tutti i Paesi marinari si sviluppano a ritmo sempre più intenso studi, ricerche, esperimenti tesi a portare le navi ai sistemi più moderni e tecnicamente perfezionati di funzionamento, sulla base della vera automazione o della semi-automazione, o per lo meno dell'automatizzazione.

I fini di queste ricerche e di questi studi sono diversi per i vari Paesi in relazione alle loro particolari situazioni, sia per quanto riguarda le loro esigenze di traffici ed il tipo dei rispettivi traffici commerciali, sia per quanto riguarda il livello raggiunto dal loro sviluppo industriale elettronico, la situazione e le capacità di preparazione professionale dei tecnici, la disponibilità di personale marittimo, le possibilità di investimenti cantieristici, i piani di sviluppo della flotta che tanti Paesi hanno in programma.

L'automatizzazione navale ha suscitato particolare interesse in Giappone dove fin dal 1960 è stato approvato il primo piano triennale di ricerche, finanziato dal Ministero dei trasporti. Nel 1961 entrava infatti già in servizio regolare la prima nave automizzata e grazie ad ulteriori perfezionamenti quel tipo di nave da carico subiva ulteriori trasformazioni. Nel secondo piano triennale giapponese il Ministero dei trasporti iniziava pure accurate indagini concernenti le qualificazioni professionali da impartire ai marittimi per le fasi successive di sviluppo della produzione cantieristica.

Se da un lato si verificano in questi tentativi degli squilibri, conseguenti alla riduzione delle spese per l'equipaggio, in relazione agli enormi costi di questi tipi di nave, si rileva tuttavia da parte giapponese una crescente richiesta di naviglio automatizzato, che fa prevedere un abbassamento dei costi di produzione. Il Giappone prevede fra il 1964 ed il 1968 la costruzione di circa 7 milioni e 500 mila tonnellate di nuovo naviglio, oltre alle immissioni richieste per assicurare il naturale ricambio della flotta ed il raddoppiamento della consistenza della flotta giapponese. Ciò pone oggi seri problemi per quanto riguarda l'apprestamento degli equipaggi all'altezza dei nuovi compiti.

L'industria cantieristica svedese occupa il secondo posto nella graduatoria mondiale e per mantenere questa posizione i cantieri svedesi sono da tempo all'opera, specialmente in funzione delle esigenze dell'armamento norvegese che tende ad aumentare sempre più gli investimenti per un costante miglioramento della sua flotta.

La flotta norvegese ha un'età media di 6-7 anni ed è la più automatizzata del mondo.

L'armamento inglese si interessa alle nuove tecniche soprattutto in relazione alle dif-

7ª COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.)

ficoltà di reclutamento del personale marittimo, che viene ormai assunto con decine di migliaia di unità prive di ogni esperienza marittima. In base a questa situazione l'Inghilterra è stata sollecitata alla costruzione di una nave automatizzata di 12.000 tonnellate già nel 1962.

Per ragioni di economia si sono impegnati attivamente in questo settore gli Stati Uniti.

Per quanto concerne l'Unione sovietica si sa che le realizzazioni in questo settore sono veramente imponenti dal punto di vista del perfezionamento tecnico e si citano gli esperimenti eseguiti per la conduzione di una nave senza alcun uomo a bordo e che viene accompagnata e presa in consegna da un pilota nelle rotte di partenza e da un altro pilota nelle rotte di arrivo.

Notevoli sono gli sviluppi in questo settore in Francia, specie per quanto riguarda le petroliere, fra le cui realizzazioni si cita la « Dolabella » commissionata dalla Shell.

Grossi problemi sono certamente connessi a tutta la questione della automatizzazione navale e si tratta di studi, di valutazioni economiche e sociologiche di grandissimo interesse, di salvaguardia della vita umana in mare, ma ciò che a me preme mettere in rilievo è soprattutto l'arretratezza in cui il nostro Paese si trova rispetto agli altri, non tanto nelle realizzazioni, quanto nella conoscenza di queste situazioni, nell'impegno di ricerca scientifica delle moderne tecniche e nelle loro applicazioni specie per quanto concerne la sicurezza della navigazione e per quanto concerne le possibilità di ammodernamento cantieristico e di preparazione professionale dei tecnici, indispensabili ad ogni progresso e ad ogni prospettiva di competitività della nostra flotta, ancora in tanta parte di età eccessiva rispetto alle esigenze attuali ed all'enorme sviluppo dei traffici mondiali.

È in questo quadro di sviluppo internazionale che appare tanto più assurda la nostra politica di ridimensionamento cantieristico, nell'interesse non certamente della nostra industria cantieristica, ma di quella dei Paesi concorrenti.

Gli stanziamenti che il nostro Governo prevede per la ricerca scientifica appaiono irrisori e confermano il disinteresse verso tali attività, non soltanto per le costruzioni navali moderne, ma anche per le progettazioni navali con calcolatrici elettroniche.

Fin dal 1960 funziona a Copenaghen un Istituto (*Danish Ship Research Institute*) che procede alla fornitura di calcoli che riguardano la progettazione di navi, sia mercantili che da passeggeri e collabora attivamente con cantieri di altri Paesi.

Se l'industria cantieristica italiana non seguirà questi esempi, questi criteri di sviluppo tecnologico, è chiaro che le prospettive di produzione in questo e negli altri settori fondamentali dell'economia esigeranno l'assistenza dall'estero e porranno il nostro Paese in condizioni di sempre più grave inferiorità.

Basta pensare ad un altro aspetto statistico della nostra situazione tecnologica, che è fra i principali motivi del maggior costo di costruzione che si riscontra in Italia rispetto agli altri Paesi concorrenti.

In Italia il numero degli impiegati rispetto a tutta la forza lavorativa del cantiere è del 15,5 per cento; il numero dei laureati fra gli impiegati è del sei per cento (l'uno per cento dell'intera forza di lavoro). Poichè fra i laureati sono compresi i non pochi laureati in scienze economiche ed in giurisprudenza, il numero degli ingegneri navali, che dovrebbero essere i protagonisti della costruzione navale, raggiunge al massimo lo 0,7 per cento. In altri Paesi questa percentuale di ingegneri (con 17-18 anni di studio) varia fra il 3,5 per cento (Francia) ed il 7 per cento (Paesi scandinavi).

A giudizio di eminenti competenti si verifica pure nel nostro Paese un altro fenomeno deleterio per il miglioramento e il perfezionamento della nostra produzione navale: i collaudi delle navi e dei macchinari non sono sufficientemente severi, e ciò avviene non soltanto a danno della efficienza delle navi, ma ancora più a danno dell'esperienza produttiva cantieristica.

Desidero passare, ora, all'ultima parte del mio discorso che si riferisce al settore cantieristico di Trieste dove, dopodomani, vedremo il Ministro al varo di una nave.

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.)

Sarebbe abbastanza lungo l'elenco che potrei fare dei numerosissimi interventi (in sede di discussione dei bilanci, in occasione di illustrazioni di interpellanze ed interrogazioni in Aula e in sede di Commissione) di parte comunista e anche personalmente da me fatti in merito ai problemi dell'industria cantieristica, specie da quando si è avuta notizia dell'accettazione da parte dei rappresentanti italiani nel MEC di un piano di ridimensionamento di questo fondamentale settore dell'attività marittima e più in generale dell'economia italiana, sul quale si è intrattenuto a lungo il collega Fabretti.

Questo elenco servirebbe a dimostrare da quanto tempo e con quanta preoccupazione noi abbiamo seguito questa minaccia, anche quando da parte del Governo ci si limitava a negare ogni intento di questo genere; a provare come, nei lunghi anni in cui il processo maturava nella sua concretizzazione, il Governo, attraverso i suoi più qualificati esponenti, eludeva ogni risposta, non soltanto sul piano in elaborazione, ma anche sui propositi riguardanti alcuni importanti cantieri come quello di San Rocco prima e di San Marco poi, che interessavano direttamente Trieste. In tutto questo periodo il Governo, anzi tutti i Governi che si sono succeduti in questa legislatura e nella precedente, hanno operato per porre i lavoratori, l'intero Paese, di fronte ai fatti compiuti e guadagnando tempo nel rinviare ogni dibattito democratico in Parlamento e ogni consultazione con le organizzazioni sindacali alla luce del sole.

In tutto questo periodo sono stati commessi anche madornali errori di valutazione sulla situazione della cantieristica mondiale e di conseguenza sulle prospettive della nostra flotta mercantile ed ancora più grave appare il fatto che questi errori derivavano da previsioni e calcoli non autonomi, ma dettati da interessi estranei a quelli del nostro Paese nell'ambito della CEE, dove i nostri rappresentanti non hanno saputo o non hanno voluto difendere il patrimonio industriale e di esperienze e di successi, specialmente quando si è trattato di industrie a partecipazione statale. Anzi, proprio nel set-

tore cantieristico a partecipazione statale si è da sempre lesinato negli investimenti che, se tempestivi e sostanziali, avrebbero reso possibile oggi una situazione di valida competitività nei confronti delle industrie cantieristiche dei Paesi concorrenti. E anche quando si è arrivati a qualche stanziamento a questo scopo, si è poi permesso che questi investimenti risultassero sprecati (Livorno), o non si è arrivati al completamento degli stanziamenti iniziati (San Marco).

Nessuno ci può accusare di non avere da tempo contrapposto ai piani governativi altre soluzioni. Basterebbe ricordare che mai si è voluta accogliere la sollecitazione ad una programmazione di investimenti nel settore siderurgico-meccanico-cantieristico, ad una politica di costi congiunti di questi settori.

Innumerevoli volte noi abbiamo richiamato l'attenzione dei vari Governi sugli sviluppi in atto dei traffici marittimi internazionali e sulla conseguente, impellente esigenza di rinnovare, di potenziare, di rendere moderna e competitiva la nostra flotta e allo stesso tempo di concorrere, con adeguate misure, sul mercato internazionale della produzione di navi moderne.

Ad ogni dibattito sull'argomento abbiamo citato i progressi degli altri Paesi in questo settore di produzione e oggi potrei aggiornare facilmente quei dati con altri dati ancora più dimostrativi, anche nell'ambito della stessa CEE dove la parte del leone è rimasta ed è aumentata a vantaggio specialmente della Germania occidentale ed a danno soprattutto dell'Italia.

Non sono mancati, certamente, nel nostro Paese, gli stanziamenti e le condizioni di favore all'industria monopolistica nazionale ed estera, ma si è lesinato volutamente sempre e soltanto verso il settore dell'industria cantieristica di Stato, per la quale la Fincantieri ha sempre lamentato, ingiustamente ed ingiustificatamente, il costo della mano di opera; anzi, questa mano d'opera è stata ridotta all'osso e si è, in realtà, sabotata l'assunzione di apprendisti in questo settore per favorire la sua riduzione, anche con il naturale processo di invecchiamento delle maestranze. Le cifre sono state citate in tutti i nostri interventi.

7ª COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.)

Questi, in breve, i precedenti che ho voluto ricordare.

E vengo a quel famoso piano di « concentrazione » predisposto fin dal 1960-61, che fu giustificato come una « previsione » di lungo e di medio termine del carico di ordini dei cantieri mondiali, sempre ampiamente smentita dalla realtà e ufficialmente smentita pure dai tecnocrati di Bruxelles che l'avevano elaborata. I nostri rappresentanti nel MEC. però, sempre in nome dei superiori interessi comunitari (l'industria navalmeccanica tedesca dominata dai Krupp), hanno ignorato queste rettifiche, di cui pure ha fatto ammissione il Ministro della marina mercantile. C'è stata la proroga dal 31 dicembre 1965 al 31 dicembre 1966 per la presentazione del famoso piano di ridimensionamento e nel frattempo il Governo approvava i piani IRI sempre più rinunciatari. Poi venne messa al lavoro la Commissione Caron. Quella Commissione dichiarava, per esempio, a proposito della prevista chiusura del San Marco, « di non essere in grado di compiutamente valutare gli elementi tecnico-produttivi che sono alla base di tali decisioni ».

E, infine, vennero le decisioni del CIPE che, disinvoltamente, in premessa affermano che il Comitato interministeriale per la programmazione economica « approva i principi illustrativi della relazione Caron, fatti di indagini molto approfondite in armonia col piano Pieraccini ».

Il piano Pieraccini, a sua volta, si limita a riassumere quanto è stato deciso a proposito della cantieristica dagli armatori tedeschi e francesi, poi raccolto dall'IRI e dalla Fincantieri ed infine approvato tanto contraddittoriamente dalla Commissione Caron e dal CIPE.

Ma non basta ancora: l'8 ottobre ultimo scorso di fronte alle note decisioni del CIPE, si hanno le grandi manifestazioni e gli scioperi generali di Trieste e di Genova. Siamo alla vigilia di una consultazione elettorale a Trieste, la città che appare tra le più colpite dalle decisioni governative e che nel San Marco vede condannata la sua principale risorsa industriale, la più gloriosa e ancora valida azienda a partecipazione statale.

Per vera e propria azione di popolo il primo piano CIPE viene modificato e si passa al secondo che viene presentato (e mi limito a parlare di Trieste perchè è la città da cui provengo ed è soprattutto la più colpita) come il fulcro per « una grande Trieste », con grandiosi strombazzamenti elettoralistici. Allo stesso tempo, il Ministro della programmazione promette incontri e consultazioni alle organizzazioni sindacali che si risolvono in un nulla di fatto per quanto riguarda la sostanza delle obiezioni, in quanto si rinvia la trattazione degli argomenti più importanti. Intanto si arriva alle elezioni che esplicitamente dimostrano il « no » di Trieste alla politica governativa per Trieste, con particolare riferimento al suo smantellamento nel settore cantieristico. Dopo poche settimane si arriva a quella famosa scadenza del 31 dicembre 1966 valida per il MEC, ed in ottemperanza evidente ai dettati del MEC il piano CIPE rapidamente risulta bell'e attuato. Attuata la concentrazione nell'Italcantieri dell'Ansaldo, dei CRDA e della Navalmeccanica, con Assemblea straordinaria delle società interessate al 28 dicembre, l'Italcantieri entra in funzione in febbraio, con sede a Trieste.

Il San Marco, malgrado tutte le assicurazioni e le reticenze, sparisce nell'assorbimento da parte dell'Arsenale triestino e cessa di esistere come cantiere di costruzioni navali: nel suo stabilimento si procede a svendite e a smantellamenti sui quali il Ministero asserisce trattarsi di normali procedure.

Allo stesso tempo si rende sempre più evidente la imminente cessazione della produzione delle turbine alla Fabbrica macchine Sant'Andrea con chiusura degli essenziali reparti (fonderia, caldaie, turbine). A compenso di questa perdita cospicua, Trieste dovrebbe avere, ma non si sa bene dove, come e quando, la costituzione di un « Grande Motori IRI-Fiat » (a scapito evidente della presenza IRI a Trieste).

Infine, sempre in queste prospettive della « grande Trieste », all'Arsenale triestino sarà attribuito un bacino di carenaggio per le petroliere che affluiranno all'oleodotto Trieste-Baviera che sta per essere perfezio-

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.)

nato: va detto, a proposito di questo bacino, che esso sarà costruito quando già da anni funzionerà l'oleodotto (fra tre o quattro anni funzionerà il bacino e le navi avranno trovato altri bacini in Italia o all'estero!).

Ho soltanto accennato agli elementi fondamentali di quella che è vastamente considerata una grande illusione: il piano per la « grande Trieste » che maschera la gravità delle decisioni del CIPE sulla cantieristica. Potrei parlare ancora a lungo indicando che per questa grande Trieste — passata la fase elettoralistica — tutto appare più buio che mai (infrastrutture: doppio binario, autostrade e circonvallazioni, rinviate; sede e entità della Grande motori, eccetera).

L'unica cosa chiara è che l'industria cantieristica nazionale avrà soltanto un danno da queste misure che non colpiscono certamente soltanto Trieste, ma colpiscono indubbiamente Trieste nei suoi gangli vitali.

Io mi sono intrattenuto su questo esempio particolare di Trieste — il collega Adamoli parlerà per Genova — perchè mi sembra che esso rappresenti quasi il simbolo degli aspetti negativi della politica governativa nel settore cantieristico. Ma devo dire anche che a Trieste, di fronte a questo modo di procedere del Governo, la lotta continua ed i lavoratori sono scesi unitariamente in sciopero anche pochi giorni fa, quando è stata sancita la cessazione della vita autonoma del San Marco, per esigere che allo stabilimento sia conservata la sua funzione nella costruzione navale.

Non credo che nè a Trieste, nè in ambito nazionale, per i lavoratori (e con essi tutti i settori economici colpiti da questo smantellamento cantieristico) la partita possa essere considerata chiusa sulla base della politica dei fatti compiuti. Perciò io chiedo al Ministro il suo impegno ad intervenire affinchè l'intero problema sia ulteriormente dibattuto, sia oggetto di consultazioni del Governo con le organizzazioni sindacali alle quali ciò era stato esplicitamente promesso. E questo è certamente un aspetto fondamentale per la caratterizzazione democratica di un Governo che questo impegno già si è assunto.

Ma ritornando all'inizio di questa parte del mio intervento, io insisto sulla importanza fondamentale che per il nostro Paese ha una revisione della sua politica marinara ed in particolare di quella cantieristica che, secondo noi, deve essere improntata agli interessi dell'economia nazionale e non subordinata ad interessi monopolistici del nostro e di altri Paesi.

Se il Ministro non mi darà sufficienti assicurazioni del suo impegno in questo senso, annuncio fin da ora che su questi argomenti io presenterò un ordine del giorno o una interpellanza, al fine di trattarli in Aula.

A D A M O L I . Vorrei porre all'onorevole Ministro due domande. La prima concerne la crisi del porto di Genova. Noi chiediamo al Governo se siamo giunti finalmente alla scelta del nuovo Presidente del consorzio del porto, dal momento che già da due mesi siamo privi della direzione del porto. Sappiamo che vi sono dei « movimenti sotterranei » per questa nomina; ma subordinare la nomina del presidente del consorzio del porto di Genova a piccoli intrighi sarebbe veramente grave.

L'altra questione riguarda la Conferenza nazionale del mare della quale abbiamo già parlato. È un problema grave che ancora non è stato affrontato appieno e non è interamente conosciuto. Oggi noi possiamo constatare che mentre la sede del Ministero va avanti, la flotta va indietro.

NATALI, Ministro della marina mercantile. Penso che questa sia una battuta di spirito.

A D A M O L I . Onorevole Ministro, l'indice di aumento della flotta mondiale ha un certo ritmo, mentre quello italiano è molto diverso.

Ad ogni modo, non intendo intervenire ora su questi argomenti, che tratterò in Assemblea in occasione del dibattito sul bilancio.

NATALI, Ministro della marina mercantile. La nomina del Presidente del con-

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.)

sorzio del porto di Genova deve essere effettuata mediante decreto del Presidente della Repubblica, su deliberazione del Consiglio dei ministri, dietro proposta del Ministro della marina mercantile. Seguiremo al più presto questa procedura. D'altra parte, mi permetto di ricordare che il consorzio del porto di Genova non è completamente abbandonato, perchè c'è il vice presidente, il quale esplica tutte le funzioni del Presidente, come si è verificato anche in un recentissimo episodio.

A D A M O L I . Lei ha posto il problema in modo corretto. Però è accaduto che l'altra sera il sindaco di Genova ha praticamente annunciato le sue dimissioni perchè diventerà presidente del consorzio del porto. Queste sono cose che non vanno.

Non è possibile che il Parlamento si trovi in condizioni di dover rispettare quanto gli viene detto dal Governo, quando poi un sindaco può fare una dichiarazione per cui, senza pareri, si sa già chi sarà il Presidente del consorzio del porto.

F A B R E T T I . Io le pongo, onorevole Ministro, la domanda in termini più semplici. Lei è in grado di presentare la proposta al Consiglio dei ministri?

N A T A L I , *Ministro della marina mercantile*. Bisogna fare una distinzione tra i poteri dei singoli organi dello Stato. È evidente che io posso rispondere al Parlamento dopo che l'*iter* procedurale previsto dalla legge sarà esaurito.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro oratore è iscritto a parlare, dovrebbe ora parlare l'onorevole Ministro. Data l'ora tarda, ritengo opportuno rinviare tale replica alla prossima seduta.

Non facendosi osservazioni in contrario, così rimane stabilito.

La seduta termina alle ore 12,35.

SEDUTA DI MERCOLEDI' 8 MARZO 1967

Presidenza del Presidente GARLATO

La seduta è aperta alle ore 10,10.

Sono presenti i senatori: Adamoli, Asaro, Chiariello, Corbellini, Crollalanza, De riu, De Unterrichter, Fabretti, Ferrari Francesco, Focaccia, Gaiani, Garlato, Genco, Guanti, Indelli, Jervolino, Lombardi, Massobrio, Murgia, Spasari, Spezzano, Vergani, Vidali e Zannier.

Interviene il Ministro della marina mercantile Natali.

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1967

Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile (Tabella 16)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'esame del disegno di legge: «Bilancio di previsione dello Stato epr l'anno finanziario 1967 — Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile ».

Propongo di acquisire il lavoro già svolto in sede di esame preliminare.

Non facendosi osservazioni in contrario, così rimane stabilito.

La parola al ministro Natali per la sua replica alla discussione svoltasi in una precedente seduta sullo stato di previsione del suo Dicastero.

NATALI, Ministro della marina mercantile. Signor Presidente, onorevoli senatori, ringrazio il senatore De Unterrichter per la sua completa e significativa relazione, e ringrazio ancora, i senatori Fabretti, Massobrio, Genco, Giorgetti e Vidali che hanno voluto dare il loro contributo allo svolgimento di questo dibattito.

Ad essi assicuro che le osservazioni, i suggerimenti e le critiche che ho ascoltato troveranno rispondenza nella mia azione di Governo anche al di là delle cose che qui, oggi, dirò.

7ª COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.)

Il bilancio della marina mercantile viene in discussione al Senato in un momento particolarmente favorevole per un libero e approfondito dibattito sull'economia marittima del nostro Paese e sui problemi concreti che sono all'esame del Governo e dovranno essere affrontati nel corso dell'anno.

Ma prima consentitemi di dire, ed è una constatazione positiva, che nel nostro Paese ci si comincia a rendere conto della sostanziale unità dei problemi politici, economici, tecnici ed amministrativi che il Ministero della marina mercantile, sovente nel concorso delle più svariate competenze di altri, è chiamato ad affrontare.

Si va così, ad esempio, diffondendo la giusta impressione che le soluzioni che si debbono adottare riguardo i problemi dell'industria cantieristica, non possono non essere armonizzate con le esigenze della nostra flotta; che l'armamento, libero o sovvenzionato, non può intraprendere con la dovuta organicità e sicurezza un programma di sviluppo qualitativo e quantitativo se non può contare su prospettive di miglioramento dell'attuale assetto dei porti, cioè delle opere e dei servizi portuali: che è giusto fare una politica di difesa della pesca e dell'armamento peschereccio italiano, ma che nello stesso tempo si debbono affrontare i problemi della distribuzione per eliminare quelle strozzature che incidono negativamente, in forma talvolta determinante, sulla nostra pesca.

I problemi di coloro i quali operano in mare o sul mare si collegano così ai problemi dell'industria, del commercio, del lavoro, dei servizi pubblici, in un contesto di cose che abbraccia interessi e settori di vaste dimensioni. Ma senza ricercare più ampie unità, ciascuno ormai avverte che industria navale, traffico marittimo e servizi portuali, pesca e distribuzione del prodotto ittico, lavoro della gente di mare e lavoro nei porti, nonchè la difesa degli interessi pubblici propri della demanialità marittima sono altrettanti aspetti di una realtà marinara economicamente omogenea, partecipe di interessi comuni nel cui ambito, sia pure con difficoltà ed incertezze, si sviluppano elementi di solidarietà che debbono essere assecondati e favoriti.

A ragione, nel 1946, l'amministrazione di tutti questi settori venne affidata in via primaria al Ministero della marina mercantile che vi provvede con l'apparato centrale e la sua organizzazione periferica costituita dalle Capitanerie di porto.

Desidero dire che questa Amministrazione, nella pochezza dei mezzi disponibili e nelle ben note difficoltà che travagliano l'apparato dello Stato, assolve i suoi compiti al massimo delle sue possibilità con la tenacia e l'impegno che sono una delle tradizioni più belle del mondo marinaro italiano.

Come è noto, la situazione dell'industria cantieristica italiana nell'immediato dopoguerra si presentava in termini estremamente critici risultando, nei confronti della produzione dei cantieri esteri, più accentuati i tradizionali fattori negativi, quali il più alto costo di molti materiali, specie dei prodotti siderurgici, il minor rendimento tecnicoeconomico dei vari stabilimenti, l'elevata incidenza delle spese generali, l'alto costo dei finanziamenti; a questi fattori veniva ad aggiungersi l'esuberanza di manodopera, il divario dei costi che nel 1935-36 era stato calcolato nella misura di poco più del 20 per cento e che raggiungeva nel 1947, in base ad accertamenti effettuati da una apposita Commissione interministeriale, il 33 per cento circa e, per alcuni tipi di navi, una percentuale anche maggiore. L'intervento dello Stato fu attuato prima con la modifica della legge Benni e con una parziale proroga della stessa e poi con la legge 8 marzo 1949, n. 75. Per effetto dei suddetti provvedimenti l'andamento delle costruzioni navali registrò una ripresa progressiva se pur lenta.

rali provvedimenti assolsero funzioni prevalentemente contingenti, nell'intento di provvedere alle più urgenti esigenze dell'industria cantieristica e della ricostruzione della flotta nazionale. Solo con la legge 17 luglio 1954, n. 522, fu iniziata una politica di più largo respiro, che però risentì delle conseguenze della grave carenza delle commesse causate dallo scoppio della crisi dei noli, e. in un secondo tempo, dell'accanita concorrenza scatenata soprattutto dai cantieri nipponici, grazie a rivoluzionarie innovazioni tecnologiche e ad un ampissimo ri-

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.)

corso ai finanziamenti agevolati per le commesse estere con crediti che sono ormai generalizzati all'80 per cento del prezzo delle navi e ad 8 anni di durata. Di conseguenza si è reso necessario continuare la politica degli aiuti statali, e ciò sebbene la nostra industria avesse realizzato notevoli progressi tecnologici.

I provvedimenti più recenti sono noti: basta ricordare la cosiddetta « legge-ponte » 29 novembre 1965, n. 1372, in base alla quale i contributi integrativi da corrispondersi ai cantieri sono stati portati alla media del 15 per cento del costo di produzione delle navi, apportandosi così una sensibile riduzione alla misura dell'intervento dello Stato che in alcuni periodi del dopoguerra non fu inferiore al 33 per cento del costo stesso.

Ma già con la più recente legislazione qualcosa di nuovo era stato realizzato: mentre in passato contributi a fondo perduto e facilitazioni fiscali formavano parte di un unico provvedimento destinato a diventare prima o dopo caduco con la fine di validità delle leggi sulle costruzioni navali, con la legge 14 luglio 1965, n. 939, fu realizzato invece un provvedimento di natura fiscale permanente, destinato a diventare un beneficio costante con il quale opera l'industria cantieristica, sulla base di un regime risultato efficace e bene accetto ai cantieri navali.

Sistemato il regime fiscale, occorreva invece provvedere al nuovo regime di intervento da attuare dopo il 31 dicembre 1966, data di scadenza della legge 29 novembre 1965, n. 1372: è noto che la materia è stata sottoposta ad un profondo esame da parte di una speciale commissione presieduta dal senatore Caron, presso il Ministero del bilancio, e con d'attivissima partecipazione del Ministero della marina mercantile.

Il mio Dicastero ha così potuto disporre uno schema che, approvato dal Consiglio dei ministri, è ora all'esame dei competenti organi della CEE; esso è concepito in armonia coi risultati a cui è giunta la Commissione Caron e contiene importanti innovazioni. Infatti nel nuovo disegno di legge si prevedono tre diversi ordini di misure di aiuto: 1) contributi per la costruzione di nuove unità a scafo metallico; 2) agevola-

zioni fiscali e contributi per operazioni di ristrutturazione ed organizzazione aziendale dei cantieri; 3) agevolazioni e contributi per operazione di conversione dell'attività di costruzioni navali in altra attività industriale.

Contributi sono previsti anche per la trasformazione di navi a scafo metallico con trattamento uguale a quello delle nuove costruzioni. Questa è una notevole innovazione. Infine sono mantenuti i contributi per le riparazioni navali e per l'installazione di apparati motori su navi in esercizio di nuova costruzione.

Una quota dello stanziamento annuale è poi destinata per spese di ricerca scientifica.

La durata del provvedimento predisposto dovrebbe essere di cinque anni, ossia dal 1967 al 1971.

Era da tempo, in effetti, che si prospettava la necessità che, pur senza turbare il sistema attuale nei suoi riflessi più benefici, si adottassero nuove forme più incisive di intervento, le quali permettessero contemporaneamente una racionevole e graduale riduzione delle aliquote del contributo per le nuove costruzioni navali, con una degressività che permetterà di passare dal 14 per cento del costo di costruzione per il primo anno di applicazione del provvedimento al 10 per cento nel quinto ed ultimo anno, e ciò per raggiungere il livello di protezione comune in corso di attuazione per i Paesi del MEC

Ma ben più importante è la parte del progetto che riguarda una ristrutturazione da realizzarsi gradatamente, ai fini di una maggiore produttività degli impianti ed una conseguente riduzione dei costi: fini per raggiungere i quali saranno necessari investimenti di grande portata.

A tal riguardo occorre tener nettamente distinti i maggiori oneri che saranno sostenuti dai cantieri per la ristrutturazione e il maggior costo di ciascuna costruzione durante l'esecuzione della ristrutturazione stessa.

Per la prima categoria di aggravi giova il contributo di interesse per il maggior costo di produzione vale la sospensione della degressività Tale sospensione sarà tuttavia temporanea e non si applicherà auto-

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.)

maticamente, in quanto su di essa si dovrà esprimere l'apposito Comitato interministeriale al quale verrà demandato, con l'esame dei piani di ristrutturazione, il compito di valutare l'incidenza della ristrutturazione stessa sui costi della produzione in corso.

Altro importante compito della proposta nuova regolamentazione riguarda i premi di conversione ad altre attività industriali degli stabilimenti industriali marginali, ossia di quelli per i quali non sussistono più possibilità di produzione a costi internazionali.

Come si vede, si tratta di un complesso di norme innovatrici rispetto alla precedente normativa sui cantieri nazionali: esso è concepito al fine di imprimere un maggior dinamismo alle iniziative industriali ed attuare un più aderente adeguamento al rapido progresso tecnologico, comune a tutte le industrie del settore sul piano internazionale.

Per il raggiungimento di tali fini, maggiori poteri sono previsti per l'amministrazione marittima, perchè essa potrà eseguire controlli e disporre studi, ricerche, nonchè stabilire priorità per la concessione dei benefici.

Per quanto riguarda il problema delle ricerche, cui ha fatto cenno il senatore Vidali nel suo intervento, desidero comunicare che sui termini, le modalità e la sfera di interessi della ricerca tecnologica nel settore sarà tra breve investito il Consiglio superiore della marina mercantile.

Il senatore Vidali saprà certamente che qualche giorno fa si è tenuta a Trieste una interessante conferenza, alla quale è intervenuto il Presidente dell'armomento Shell, Mister Kirby, sulle nuove costruzioni navali nel settore petrolifero. Ad un certo momento, Mister Kirby, parlando delle iniziative prese dalla Shell in questo campo con la realizzazione della famosa nave « Dolabella » (che teoricamente potrebbe essere guidata da una sola persona), ha precisato che esperienze del genere non saranno più ripetute.

Assicurando il lavoro ai cantieri con le varie provvidenze e con gli incentivi agli armatori sotto forma di credito navale e di premi di demolizione, il Governo ha mirato ad attuare una politica marittima intesa non solo a salvaguardare le sorti dell'industria cantieristica nazionale ma a permettere anche un più adeguato sviluppo della flotta.

Tuttavia, il ritmo di sviluppo della nostra flotta rimane molto al disotto del fabbisogno, quale è stato valutato in sede di programmazione, che si considera dell'ordine di 1 milione di tonnellate annue.

Lo scorso anno, in effetti, si è avuto un incremento netto di sole 180.000 tonnellate, che pure è stato uno dei maggiori dell'ultimo decennio.

A D A M O L I . C'è una bella differenza tra ciò che si programma e ciò che si fa realmente!

N A T A L I , Ministro della marina mercantile. Devo aggiungere, come del resto non sfugge agli onorevoli senatori che si interessano particolarmente a questo settore, che il traguardo di 6 milioni di tonnellate raggiunto è un traguardo indicativo e, comunque, confortante in relazione all'età media della nostra flotta.

Occorre inoltre precisare che Paesi come l'URSS, la Norvegia, il Giappone e la Grecia hanno tassi di incremento superiori al milione di tonnellate annuo.

Ho sentito in quest'aula esporre delle preoccupazioni circa i rapporti tra le esigenze di sviluppo della flotta e quelle di un ammodernamento dell'industria cantieristica.

In proposito non posso non rilevare che i problemi della flotta e dei cantieri, pur intimamente connessi, sono, però, problemi distinti. La politica cantieristica del Governo, pur se naturalmente diretta ad ottenere un miglioramento qualitativo e quantitativo della nostra flotta, mira, in primo luogo, ad affrontare, in maniera organica ed unitaria, i seri problemi che interessano un settore dell'economia di così vitale importanza per il Paese.

Il problema della cantieristica non è di protezione ma di produzione, ed i problemi della produzione si affrontano sul piano della competitività internazionale, della razionalizzazione e riorganizzazione delle strutture amministrative, economiche e produttive dei cantieri del nostro Paese. Ristrutturare l'industria cantieristica non vuol di-

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.)

re ridurne la capacità produttiva ma migliorare tale capacità, rendendola idonea ad affrontare la pesante e difficile concorrenza internazionale.

È preciso dovere di un'amministrazione che vuole assicurare e garantire la vitalità di un settore chiave per la vita del nostro Paese, quale quella dell'industria cantieristica, il promuovere tutti quei provvedimenti che appaiono necessari per consentire a tale settore di raggiungere quegli standard produttivi e competitivi che appaiono nella moderna vita economica il lasciapassare obbligatorio per inserirsi da pari tra le industrie navali del mondo.

Ciò non è in contrasto con le esigenze del naviglio nazionale ma anzi è volto a promuoverne e favorirne il migliore accrescimento qualitativo e quantitativo, anche se è evidente che lo sviluppo del nostro naviglio non può trovare la sua unica fonte propulsiva in una legge diretta a favorire l'industria cantieristica e che pertanto occorre sempre tener presente le particolari esigenze connesse ad un ammodernamento ed incremento della nostra flotta. A tal fine ho già ricordato l'azione amministrativa nel campo del credito navale e degli incentivi alle demolizioni e il Ministero può assicurare che non tralascerà alcuno sforzo diretto a conseguire la sempre migliore affermazione del nostro naviglio in campo internazionale.

Passando a considerare il settore della flotta, ricordo anzitutto che, alla fine del 1966, la flotta mercantile italiana ha raggiunto i 6.000.000 di tonnellata di stazza lorda. È, questo, un traguardo certamente importante, ma insufficiente a far fronte alle necessità del Paese. La bilancia dei noli marittimi nel 1965 si è chiusa con un deficit di 110 milioni di dollari ed un calcolo molto approssimato ma altamente significativo ha indicato che alla fine del 1966 il deficit di tonnellaggio della marina mercantile italiana oceanica, rispetto alle necessità della nostra economia, era di circa 1,5 milioni di tonnellate di stazza lorda. Proiettando nel futuro la attuale situazione, pur tenendo conto di ogni possibile elemento positivo, si giunge alla conclusione che il deficit di tonnellaggio rispetto alle necessità di trasporto dell'economia nazionale sarà, alla fine del 1970, nella migliore delle ipotesi, di 3 milioni di tonnellate lorde, con un conseguente squilibrio della bilancia dei noli dell'ordine di circa 300 milioni di dollari, a noli mediamente pari a quelli del 1965.

Vi è quindi ampia necessità di un ulteriore sviluppo della flotta, e perchè tale sviluppo si realizzi occorre porre e mantenere condizioni che consentano lo sviluppo stesso.

La marina mercantile, con la sola esclusione del cabotaggio, agisce sul mercato internazionale. Essa realizza i suoi ricavi cioè su un mercato sul quale operano liberamente tutte le marine del mondo con le quali quindi l'armamento italiano si trova ogni giorno in diretta concorrenza. La maggior parte dei costi sopportati dalla marina mercantile sono invece costi nazionali legati ai fattori interni del Paese di appartenenza ed alla politica marittima dello stesso.

La capacità competitiva di una marina dipende perciò dal rapporto costi (nazionali) e ricavi (internazionali).

I crescenti costi di gestione hanno reso negli ultimi anni meno competitiva la nostra marina, creandole problemi di impiego da parte degli stessi importatori ed esportatori nazionali che ovviamente reclamano di poter usufruire dei mezzi di trasporto disponibili, nazionali o esteri, al minor costo possibile.

Gli armatori affermano con fondamento che poichè i ricavi sono internazionali, si deve tendere a rendere internazionali anche i costi o, quando ciò non è possibile, a portare i costi nazionali al livello di quelli internazionali, di cui godono le marine concorrenti.

Desidero dire che i provvedimenti presi recentemente dal Governo, di cui ho già detto, quali la proroga della legge sulle demolizioni e l'ulteriore finanziamento della legge sul credito navale, agiscono anche in questa direzione in quanto si propongono di rimuovere alcune delle cause degli alti costi di gestione della nostra marina.

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.)

Desidero, inoltre, aggiungere che sto portando la mia attenzione sulla esigenza che il nostro armamento, pur nel pieno rispetto del principio della libertà dei mari, non venga a trovarsi svantaggiato da provvedimenti presi da altri Paesi, contrastanti con la enunciazione del suddetto principio.

Il senatore Fabretti ha parlato di una grossa concentrazione di amministrazioni private che si starebbe realizzando. Da informazioni assunte, non esistono su ciò elementi concreti, pur risultando che qualche iniziativa in proposito stia predendo l'avvio. Comunque, il Governo non può adottare l'iniziativa di ostacolare gli operatori economici. È certo, comunque, che l'azione governativa nel campo di propria competenza è sempre diretta a favorire un armonico sviluppo dell'economia nazionale nel più rigido rispetto dei poteri istituzionadi e irrinunciabili dello Stato. La nostra economia è basata sui principi della programmazione non coatta. L'intervento del Governo non avviene attraverso divieti e preclusioni, ma attraverso il prudente impiego di tutte le opzioni che possono indurre gli operatori economici a quelle scelte che appaiono più consone e conformi agli interessi dell'economia nazionale e alle direttive programmatiche per favorire un più coordinato ed armonico sviluppo delle forze del Paese. È evidente che il Governo segue con particolare attenzione, sempre nel doveroso rispetto dell'autonomia dell'iniziativa privata, gli sviluppi della vita economica del Paese, al fine di mantenere sempre operanti quelle direttive e quegli indirizzi sulla base della meditata azione dei pubblici poteri.

Per quel che concerne le linee di navigazione, ricordo che, per la corresponsione delle sovvenzioni alle società di navigazione, è iscritta in bilancio, come è noto, la somma di lire 68 miliardi 159 milioni.

Tale somma può apparire eccessiva, anzi, alla Camera, da qualche parte se ne è chiesta la riduzione, ma credo sia opportuno precisare che di essa la quota relativa alle società di navigazione del gruppo FINMARE è di lire 63 326.000.000, mentre gli altri 4 miliardi 833 milioni si riferiscono alle sovvenzioni alle società esercenti servizi di carattere locale

La cifra di lire 63.326.000.000 rappresenta dunque la sovvenzione di competenza dell'esercizio 1967 per le linee di preminente interesse nazionale ed è conseguenza delle disposizioni della legge n. 600 del 2 giugno 1962 e delle convenzioni successivamente stipulate con le società, che prevedono la revisione periodica della sovvenzione per alcune voci di costo, dedotti gli introiti, nonchè la revisione delle convenzioni stesse per l'immissione in servizio di navi di nuova costruzione o trasferite in proprietà da una società all'altra del Gruppo.

In ogni caso, la cifra così come appare nel bilancio è suscettibile di diminuzione: il meccanismo delle sovvenzioni, infatti, è tale che l'aumento degli introiti, che le linee FINMARE hanno registrato nel 1965 e 1966, consentirà, appunto, di apportare tali riduzioni all'onere globale delle sovvenzioni stesse. Le riduzioni non sono state ancora disposte in quanto il bilancio delle società di navigazione del 1966 non è ancora stato approntato, tuttavia la tendenza è nota, e mi consente di garantire al Parlamento che tale riduzione si farà.

In proposito, credo opportuno ricordare ai membri del Parlamento che proprio dal 1962 si sono verificati massicci aumenti nelle retribuzioni del personale che hanno inciso in misura determinante sulle sovvenzioni, sia direttamente, per le spese del personale medesimo, sia indirettamente, per le spese di manutenzione ordinaria e straordinaria delle navi.

È noto, inoltre, che all'atto della entrata in vigore della legge n. 600 del 2 giugno 1962 era in piena attuazione il programma di nuove costruzioni navali, predisposto nel 1969-60 per il potenziamento e rinnovamento del naviglio adibito alle linee sovvenzionate di preminente interesse nazionale.

Già dal 9 agosto 1962, infatti, e cioè dopo poco più di un mese dall'entrata in vigore della legge, con l'immissione in linea delle motonavi « Citta di Nuoro» e « Città di Napoli », sulla Civitavecchia-Olbia, ha avuto inizio l'effettivo impiego delle navi previste dal suddetto programma che si è concluso nel 1965 con l'immissione delle turbonavi « Michelangelo » e « Raffaello ». Sono entrate in esercizio, a breve scadenza

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.)

l'una dall'altra, n. 19 unità di nuova costruzione per tonnellate di stazza lorda 200.000 circa, oltre ad altre 6 unità trasferite da una società all'altra e trasformate (ivi comprese 6 unità per le isole Tremiti e minori sarde).

È evidente, quindi, che la sovvenzione base di lire 23 miliardi 600 milioni, attribuita alle società di preminente interesse nazionale con la citata legge n. 600, era soggetta inevitabilmente a subire notevoli variazioni in conseguenza sia del meccanismo di revisione previsto dalla legge, sia dell'attuazione del programma di sostituzione del naviglio.

È indubbio, peraltro, che l'ammontare raggiunto dalle sovvenzioni non può non destare preoccupazioni, anche a causa degli ulteriori oneri che potrebbero verificarsi in avvenire qualora continuasse la lievitazione dei costi.

È, invero, allo studio la ristrutturazione di tutti i servizi di preminente interesse nazionale, al fine di accertare per ciascuno di essi la rispondenza alle effettive esigenze della economia nazionale, ed il grado di onerosità raggiunto, onde cercare quelle soluzioni che siano atte a conferire alle linee stesse l'assetto più conveniente sotto il profilo economico.

È, però, quanto meno prematuro fare anticipazioni su quelle che potranno essere le determinazioni che verranno tratte dallo studio in parola, e che formeranno oggetto di meditazione, per le eventuali decisioni che saranno responsabilmente adottate a livello collegiale.

D'altra parte, non è dubbio che la rispondenza dei servizi di preminente interesse nazionale alle esigenze dell'economia nazionale non può e non potrà essere intesa nel solo senso di eliminare quelle linee che risultano maggiormente onerose, ma dovrà anche tener conto delle attuali esigenze dei traffici, particolarmente di quelli del bacino mediterraneo, che richiedono, in sostituzione delle unità di tipo tradizionale, l'impiego di navi traghetto idonee al trasporto di mezzi gommati pesanti e/o di « containers ».

Per far fronte a tale esigenza è prevista la trasformazione in navi traghetto di alcune navi in esercizio, una delle quali è già in cantiere presso l'arsenale triestino, senatore Vidali.

V I D A L I . Lo sappiamo. Ma è poco.

N A T A L I , Ministro della marina mercantile. Oltre a tale programma di trasformazione, è stata esaminata anche la possibilità di procedere alla graduale sostituzione delle navi tradizionali che attualmente collegano i porti mediterranei, con navi traghetto di nuova costruzione, di appropriato tonnellaggio e velocità, che corrispondano alle esigenze sopra delineate.

La potenzialità del traffico tra l'Europa, le maggiori isole mediterranee, l'Africa settentrionale ed il vicino Oriente - attraverso l'Italia — appare con tutta evidenza, se si volge lo sguardo alla estensione ed alla modernità della rete autostradale nazionale ed alla sua accessibilità attraverso i trafori alpini. L'attivazione dei collegamenti in tale settore con navi traghetto, oltre a fronteggiare con maggiore efficacia le rilevantissime esigenze del traffico servito dal moderno sistema autostradale, permetterebbe di svolgere il servizio in condizioni di maggiore economicità, contenendo gli elevati costi (che incidono in misura rilevante sui noli, nei percorsi relativamente brevi) della manipolazione della merce nei porti.

Da queste innovazioni dovrebbe derivare, in funzione della maggiore potenzialità produttiva del naviglio impiegato, un apprezzabile miglioramento della gestione economica e quindi un notevole alleggerimento dell'onere dello Stato.

La ristrutturazione delle linee e l'impiego delle navi traghetto, oltre ad apportare questi benefici, non potranno non conferire un ulteriore impulso al turismo — sempre più orientato verso il trasporto via mare con auto al seguito — che troverebbe nei diversi porti della penisola nuove possibilità di trasferimento verso le isole maggiori, il Nord Africa ed il vicino Oriente, con conseguente aumento dell'apporto di valuta estera

Queste considerazioni, naturalmente, valgono pure per le linee commerciali oceani-

7ª COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., post. e tel., mar. menc.)

che, per le quali si dovrà procedere gradualmente alla sostituzione delle attuali unità con navi più moderne e più veloci. È intuitivo, al riguardo, che le nuove navi consentiranno una gestione economica migliore, il che non potrà non ripercuotersi favorevolmente sull'ammontare delle sovvenzioni.

Credo, però, prematuro fare anticipazioni sulle determinazioni che saranno adottate in conseguenza degli studi in parola e che, in ogni caso, dovranno essere adottate dal Governo collegialmente, in perfetta sintonia con i criteri posti dal programma di sviluppo economico.

Passiamo ora al settore della pesca. L'armamento della pesca marittima vive attualmente in una atmosfera di perplessità che a mio avviso non ha motivo di essere, se non limitatamente a qualche caso particolare nel settore della pesca oceanica. Comunque, il Ministero si è impegnato nel promuovere quelle misure che gli stessi ceti armatoriali avevano sollecitato. Mi riferisco all'adozione di opportune iniziative intese alla salvaguardia della produzione nazionale.

È così che si è giunti al provvedimento che ha stabilito i prezzi minimi di importazione di alcuni molluschi.

Come pure mi riferisco al paventato maggiore onere che potrà derivare dall'attuazione del provvedimento sulla riforma della previdenza marinara, recentemente presentato al Parlamento. Anche a questo riguardo il Ministero non ha mancato di suggerire a suo tempo adeguate proposte intese a ridurre l'onere a carico dell'armamento. Ritengo che nel corso della discussione potranno essere forniti utili indirizzi che il Governo non mancherà di prendere nella dovuta considerazione.

Ma tornando alle perplessità dianzi accennate, ed in particolare alle difficoltà di gestione determinatesi presso qualche gruppo armatoriale della grande pesca, mi sembra doveroso affermare che la soluzione delle difficoltà stesse deve trovarsi essenzialmente all'interno delle gestioni, non potendo ritenere tali difficoltà esclusivamente conseguenti a situazioni più generali. È naturale, d'altra parte, che fra più aziende vi siano

di quelle economicamente marginali che mal resistono alle normali fluttuazioni economiche di mercato e quindi siano poste nella condizione o di riorganizzarsi o di uscire dalla competizione.

Ciò premesso, debbo dichiarare che tutto il settore della pesca marittima abbisogna ormai di essere inquadrato in una politica generale, che sia adeguata alla importanza che essa riveste nel'ambito della economia generale del Paese.

Ne è prova l'inserimento della pesca nel programma di sviluppo economico nazionade: la necessità di tale inserimento è dettata dalla profonda trasformazione della pesca, tuttora in atto, dalla fase artigianale a quella più propriamente industriale, determinata dallo sfruttamento delle risorse marine al di là degli stretti, cui con grande slancio si è dedicato nell'ultimo volgere di anni l'armamento peschereccio italiano, senza che fosse possibile la formazione di una preliminare e adeguata esperienza.

Non che con questo nuovo indirizzo abbia perduto importanza la pesca costiera e quella mediterranea: in esse vi è campo per ulteriori sviluppi (in proposito desidero comunicare al Senato che ho già presentato, di concerto con gli altri Ministri interessati, un disegno di legge che stabilisce provvidenze a favore dei pescatori del Centro-Nord); ma è nel setotre oceanico che si verifica la possibilità di più ampie prospettive, le quali sono collegate, peraltro, a differenti esigenze di mercato.

La programmazione non potrà prescindere, a mio parere, da un esame approfondito di tali esigenze che investono tutto il ciclo che dala produzione, attraverso la distribuzione, porta al consumo. Non bisogna infatti dimenticare che il consumo, opportunamente reso più adeguato ad una più ampia utilizzazione di alimenti altamente proteici quali sono i prodotti ittici (ed a basso prezzo quali sono i prodotti ittici di provenienza oceanica), rappresenta il condizionatore ultimo ed imprescindibile della produzione nazionale.

In tale impostazione l'armamento nazionale deve inserire la sua attività e, direi meglio, la sua organizzazione atta a fornire il

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.)

suo prodotto nei tempi, luoghi e modi più appropriati. In fatto di produzione l'armamento peschereccio non potrà peraltro prescindere dall'impiego più razionale del naviglio in zone di pesca più adeguate, prendendo anche in considerazione il problema del trasferimento più economico del pescato dalle dette zone ai porti di sbarco. A questo riguardo, comunque, anche il programma potrà dire qualcosa, con riferimento alla necessità di costruire o adattare alcuni scali a porto di pesca.

Il senatore Vidali nel suo intervento ha fatto particolare accenno al problema dell'inquinamento delle acque del mare ed ha giustamente sottolineato come questo problema abbia riferimento e alla difesa delle spiagge e alla difesa del patrimonio ittico. Desidero dirgli in proposito che è esatto che il Governo italiano non ha ancora ratificato la convenzione di Londra del 1962 sugli inquinamenti; ritengo però che il problema sarà affrontato quanto prima, anche perchè esso, così come è visto dalla convenzione di Londra, presuppone un piano di studi e di interventi a carattere finanziario di notevole entità, a parte il fatto che qualche competente dice che quando i pesci puzzano, anche se mangiati appena pescati, non sempre la colpa va addossata agli idrocarburi, perchè il fenomeno può dipendere anche dai pascoli. Comunque, su questo non desidero intervenire. Però non è esatto che il Governo non abbia fatto nulla per difendere la fauna ittica dagli inquinamenti: la legge 14 luglio 1965, n. 963, ha dettato al riguardo delle norme abbastanza severe, norme che andranno in vigore quando, entro il termine stabilito, sarà pubblicato il relativo regolamento, che è già al concerto delle Amministrazioni interessate. È inoltre in preparazione uno schema di disegno di legge che prevede severe sanzioni contro la violazione delle norme internazionali in materia.

GENCO. A volte l'inquinamento viene determinato dai grossi Comuni.

N A T A L I , Ministro della marina mercantile. Parlando del problema globale dell'inquinamento delle acque marine, non

sfugge al Ministro che tale inquinamento non deriva soltanto da residui di idrocarburi ma anche da scarichi cittadini in mare e che anzi l'attentato al patrimonio ittico deriva più dai detersivi scaricati in mare che non dagli idrocarburi. I problemi in materia sono tali e tanti!

Passando al settore del lavoro marittimo, il problema più importante è oggi quello della riforma della previdenza marinara.

Come è noto, il relativo disegno di legge è stato presentato alla Camera dei deputati il 20 gennaio scorso. Con tale provvedimento si vuole, da un lato, risanare il grave deficit finanziario della Cassa nazionale della previdenza marinara, e, dall'altro, assicurare sostanziali miglioramenti delle pensioni della gente di mare, le quali, a differenza di quelle di tutte le altre categorie di lavoratori, sono ancora ferme ai livelli del 1958. Correlativamente si è reso, però, necessario aumentare gli oneri contributivi a carico degli armatori e dei marittimi, onde garantire per il futuro l'equilibrio della gestione della predetta Cassa di previdenza marinara.

Da parte dello Stato è previsto, in aggiunta al contributo attuale di 1 miliardo e 700 milioni annui, un ulteriore concorso finanziario di 900 milioni annui, a decorrere dall'esercizio finanziario 1966, quale contributo alla spesa sostenuta dalla citata Cassa in conseguenza del riconoscimento, agli effetti delle prestazioni dalla stessa erogate ai propri iscritti, dei periodi di servizio militare

L'aumento degli oneri contributivi a carico dell'armamento, specialmente nel settore della pesca, ha suscitato preoccupazioni e perplessità negli ambienti economici e politici più interessati all'importante problema.

Il Ministero della marina mercantile, per quanto di competenza, ha fatto tutto il possibile, in sede di elaborazione dello schema del disegno di legge, per contenere detti oneri e non è aprioristicamente chiuso ad eventuali miglioramenti del provvedimento: in ogni caso, come ho già rilevato esaminando i problemi del settore della pesca, il Parlamento potrà proporre soluzioni che non mancheranno di essere attentamente considerate

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.)

Un altro problema di particolare attualità è quello che ha provocato in questi giorni lo sciopero degli equipaggi delle navi del gruppo « Finmare » e che riguarda il rinnovo dei contratti collettivi che disciplinano i rapporti di lavoro del personale navigante e amministrativo delle società appartenenti a detto gruppo.

Le trattative, iniziate sin dal mese di novembre, per il rinnovo del contratto di arruolamento della bassa forza e degli ufficiali non in regolamento organico, sono state sospese il 2 febbraio 1966.

In relazione alla rottura delle trattative, le associazioni sindacali dei lavoratori (FILM-CISL, FILM-CGIL, FILM-CISNAL, UIL e FEDERSINDAN) hanno invitato gli equipaggi ad operare il fermo di navi delle società di preminente importanza nazionale, in un primo tempo per la durata di 24 ore ed attualmente per 48 ore nei porti nazionali ed esteri.

Poichè, come è noto, i maggiori oneri che deriveranno dai nuovi contratti finiranno col gravare sul bilancio dello Stato attraverso il congegno delle sovvenzioni a favore delle suddette società, il Ministero della marina mercantile e gli altri Ministeri interessati non possono a lungo andare mantenersi estranei alla vertenza.

Per quanto di propria competenza, il Mnistero della marina mercantile intende ispirare la sua linea di condotta in materia al riconoscimento delle ragionevoli rivendicazioni dei lavoratori: tuttavia - credo sia opportuno dire una parola chiara e ferma — tale riconoscimento non può prescindere dalla consapevolezza delle esigenze dell'equilibrio della gestione delle società armatrici, che evidentemente non può avere riferimento solo alla vicenda retributiva ma postula un approfondito esame del complesso delle situazioni aziendali, anche in vista dei riflessi negativi che deriverebbero all'Erario dal mancato soddisfacimento di tali condizioni.

E veniamo al lavoro portuale.

La produttività dei nostri servizi portuali, anche sotto il profilo della competitività su scala internazionale, costituisce un obiettivo da perseguire costantemente e decisamente nell'interesse generale della economia italiana, tenendo presente non soltanto l'attuale situazione, ma ancor più quella che si profila in prospettiva con le grandi iniziative in corso negli scali marittimi europei, concorrenti attuali o potenziali dei nostri.

I fattori di tale produttività sono non soltanto le strutture tecniche e i sistemi di gestione dei porti, ma anche le attività degli operatori e dei lavoratori portuali.

Tutte queste componenti devono essere migliorate, potenziate, depurate, aggiornate.

Una specifica competenza e responsabilità spetta all'Amministrazione della marina mercantile nella disciplina delle imprese portuali e delle compagnie portuali.

Per le une e le altre, da tempo sono state impartite disposizioni intese ad assicurare la celertà, la regolarità e la economicità delle rispettive prestazioni.

Per quanto concerne in particolare i lavoratori portuali, i poteri attribuiti dalla normativa vigente all'Autorità marittima comportano per essa il dovere di intervenire continuamente e in modo determinante nella selezione delle maestranze, nella formazione degli organi delle compagnie, nella amministrazione di esse, nella fissazione delle tariffe e delle norme di lavoro: il tutto, come più volte ho avuto occasione di riaffermare, in funzione della salvaguardia del pubblico interesse.

L'Amministrazione marittima è stata sempre sensibile alle legittime richieste di miglioramenti — economici e normativi — avanzate dai lavoratori portuali; d'altra parte, non possiamo spingere la nostra sensibilità fino a frustrare la ratio dello stesso ordinamento del lavoro portuale, che si sostanzia, come è ovvio, nella tutela del pubblico interesse, il quale si concreta nella regolarità del lavoro e nella congruità delle tariffe.

Una cosa è certa: il prezzo dei servizi nei nostri porti è alto, specie se raffrontato a quello dei porti esteri: questa circostanza è da attribuire anche ad alcune posizioni anacronistiche, irrazionali e, in definitiva, antisociali, di coloro che a vari titoli svolgono questi servizi.

Occorre accertare e colpire queste posizioni nell'interesse degli utenti dei servizi e, di riflesso, nell'interesse del Paese.

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.)

E questo discorso vale anche per i lavoratori portuali, i quali non possono non adeguarsi anche essi — psicologicamente e professionalmente — al progresso tecnologico che si riscontra ogni giorno di più nelle strutture dei porti e delle navi e nei sistemi di condizionamento e di maneggio delle merci.

Tale progresso è particolarmente evidente, ormai da tempo, nelle operazioni portuali riguardanti grandi quantitativi di merci alla rinfusa destinate a stabilimenti industriali costieri. Di qui la necessità di elaborare tariffe o sistemi tariffari che tengano conto delle giuste esigenze degli operatori, analogamente a quanto avviene negli scali degli altri Paesi, specie di quelli in competizione con noi.

Un adeguamento dei criteri di retribuzione dei lavoratori portuali alle esigenze competitive e funzionali delle industrie e dei traffici può essere attuato attraverso l'applicazione di tariffe a tempo. Come è noto, specie per i porti così detti industriali, le esigenze ritenute di particolare importanza anche sotto il profilo del pubblico interesse hanno trovato soddisfazione attraverso provvedimenti ministeriali concessivi della così detta autonomia funzionale, e cioè della facoltà di impiegare nella esecuzione delle operazioni portuali proprie maestranze in sostituzione dei lavoratori associati delle compagnie portuali.

Al senatore Fabretti, che ha accennato al problema del salario a tempo in termini più drastici di quelli posti dai sindacati, risponderò che il Ministero della marina mercantile, nell'affrontare i problemi relativi ai porti, ha sempre considerato di carattere preminente quelli del lavoro portuale, e ciò sia per il rilievo fondamentale che occorre dare all'essere umano in ogni presenza di fatti economici e sia per la funzione di prevalente importanza che nella vita dei nostri porti ha il lavoro portuale. È quindi ovvio che si devono tenere nella massima evidenza le esigenze di una categoria benemerita. Ed effettivamente i mutamenti straordinari che si sono potuti riscontrare nel volume e nella qualità del traffico portuale (e, più in generale, gli stupefacenti progressi tecnologici) rendono sempre più necessario adeguare costantemente le strutture in cui l'attività portuale si svolge alle rinnovate esigenze dell'economia dei porti, suggerendo ogni volta quelle iniziative e quegli ammodernamenti che, in relazione alla concreta realtà storica della vita economica del nostro Paese, appaiono i più idonei.

È in questo contesto che occorre valutare la posizione del Ministero nei recenti colloqui con i rappresentanti delle categorie interessate. In tali incontri abbiamo potuto constatare l'unanime consenso sulla necessità di rendere più aderente il sistema del lavoro portuale alle moderne esigenze dei traffici, anche se restano ovviamente diverse le opinioni sui modi più opportuni di operare tale adeguamento.

Non si ritiene che occorra legarsi aprioristicamente a formulazioni fisse e a visioni unilaterali e dogmatiche. Nell'affrontare problemi così delicati occorre, invece, essere aperti alla più ampia disponibilità, avendo ben fermo il fine di ottenere la più efficiente organizzazione del lavoro portuale nel rispetto delle esigenze e dei bisogni delle categorie interessate e nella considerazione primaria delle necessità dell'economia nazionale.

Quanto al settore dei porti, la fondamentale funzione che i porti stessi svolgono nel quadro dell'economia nazionale ha avuto un'incontestabile dimostrazione nell'andamento del traffico marittimo delle merci che nel corso degli ultimi dieci anni è passato da circa 78,5 milioni di tonnellate nel 1957 ad oltre 200 milioni nel 1966.

Questi dati riflettono ancora più chiaramente l'importanza dei nostri porti per lo sviluppo dell'economia del Paese, ove si consideri che il 90 per cento delle nostre importazioni ed il 40 per cento delle esportazioni vengono effettuate via mare.

Comunque, si tratta di un movimento in continua espansione, destinato a registrare ulteriori, sensibili aumenti in connessione col progresso economico del Paese.

Pertanto, si rende indispensabile provvedere all'assetto dei nostri porti, ed in specie di quelli attraverso i quali principalmente si svolgono i nostri traffici marittimi, affinchè essi possano corrispondere alle nuove esigenze venute a determinarsi nei traffici stes-

2ª COMMISSIONE (Giustizia e autorizzazioni a procedere)

si con i progressi tecnici (come, ad esempio, la costruzione di navi di sempre maggiore tonnellaggio in alcuni settori del naviglio), e con l'affermarsi, soprattutto in campo internazionale, di sistemi intesi a rendere più razionali ed economici i trasporti marittimi (è il caso dei trasporti mediante contenitori).

Come è noto, della spesa di 260 miliardi prevista per il settore nel programma di sviluppo economico, la legge 27 ottobre 1965, n. 1200, aveva autorizzato lo stanziamento di una prima *tranche* di 75 miliardi.

In conformità a quanto previsto dalla legge stessa, un'apposita Commissione, costituita dai rappresentanti dei Ministeri della marina mercantile, dei lavori pubblici, del tesoro e del bilancio, ha a suo tempo predisposto il piano delle opere da finanziare prioritariamente, seguendo il criterio della concentrazione della maggior parte della spesa nei porti più importanti, allo scopo di evitare una sterile dispersione degli investimenti, assicurando invece che questi risultino della maggiore e più proficua produttività.

In base a tali principi, una somma complessiva di lire 51.440.000.000 è stata assegnata ai porti di Genova, Venezia, Napoli, Savona, Livorno, La Spezia e Trieste.

La rimanente somma di lire 23 miliardi 560 milioni è stata destinata in ragione di lire 20.060.000.000 ad altri 21 porti; lire 3 miliardi al potenziamento del parco effossorio per il servizio escavazione porti e lire 500 milioni alla installazione di impianti di depurazione delle acque di zavorra e di lavaggio delle merci, inquinate da idrocarburi.

Il piano elaborato dalla citata Commissione venne approvato con decreti ministeriali del 17 novembre e 15 dicembre 1965.

Successivamente, sempre ai sensi della legge 27 ottobre 1965, n. 1200, surrichiamata, è stato emanato il decreto interministeriale 18 febbraio 1966, per l'approvazione del programma esecutivo delle spese da realizzare con fondi relativi agli esercizi finanziari 1965 e 1966, nonchè con quelli relativi all'esercizio 1967 che, a norma dell'articolo 7 della legge stessa, possano anche essere impegnati.

Da parte del Ministero dei lavori pubblici è in corso di esecuzione il programma delle

opere previste per gli anzidetti esercizi finanziari.

Con decreto interministeriale 10 novembre 1966, è stato inoltre approvato un programma aggiuntivo esecutivo di opere da realizzare in alcuni porti (Bari, Porto Garibaldi, Cagliari e Piombino) con le disponibilità venutesi a determinare sulla spesa di 45 miliardi per l'esecuzione di opere marittime, relativamente agli esercizi 1965, 1966 e 1967, sempre ai sensi della legge n. 1200.

Il Comitato dei ministri per il Mezzogiorno ha approvato il programma finanziario degli investimenti della Cassa per il Mezzogiorno nei porti a servizio di zone industriali.

Credo superfluo ribadire quanto ho già avuto più volte occasione di dire, e cioè che i 75 miliardi non soddisfano se non in minima parte le esigenze dei nostri porti; è pertanto auspicabile che venga al più presto approvato il « programma » affinchè l'intera somma da esso prevista possa finalmente essere disponibile.

È ovvio — e lo dico proprio qui in Senato, che sarà chiamato tra breve ad approvare il « programma » — che prima esso diverrà legge dello Stato, prima sarà possibile por mano, finalmente, alla soluzione del problema portuale.

Problema che non involge solo i porti commerciali, pur essendo questi la componente massima dell'attività marittima, ma che si dirige anche ai porti di pesca, necessari perchè questo settore possa avere gli sviluppi opportuni e da tutti desiderati, ed ai porti turistici, la cui realizzazione è una impellente esigenza, specie per il fatto che altri Paesi del Mediterraneo sono, allo stato, molto più avanti di noi: Francia, Jugoslavia, Spagna, Grecia, Israele, stanziano grosse somme per la costruzione di porti turistici, ed attirano, di conseguenza, una forte corrente di turismo di qualità, che è fonte di valuta pregiata.

Detto questo, credo di aver risposto anche al senatore Massobrio che è intervenuto sui porti della Liguria. Infatti, oltre a quanto già detto sul problema dei porti in generale, occorre aggiungere che l'approvazione del programma di sviluppo consentirà di procedere finalmente a soddisfare le più pressanti esigenze; ed è evidente che, in questo quadro, la Liguria, che nel settore delle industrie

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.)

del mare e dei traffici occupa nel nostro Paese un posto di primissimo piano, avrà tutto quello che sarà ritenuto necessario.

Onorevoli senatori, i compiti sempre maggiori cui è chiamato il mio Ministero, compiti che vi ho illustrato, dimostrano ad abundantiam una circostanza: e cioè che le strutture su cui poggia l'Amministrazione della marina mercantile sono del tutto inadeguate.

Tale inadeguatezza si rileva soprattutto sul piano amministrativo, dove la carenza quantitativa del personale assume aspetti preoccupanti specie in previsione dell'attività che l'Amministrazione marittima dovrà approntare per l'attuazione del piano di sviluppo.

La carenza è lamentata, altresì, per quanto riguarda i servizi tecnici, per i quali l'attuale disponibilità del Ministero è limitata a poche unità, con evidente danno per tutte quelle questioni la cui soluzione richiede un sollecito e attento esame anche dal punto di vista tecnico.

Si tratta di una situazione che va modificata: è evidente, infatti, che questa deficienza non può non influire negativamente sulla funzionalità dell'Amministrazione, ritardandone l'azione, non consentendole l'approfondimento dello studio dei vari problemi ed impedendole talvolta l'esecuzione di quei controlli che invece sono doverosi per la regolarità dell'operato amministrativo.

Va però detto che qualunque provvedimento al riguardo non può essere limitato ad una pura e semplice revisione degli organici, ma deve affrontare soprattutto il problema di una organizzazione amministrativa nella quale devono essere riconsiderati i servizi di competenza del Ministero in periferia, oltre alla presenza di personale della carriera direttiva, che operi al fianco del personale militare delle Capitanerie.

Per il migliore adeguamento delle strutture alle necessità dell'amministrazione marittima e per una più efficiente organizzazione de servizi al centro come alla periferia, il Ministero ha predisposto un'apposito schema di provvedimento che spero trovi favorevole accoglienza presso gli altri Ministeri e presso il Parlamento.

Se tale provvedimento riuscirà ad arrivare felicemente in porto sarà raggiunta una tappa molto importante sul piano del rafforzamento delle strutture del mio Ministero, il quale, proprio in questo periodo, ha potuto finalmente realizzare la disponibilità di una sede decorosa, pienamente idonea dal punto di vista della funzionalità, nella quale, fra qualche mese, potranno essere riuniti tutti i servizi centrali dell'Amministrazione.

Note poco liete, in verità, vanno fatte anche per il personale militare delle Capitanerie di porto e per le dotazioni delle stesse.

In ogni caso, il disegno di legge relativo all'aumento di 49 unità nell'organico del Corpo, dovrebbe arrivare entro breve tempo alla fase finale della discussione, essendo già stata esaurita quella istruttoria. Spero, del pari, che entro l'anno venga discusso un progetto di legge, già presentato alla Camera, relativo alla modificazione dei vigenti sistemi di reclutamento degli ufficiali di porto che dovrebbero essere arruolati tra coloro che siano in possesso di diploma di liceo scientifico o classico ed ammessi a frequentare i corsi normali all'Accademia navale, per ivi conseguire il grado di ufficiale e la laurea in giurisprudenza.

I mezzi nautici, di cui dispongono le Capitanerie di porto e gli Uffici circondariali marittimi di maggiore importanza, sono appena 81 ed entro l'anno dovrebbero essere 93.

I fondi stanziati in bilancio, relativamente a nuove costruzioni, sono modesti e non consentono un intervento di vaste proporzioni e concentrato nel tempo.

Occorre aumentare tali fondi, così come occorre risolvere l'annesso problema delle sedi, e occorre inoltre disporre dei fondi necessari per la manutenzione dei materiali acquistati e dei magazzini costruiti; è in preparazione a questo scopo un disegno di legge che assicuri la disponibilità di tali fondi.

Onorevoli senatori, credo con questo mio discorso di avervi offerto un quadro che, se pure è incompleto, dovrebbe dare più di una idea della gravità e dell'ampiezza dei problemi marittimi nazionali e delle difficoltà che si frappongono nelle azioni di ogni giorno in vista o al fine di una loro soluzione.

Credo che in questi ultimi tempi, grazie anche ai lavori compiuti per l'elaborazione del programma di sviluppo e al dibattito in corso davanti al Parlamento, ci si sia reso conto, da parte di tutti, che in questo cam-

7ª COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.)

po le necessità sono molte e le scelte sono difficili ma urgenti.

I mezzi disponibili come le risorse non sono illimitati ed è naturale che da parte di molti si dica che sono addirittura insufficienti. Il discorso sarebbe troppo lungo se lo si dovesse fare in questa sede. Il Ministro della marina mercantile potrebbe anche riconoscere che i mezzi a sua disposizione sono troppo esigui perchè si possa pensare ad un'azione rapida, ampia ed incisiva.

La realtà è che qualsiasi scelta comporta rinunzie e che le rinunzie, sempre dolorose, possono essere anche particolarmente dure in talune situazioni, ma non per questo si può fare a meno di farle. Quello che importa, allorchè ci si trova a dover fare i conti con la realtà delle risorse, è che la distribuzione di esse avvenga secondo criteri che rispondano alle più pressanti esigenze della generalità, sicchè il sacrificio di molti si giustifichi con il vantaggio di tutti e soprattutto si spieghi in vista delle superiori finalità dello sviluppo sociale, economico e civile del nostro Paese. (Applausi).

PRESIDENTE. Questo applauso, che non è consueto in sede di Commissione, sta a significare il nostro apprezzamento per la completa esposizione del ministro Natali sullo stato di previsione della spesa del suo dicastero e rappresenta il nostro più vivo ringraziamento per tutti i chiarimenti che ci sono stati forniti.

JERVOLINO. Desidero brevemente intervenire per dichiarazione di voto e per chiedere all'onorevole Ministro di dare risposta a due problemi dei quali, finora, non ho sentito accennare: credito navale e demanio marittimo.

Per quanto riguarda il primo problema ricordo che — a seguito delle pressioni degli interessati — un provvedimento fu approvato nel 1961. Amerei conoscere quali sviluppi ha avuto questa legge, che fu approvata tra grandissime difficoltà, ma che era necessaria per la nostra economia. Naturalmente, l'onorevole Ministro potrà darmi questa risposta, dopo essersi documentato al riguardo, in una delle prossime sedute.

Ho ascoltato con molto interesse quanto il ministro Natali ha detto a proposito del demanio marittimo e, anche per le responsabilità che ho avuto per tre anni come titolare di quel dicastero, mi compiaccio che la Marina mercantile abbia compiuto notevoli passi avanti in questo settore.

Sono particolarmente interessato alla questione perchè, quando ero Ministro della marina mercantile, istituii la direzione del demanio marittimo che era invece unita con quella della pesca e che, per la verità, veniva molto trascurata perchè costituiva un'appendice della direzione della pesca.

I problemi del demanio marittimo sono rilevanti; quando mi occupai della questione constatai che non solo molti beni del demanio erano posseduti da privati — e non ci volle poca fatica per riscattarne alcuni — ma che, addirittura, non esisteva una completa elencazione dei beni facenti capo al demanio marittimo.

Ravvisai dunque la necessità di istituire la relativa direzione e desidererei ora conoscere se si è riusciti, dopo che sono trascorsi alcuni anni, a compilare quello che potremmo chiamare il catasto di questi beni e se si è riusciti ad eliminare tutti gli inconvenienti emersi all'atto della istituzione della direzione del demanio marittimo.

Anche in merito a questo punto non chiedo una immediata risposta, ma chiedo cortesemente all'onorevole Ministro di assumere informazioni per poter poi riferire alla Commissione.

D E R I U . Desidero porre al ministro Natali due domande attinenti a problemi che, per la Sardegna, stanno assumendo in questo momento toni addirittura tragici.

Il Ministro sarà certamente informato delle sollevazioni, questo è il termine più esatto, che si sono verificate ad Olbia da parte dei portuali, con assedi della polizia; saprà anche che il 27 febbraio ultimo scorso si è tenuta a Napoli una riunione, cui hanno partecipato i rappresentanti delle Camere di commercio del Mezzogiorno, delle Isole e di Livorno, per l'esame della situazione determinatasi a seguito dell'orientamento governativo di sopprimere alcune linee marittime miste tra le quali le seguenti, interessanti la

7ª COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., post. e tel., mar. merc.)

Sardegna: Genova-Sardegna-Tunisi-Palermo; Livorno-Bastia-Porto Torres e periplo italico; Olbia-Civitavecchia. Al termine dell'importante riunione, le Camere di commercio rappresentate hanno formulato un voto contro la paventata soppressione delle linee marittime sopracitate.

Infatti, se tali soppressioni fossero attuate, si recherebbe un grave pregiudizio non solo all'economia della Sardegna ma di gran parte del Paese; pertanto sarei grato al Ministro se volesse dire qualcosa di chiaro e preciso a questo proposito, sottolineando che ci preoccupa, soprattutto, la ventilata soppressione della linea Olbia-Civitavecchia, da molti anni data in gestione alla Tirrenia con il contributo dello Stato.

Su questo punto, in particolare, gradirei una risposta rassicurante e precisa e non una dichiarazione, mi perdoni l'onorevole Ministro, del genere di quella di alcuni giorni fa quando è stato detto che si trattava di un problema che riguardava il Ministero delle partecipazioni statali.

Ritengo che nulla si possa fare o disfare in Italia che riguardi i trasporti marittimi senza che, come protagonista responsabile, venga sentito ed ascoltato il parere del Ministro della marina mercantile.

Desidero sapere qualcosa, altrimenti oggi stesso mi vedrò costretto a presentare una interpellanza diretta al Presidente del Consiglio, in termini veramente duri, al fine di dare alla questione una risonanza nazionale.

NATALI, Ministro della marina mercantile. Ringrazio il senatore Jervolino il quale, sulla base della sua esperienza e conoscenza dei problemi dell'economia marittima del nostro Paese, mi ha posto due domande alle quali sono in grado di rispondere immediatamente.

Per quanto riguarda il credito navale, nel corso del mio intervento ho accennato a quella che io ritengo essere la legge fondamentale ed ho sottolineato il fatto che essa può rappresentare uno strumento notevole per conseguire quell'incremento quantitativo e qualitativo della flotta cui noi tendiamo.

Ripeto, quelle norme hanno operato in modo soddisfacente, anche se dovranno essere riviste per snellire ulteriormente alcune procedure.

Di questo orientamento vi è traccia anche nel rapporto della Commissione Caron nella parte dedicata al credito navale; ma nel frattempo, ed in relazione alle ulteriori esigenze che esistono, il Governo ha già presentato alla Camera dei deputati un disegno di legge, che verrà discusso nella giornata di domani, per aumentare l'impegno e lo stanziamento previsto dalla legge sul credito navale.

Evidentemente, in questo momento non sono in grado di fornire al senatore Jervolino dati e cifre precisi, ma ritengo che queste mie dichiarazioni possano soddisfarlo per quel che riguarda le questioni di fondo.

Il secondo problema postomi dal senatore Jervolino interessa il demanio marittimo. Devo ammettere che, per questo settore, vi è stata una lacuna nella mia esposizione, lacuna derivante dall'esigenza di non essere troppo lungo nell'esposizione stessa e anche dal fatto che di tale questione ho parlato a lungo poco tempo fa alla competente Commissione della Camera dei deputati.

Indubbiamente, il demanio marittimo ha un'importanza fondamentale nella vita dell'amministrazione della marina mercantile, per la sua utilizzazione ai fini industriali e turistici nonchè per la tutela e la difesa del nostro patrimonio turistico.

Il mio Ministero ha insistito in un'azione estremamente delicata e difficile perchè, come il senatore Jervolino ha ricordato, in questo settore esistono complicazioni e difficoltà rilevanti, non ultime quelle di carattere giuridico.

Abbiamo completato la collaborazione con la direzione generale dei servizi tecnici erariali del Ministero delle finanze portando a termine la ricognizione dei beni del demanio marittimo.

Contemporaneamente, abbiamo sviluppato e stiamo sviluppando la politica delle cosiddette « spiagge libere » perchè riteniamo che il demanio marittimo, ai fini turistici, debba essere aperto al maggior numero possibile di cittadini. In proposito, debbo ricordare con gratitudine quanto disposto dal Presidente della Repubblica per quel che riguar-

7ª COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.)

da la spiaggia della tenuta di Castel Porziano.

Inoltre, sono state impartite severissime disposizioni alle Capitanerie di porto affinchè le licenze e le concessioni per gli stabilimenti di bagni siano date solo dopo aver sentito le Amministrazioni locali interessate. Aggiungo che stiamo conducendo una politica di tutela del paesaggio, in stretta correlazione con la Sovrintendenza ai monumenti.

Per ciò che riguarda l'utilizzazione del demanio marittimo a fini industriali è mio intendimento, ed ho già avuto l'adesione dei Ministeri interessati, di predisporre una specie di piano regolatore per gli insediamenti industriali; in altre parole, dobbiamo renderci conto che la ricchezza costituita dalle nostre coste non può essere affidata indiscriminatamente a decisioni che possono essere adottate in periferia, che spesso sono in contrasto con le esigenze generali di carattere industriale e turistico.

Abbiamo anche intrapreso una serie di contatti con il Ministero delle finanze per ciò che riguarda l'annoso problema della demanializzazione. La nostra tesi è che, quando è venuto a cessare il requisito della difesa dell'uso pubblico del mare, noi non abbiamo più alcun dovere di continuare ad amministrare dei tratti di costa che non appartengono più al demanio marittimo.

Il problema si presenta in termini direi paradossali, e nello stesso tempo urgenti, in riferimento a zone nelle quali non solo esistono costruzioni private ma dove interi comuni, vedi il caso di Praia a Mare, si sono estesi su zone appartenenti al demanio marittimo, costruendovi addirittura il municipio, le scuole, eccetera.

Per ciò che concerne, sempre su questo piano (e chiedo scusa se non sono organico nella mia esposizione), il problema delle costruzioni abusive sul demanio marittimo, sono state impartite severissime disposizioni perchè queste situazioni siano risolte, tanto che di recente, sia pure con polemiche da parte di alcuni giornali, è ricominciata nella zona del litorale vicino a Roma l'opera di abbattimento delle costruzioni abusive.

Al senatore Jervolino penso basteranno questi pochi cenni.

JERVOLINO. La ringrazio: le informazioni sono sufficienti.

DE UNTERRICHTER, relatore. A proposito della questione del demanio marittimo, mi permetto di esporre qualche idea. Sento con preoccupazione affermare che si è avviata, sul litorale vicino a Roma, la soluzione del problema demolendo le costruzioni. Non vi è dubbio che chi ha costruito abusivamente sul terreno altrui sia esposto a questo rischio. Però io mi domando se, sul piano economico, non sarebbe più saggio cercare di trovare il modo (specie per chi ha costruito, più che in frode, in assenza di una autorità che facesse rispettare i propri diritti) di risolvere queste situazioni sul piano transattivo, facendo pagare al costruttore anche 10 mila lire al metro quadrato.

Dico questo allo scopo di non usare due pesi e due misure, lasciando all'uno la casa perchè nessuno la demolisce, e demolendola all'altro, anche se magari si tratta della baracca di un povero. Penso che il problema potrebbe essere sanato in questa maniera, considerandolo non soltanto sul piano economico, ma anche dal punto di vista sociale.

NATALI, Ministro della marina mercantile. Il problema dell'abbattimento delle costruzioni abusive è evidentemente legato ad una valutazione del luogo in cui tali costruzioni insistono. Se le costruzioni abusive insistono su zone nelle quali rappresentano un pericolo per l'uso pubblico del mare, evidentemente noi interveniamo. Analogamente, se le costruzioni abusive sono fatte in dispregio di ogni fondamentale 'difesa del paesaggio, esse vanno abbattute.

Mi sia consentita una parentesi. In Italia il problema presenta anche altri aspetti. Noi dobbiamo anche preoccuparci di mantenere le nostre coste in condizioni di ricettività, non solo dal punto di vista della ricettività alberghiera, ma anche dal punto di vista della loro presentazione. Sappiamo che nel settore turistico ormai vi è una concorrenza notevole da parte di altri Paesi, ed è evidente che certe brutture che deturpano le nostre

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., post. e tel., mar. merc.)

coste possono anche danneggiare il nostro sviluppo turistico.

Tutte le disposizioni che sono state impartite sono tali per cui occorre tener presente, come abbiamo detto, anche la particolare situazione dei possessori degli alloggi abusivi. Noi non andremo certo ad infierire sui poveri che hanno costruito un ricovero. ma dobbiamo rilevare che, soprattutto nella costa vicino a Roma, molte di queste costruzioni abusive non soltanto insistono sul demanio marittimo, non soltanto non rappresentano un complemento ideale all'ambiente, ma sono anche costruzioni fatte da gente che potrebbe agevolmente impiegare i suoi fondi (che non sono pochi, e non desidero far nomi, anche se alcuni nomi sono stati pubblicati sui giornali) in opere regolamentate dalla legge.

DE UNTERRICHTER, relatore. E quindi passare alla liquidazione di queste situazioni abusive, dicendo ad un proprietario di una casa dignitosa, elevata senza acquistare il terreno (e ve ne sono a centinaia e centinaia, per esempio nella zona di Lavinio), che deve acquistare il terreno ad un certo prezzo.

NATALI, Ministro della marina mercantile. Per quanto riguarda le domande poste dal senatore Deriu, mi pare di avergli risposto anticipatamente, perchè ho a lungo parlato dei problemi posti dall'esigenza di una ristrutturazione di tutti i servizi di preminente interesse nazionale.

Ho anche detto che, evidentemente, queste decisioni saranno prese collegialmente dal Governo, perchè implicano anche problemi e responsabilità di carattere politico.

E devo precisare al senatore Deriu che io non ho mai parlato di competenza del Ministro delle partecipazioni statali. Ho parlato invece di una competenza collegiale del Governo. Nel corso del mio intervento ho detto che tutti questi problemi sono all'esame del Ministero in un contesto più ampio e più vario di quello della soppressione di questa o quella linea. Comunque, non posso anticipare alcuna notizia, poichè vi deve essere una deliberazione di carattere collegiale. Mi preme tuttavia assicurare al senatore Deriu

che, per quel che riguarda il mio Ministero e gli studi che si stanno conducendo, non è prevista alcuna soppressione della linea Civitavecchia-Olbia.

DERIU. La ringrazio, onorevole Ministro.

PRESIDENTE. Passiamo, ora, all'esame dell'ordine del giorno, presentato dai senatori Adamoli, Vidali, Fabretti e Guanti; esso è del seguente tenore:

Il Senato,

riconosciuta al settore dell'economia marittima una funzione preminente in una politica di sviluppo dell'intera economia nazionale;

rilevata la costante diminuzione dell'indice della flotta mercantile italiana rispetto a quella mondiale e il basso tasso di incremento del naviglio nazionale;

riaffermata la funzione pilota che debbono avere le aziende a partecipazione statale anche in tale settore;

considerate le ripetute affermazioni, espresse anche nei documenti del piano quinquennale di sviluppo, sulle prospettive di una riduzione di navi e di linee facenti capo alla flotta Finmare e le notizie di cessioni di navi delle Compagnie di PIN a società private;

rilevata l'insufficienza delle leggi che regolano attualmente i rapporti dello Stato con le società sovvenzionate e i limiti dei controlli sulla gestione di tali aziende,

invita il Governo:

- 1) a presentare un programma di sviluppo della flotta di Stato, anche sulla base delle esigenze di istituire regolari linee commerciali per il consolidamento e lo sviluppo del nostro commercio con l'estero;
- 2) a predisporre gli strumenti per la creazione di una unica azienda omogenea composta non solo dalla flotta della Finmare ma anche da quelle della Finsider e dell'ENI;
- 3) a respingere qualunque proposta di riduzione di linee o di cessione di navi;
- 4) a disporre le necessarie misure per la riorganizzazione degli apparati commer-

7ª COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., post. e tel., mar. merc.)

ciali e amministrativi delle società di PIN, rilevatisi spesso non in grado di assicurare l'autonomia di gestione delle aziende e l'assunzione delle necessarie iniziative nell'interesse generale dell'economia del nostro Paese.

NATALI, Ministro della marina mercantile. Quest'ordine del giorno è un po' strano. Gli onorevoli presentatori, infatti, mi daranno atto che molte delle cose in esso indicate hanno trovato ricezione nel mio intervento. Non mi dilungo sul problema, perchè credo che i senatori ricordino la mia esposizione. Debbo però dichiarare che alcuni dei problemi posti dall'ordine del giorno investono direttamente la responsabilità di un Dicastero diverso dal mio, e che comunque tutti investono una responsabilità collegiale per la quale sono in corso numerosi contatti e colloqui, ma per la quale ancora non si è arrivati a una decisione definitiva.

Pertanto non mi sento di accettare l'ordine del giorno, pur condividendo alcune delle impostazioni in esso contenute. Vorrei anche pregare gli onorevoli senatori che hanno presentato l'ordine del giorno prima del mio intervento di ritenersi abbastanza soddisfatti e paghi delle dichiarazioni che ho reso su questa materia.

A D A M O L I . Vorrei fare qualche osservazioni in merito alle questioni esposte dall'onorevole Ministro. Esse sono molto importanti e investono una vasto panorama. Evidentemente, per rispetto al Ministro, non abbiamo intenzione di replicare ora alle sue dichiarazioni.

L'esposizione del Ministro si è conclusa con un applauso che il nostro Presidente ha definito insolito. Sarebbe stato ancora più insolito l'applauso da parte nostra. Questo però non significa che noi non abbiamo apprezzato l'impostazione data dal Ministro a talune questioni, e soprattutto il tentativo di presentare tutto il problema in modo unitario. La necessità di una visione unitaria è stata da noi sostenuta sempre, nel corso della nostra azione nel settore della marina mercantile.

Ora noi confermiamo quanto chiaramente hanno esposto i colleghi Fabretti e Vidali; ma, nello stesso tempo, riconosciamo che l'onorevole Ministro ha detto cose un po' diverse da quelle che abbiamo sempre ascoltato in questa materia, per cui la discussione potrebbe davvero utilmente riaprirsi.

Pertanto, l'intervento in Assemblea già annunciato avrà una consistenza più interessante, proprio perchè il Ministro ha trattato argomenti programmatici.

Una delle questioni più importanti è quella concernente i rapporti tra i problemi della marina mercantile e il piano di sviluppo quinquennale. Vi è, ad esempio, la prospettiva fornita dal Ministro dell'incremento annuo della nostra flotta (un milione di tonnellate) che riveste un interesse enorme. Vorremmo comprendere come questo riconoscimento del fatto che noi abbiamo bisogno di almeno un milione di tonnellate all'anno per rimetterci in linea col processo di sviluppo della marina mercantile mondiale trovi il suo punto di innesto col piano quinquennale, in cui questo settore è invece messo in ombra, se non addirittura visto in modo negativo.

Per quanto riguarda la posizione della Finmare, il nostro ordine del giorno ha una sua validità, perchè coincide con molte cose dette dal Ministro; esso, quindi, non è tanto « strano », perchè è stato formulato prima che il Ministro ci facesse le sue comunicazioni. Vediamo con soddisfazione che molte questioni sono state risolte in anticipo. Però il problema che noi poniamo è al centro di una politica di sviluppo della marina mercantile. Nell'intervento del Ministro non è stato precisato il ruolo delle aziende a partecipazioni statale. Lei, onorevole Ministro, ha parlato in termini molto concreti di questa prospettiva che si vuole dare alla marina italiana; però qual è il pilota? Qual è la flotta che caratterizza la nostra politica? E il problema dell'azienda omogenea, delle concentrazioni fatte non dai privati ma dagli enti pubblici? Perchè i privati fanno il loro processo di concentrazione? E noi come rispondiamo? Con la polverizzazione della nostra flotta?

Ecco le questioni che noi poniamo, e che restano aperte, perchè noi riteniamo che una

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.)

politica di sviluppo della marina italiana debba avere come strumento base le aziende a partecipazione statale. Questo problema non investe soltanto un altro Ministro, quello delle partecipazioni statali, ma la responsabilità collegiale del Governo.

Inoltre, secondo noi, nell'intervento del Ministro è stato eluso l'argomento dei porti, dell'adeguamento delle strutture portuali alle esigenze moderne. Chi conduce queste operazioni? Come viene assicurato il carattere pubblico dei porti? Forse, onorevole Ministro, lei avrebbe dovuto fare una più completa esposizione. Non rivolgiamo a lei l'accusa di aver voluto eludere le nostre domande, come ad esempio quella riguardante il problema della legge-quadro sugli enti portuali, che non può non collegarsi al problema del potenziamento delle strutture, dello approntamento tecnico dei porti, al problema di come verranno diretti e delle funzioni che saranno loro assegnate.

Dei cantieri avremo occasione di riparlare quando tratteremo della legge ora presentata al Parlamento. In quell'occasione potremo fare un discorso più completo.

Il Governo ha presentato questa volta al Parlamento il disegno di legge che stabilisce gli aiuti all'industria cantieristica prima che la CEE si fosse pronunciata; e ci risulta che in sede CEE si nutrono delle riserve su questo testo. La cosa diventa quindi non del tutto organica. Noi siamo d'accordo sulla sua presentazione, e sosteniamo l'impostazione del Governo come autonomia delle scelte. Poi discuteremo sulle scelte; ma non vorremmo che ad un certo momento ci trovassimo nella condizione di dover modificare il provvedimento perchè dall'esterno del nostro Paese vengono nuove indicazioni.

Per quanto riguarda la situazione di rottura che si è creata tra la Finmare ed i marittimi, il Governo non può restare insensibile; ma, a nostro giudizio, questa sensibilità avrebbe dovuto essere dimostrata prima, perchè la Finmare mantiene un atteggiamento che qualche volta è incomprensibile, con toni addirittura provocatori. Essa mantiene con i propri dipendenti dei rapporti che gli armatori privati non usano. Mi rendo conto della gravità di questa affermazione, però è così.

Vi è anche da tener presente la questione della sua indifferenza per gli scioperi. È giusto quello che ha detto il Ministro, ossia che le conseguenze di questa agitazione le paghiamo tutti, ma lo sciopero non fa mai piacere ai lavoratori, i quali cominciano essi stessi a pagare, perdendo i salari.

Ma, oltre a questa questione, c'è il fatto che i costi di gestione si appesantiscono, e vengono poi i conti finali con la questione delle sovvenzioni. I dirigenti delle aziende Finmare probabilmente, siccome non sono interessati personalmente alla gestione, non hanno tutta la sensibilità che dovrebbero avere per evitare rotture di questo tipo. Non ci rimettono niente! Chi paga è il popolo italiano!

Ecco perchè è necessario il nostro intervento, ed il Ministro, secondo noi, dev'essere più attento, per non diventare corresponsabile della posizione assunta dai dirigenti della Finmare, che non corrisponde ai diritti dei lavoratori e agli interessi generali del Paese.

Noi quindi daremo il nostro voto, naturalmente, contrario al bilancio della marina mercantile, riservandoci di presentare una relazione di minoranza, anche perchè esso si innesta in tutto il giudizio generale sulla politica economica e finanziaria del nostro Paese. Riprenderemo il discorso sulla base delle dichiarazioni interessanti, importanti, ed in parte anche nuove, rese questa mattina dal Ministro nelle sue conclusioni.

PRESIDENTE. Ringrazio ancora l'onorevole Ministro per il suo intervento. L'esame della tabella relativa allo stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile è pertanto terminato. Se non si fanno osservazioni, resta inteso che il senatore De Unterrichter predisporrà, a nome della maggioranza della Commissione, il parere favorevole sullo stato di previsione in esame, da trasmettere alla 5ª Commissione permanente.

La seduta termina alle ore 11,30.

Dott. Mario Caroni

Direttore generale dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari