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

N. 2394-A Resoconti XVII

BILANCIO DI PREVISIONE DELLO STATO PER L'ANNO FINANZIARIO 1968

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

Resoconti stenografici della 7^a Commissione permanente

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

INDICE

SEDUTA DI VENERDI' 22 SETTEMBRE 1967

PRESIDENTE											1	Pag	. 1	Ι,	11,	19
Adamoli .																11
CHIARIELLO																17
DE UNTERRIC	НТ	ER,	r	ela	toi	re									2	, 7
FABRETTI .												7,	12	,	16,	17
Genco																16
Lombardi																11
NATALI, Min	ıis.	tro	à	lell	a	m	ıri	na	m	ere	car	ıtil	e		16,	17

SEDUTA DI MERCOLEDI' 27 SETTEMBRE 1967

SEDUTA DI VENERDI' 22 SETTEMBRE 1967

Presidenza del Presidente GARLATO

La seduta è aperta alle ore 10,40.

Sono presenti i senatori: Adamoli, Asaro, Chiariello, Corbellini, de Unterrichter, Fabretti, Ferrari Giacomo, Focaccia, Gaiani, Garlato, Genco, Giancane, Giorgetti, Guanti, Indelli, Jervolino, Lombardi, Massobrio, Spasari, Spataro e Zannier.

Interviene il Ministro della marina mercantile Natali.

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1968

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

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'esame del disegno di legge: « Bilan-

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

- 2 --

cio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1968 — Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile ».

Invito il senatore de Unterrichter a riferire sul bilancio in esame.

DE UNTERRICHTER, relatore. Ogni anno, quando si discute lo stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile, la constatazione ricorrente è che gli stanziamenti previsti sono troppo esigui per consentire il perseguimento di una efficace politica marinara, quale sarebbe necessaria nel nostro Paese (continuiamo a parlare dell'Italia come di un paese marinaro: ma viene fatto di pensare se non si tratti solo di un luogo comune, cioè se tale definizione non derivi soltanto dal fatto di essere l'Italia un paese circondato da mari. La realtà è che troppe cose mancano a noi per poterci così definire: abbiamo, per esempio, una carenza paurosa di porti, anche se ciò è dovuto anche alla particolare configurazione delle nostre coste; il deficit della nostra bilancia commerciale per i soli noli ammonta, secondo l'ultimo dato statistico, a 103 milioni di dollari per l'anno 1966, e 103 milioni di dollari sono 600 miliardi di lire; per la pesca il deficit è di circa 80 miliardi). Detta constatazione sembra possa essere ripetuta anche per il bilancio 1968, specie se si considera che su un totale di 93.234,9 milioni ben 67,8 miliardi sono destinati a sovvenzioni alle Società assuntrici di servizi marittimi e a compensi per speciali trasporti con carattere postale e commerciale. Di questi, oltre 60 miliardi, e cioè ben oltre il 60 per cento del totale in bilancio per il 1968, è destinato alle sovvenzioni alle società di preminente interesse nazionale. Ciò sta a dimostrare, se ce ne fosse bisogno, che il problema dei servizi di preminente interesse nazionale ha assunto aspetti così notevoli che è assolutamente necessario affrontarlo con la massima rapidità. Quando si tenga conto che alla cifra citata si è giunti dai 23 miliardi e 600 milioni previsti nel 1962 dalla legge 2 giugno 1962, n. 600, che doveva provvedere al riordinamento del settore ed al contenimento degli oneri a carico dello Stato, si vedrà come non ci sia un minuto da perdere.

Quando l'onere statale raggiunge punte così elevate, non rimane che riesaminare, come giustamente si afferma nel programma di sviluppo economico per il quinquennio 1966-1970, se realmente esiste per ogni singola linea interna e internazionale un interesse pubblico e sociale che giustifichi l'onere accollato alla finanza statale.

Ciò è tanto più necessario per stabilire chiaramente quali debbono essere i rapporti tra armamento libero ed armamento di preminente interesse nazionale, considerato che difficilmente può trovare giustificazione il sovvenzionamento di una linea sulla quale vengono eserciti anche servizi privati, con ottime navi, senza alcun onere a carico dello Stato. La concorrenza esercitata da servizi sovvenzionati, a volte anche con navi noleggiate, può, tra l'altro, scoraggiare iniziative per lo sviluppo della flotta nazionale cui si deve necessariamente tendere se si vuole, come sembra logico, arrivare almeno al pareggio della bilancia dei trasporti marittimi.

Ora, non vi è dubbio che negli ultimi anni la nostra flotta ha subìto un profondo processo di ammodernamento; essa tuttavia non è riuscita a mantenere il passo dal punto di vista quantitativo con l'incremento registrato dalla flotta mondiale e con lo sviluppo delle necessità di trasporto nazionali. pur avendo raggiunto il 30 giugno scorso un totale di 6.280.000 tonnellate di stazza lorda. Molto ancora rimane però da fare, anche per approfittare di buone prospettive che si presentano specie in alcuni traffici specializzati, quali i traghetti ed i containers, particolarmente nel Mediterraneo. Lo stesso programma di sviluppo economico prevede che nel prossimo quinquennio la flotta debba subire un incremento netto di 1.000.000-1.500.000 tonnellate di stazza lorda. Perchè ciò avvenga è necessario perfezionare o creare gli strumenti per favorire tale sviluppo. Debbo dire in proposito che nell'ultimo anno si è mantenuto un ritmo adeguato a tale incremento; nei primi sei mesi del 1967, infatti, l'aumento del tonnellaggio è stato di 250 mila tonnellate; quindi, le prospettive sono decisamente confortanti.

Oggi, uno dei punti dolenti è quello degli alti costi di gestione del naviglio sotto ban-

zio.

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

diera italiana, costi che frenano ogni slancio e molte iniziative. Purtroppo la recente legge per il riordinamento della previdenza marinara ha aggravato la situazione. La necessità di venire incontro alle giuste aspettative dei pensionati ha costretto il Governo ed il Parlamento a procedere rapidamente, il che non ha consentito di tener conto, nella affrettata approvazione, di determinate istanze che, pur lasciando inalterate le previsioni, avrebbero alleviato l'onere a carico degli armatori e dei marittimi in attività di servi-

Particolarmente colpito è stato l'armamento minore al quale sono state attribuite tabelle di retribuzione, e quindi di contribuzione, ben lungi dalla realtà. Perciò, ora che le necessità dei pensionati sono state soddisfatte, occorrerà por mano allo studio di quegli emendamenti della legge che valgano a rendere gli oneri previdenziali meno pesanti, come previsto dallo stesso piano quinquennale.

La recente inversione di tendenza dei noli, conseguente alla chiusura del Canale di Suez, del resto del tutto temporanea, di cui hanno beneficiato in particolar modo le cisterne ed in misura appena percettibile le navi da carico secco oceaniche (le altre navi purtroppo ne hanno subito conseguenze negative per l'aumento dei costi del combustibile), non deve far perdere di vista l'obiettivo della riduzione dei costi di gestione, che, come già rilevato, è condizione essenziale per lo sviluppo della flotta, tenuto anche conto che la riapertura del Canale di Suez porterà sicuramente, specie per le cisterne, ad una situazione di crisi dei noli più accentuata di quella in corso all'inizio dello scorso giugno quando scoppiò il conflitto nel Medio Oriente. Le più recenti statistiche disponibili mostrano un notevole incremento delle navi in costruzione ed in ordinazione e ciò non potrà non riflettersi sul mercato dei noli quando la situazione ritornerà alla normalità.

L'obiettivo della riduzione dei costi di gestione va più che mai perseguito e, a questo riguardo, oltre che nel campo previdenziale, bisogna agire sugli altri settori in cui la nostra marina si trova in condizioni di inferiorità nei riguardi della concorrenza.

In alcuni, il Governo ha già gli strumenti per agire. Nel campo del costo dei finanziamenti esiste già la legge sul credito navale che si è dimostrata uno strumento validissimo, tanto che nel giro di pochi anni, con una spesa limitata a carico dello Stato, ha promosso investimenti nelle costruzioni e nelle trasformazioni di navi per circa 300 miliardi. Con recenti leggi sono stati stabiliti ulteriori stanziamenti che consentiranno nuovi investimenti per altri 150 miliardi; occorre però esaminare la possibilità di perfezionare lo strumento legislativo per eliminare alcune sperequazioni che al momento attuale si verificano nella sua pratica attuazione. Ad esempio, sembra opportuno concedere il contributo sugli interessi fino al 50 per cento del costo di costruzione, indipendentemente dall'ammontare del finanziamento concesso dallo IMI, mentre sembra quanto mai urgente risolvere il problema delle garanzie per il naviglio minore, che al momento attuale costituisce una remora notevole per ogni iniziativa dei piccoli armatori.

Un altro settore nel quale lo Stato può agire per mettere la marina mercantile su un piano di competitività internazionale è quello fiscale. In tutti i Paesi che hanno una flotta mercantile molto sviluppata il trattamento fiscale riservato all'armamento è tale da non scoraggiare gli investimenti. Uno studio dell'OCSE ha messo in chiara luce come ogni paese si preoccupi che il prelievo fiscale non sia tale da scoraggiare nuove iniziative. cosa che invece non si può dire avvenga in Italia. Lo strumento fiscale potrebbe avere nel nostro Paese una importanza notevole nello sviluppo della flotta mercantile con un minimo onere a carico dello Stato. È stata, ad esempio, chiesta una modifica del sistema della tassazione delle plusvalenze derivanti da vendita di navi. È stato chiesto cioè che tali plusvalenze non siano immediatamente assoggettate a prelievo fiscale se investite nell'acquisizione di altre navi, ma siano detratte dal valore ammortizzabile della nuova nave. Non si avrebbe in questo caso una esenzione di imposta ma semplicemente un differimento dell'imposta stessa che sarebbe largamente compensata dai redditi imponibili acquisiti dalle navi nuove. Un tale siste-

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

ma permetterebbe da un lato di superare la particolare situazione di competitività nel quale si trova la nostra marina mercantile e dall'altro di rinnovare sostanzialmente il naviglio mediante nuove costruzioni e acquisti di navi migliori. È questa una proposta che sembra meritevole di attenta considerazione che il Ministero della marina mercantile dovrebbe appoggiare presso quello delle finanze competente per materia.

Del nuovo impulso allo sviluppo e all'ammodernamento derivante alla flotta dai sopra accennati provvedimenti potrebbe beneficiare anche l'industria cantieristica nazionale, la quale come è ben noto soffre di crisi ricorrenti.

Scaduta ormai da tempo la legge 29 novembre 1965, n. 1372, è urgente che venga sollecitamente approvato il disegno di legge predisposto dal Ministero della marina mercantile che prevede nuove provvidenze a favore delle costruzioni navali per il quinquennio 1967-1971, per il quale la CEE ha anche dato il suo benestare. Quanto prima sarà approvato tanto meglio sarà, per sollevare i cantieri dallo stato di incertezza in cui si dibattono.

Mentre naturalmente ogni provvedimento che valga a dare all'industria cantieristica una sufficiente competitività in campo internazionale non può che essere accolto favorevolmente, occorre però non cadere nell'equivoco di far dipendere lo sviluppo della flotta nazionale dalla situazione dei nostri cantieri. Fra cantieri e armamento non esiste alcuna connessione se non quella che normalmente esiste fra fornitori e clienti ed a questi ultimi non si può chiedere di andare ad acquistare da chi vende a prezzi più alti. Tanto meno lo si può chiedere all'armamento che agisce in un mercato internazionale dove solo chi ha i costi di gestione minori riesce a sopravvivere all'accanita concorrenza. L'armamento nazionale ha sempre dimostrato la sua preferenza verso i cantieri nazionali non solo a parità di costo, ma, entro certi limiti, anche a costi maggiori, ed ovviamente sarebbe lieto che la crisi della industria cantieristica nazionale fosse finalmente, come tutti auspichiamo, superata, conservando ad essa la sua preferenza, ma tale

preferenza deve essere il risultato di una valutazione di convenienza economica e non una imposizione. Occorre perciò restituire all'armamento la possibilità di ordinare le navi ai cantieri liberamente scelti in relazione alle capacità di lavoro di questi e alle condizioni di pagamento offerte, così come avviene in tutti i principali Paesi marittimi che hanno una flotta mercantile consistente ed una sviluppata industria cantieristica, quali ad esempio la Gran Bretagna, la Francia, la Svezia, l'Olanda, la Norvegia e la Danimarca.

Altro problema sul quale occorre che il Ministero della marina mercantile porti la sua attenzione è quello della difesa del naviglio nazionale dalle discriminazioni di bandiera che vengono attuate da molti paesi. Purtroppo, tali discriminazioni vengono attuate a volte anche con la collaborazione dei nostri importatori ed esportatori che nei loro contratti di acquisto o di vendita accettano clausole che impongono per il trasporto navi di bandiera del Paese venditore od acquirente.

Alcune volte poi sembra si sia verificato anche il caso di contratti di vendita all'estero assistiti da garanzia dello Stato che prevedono clausole di tale natura. Tutto ciò è ovviamente dannoso per l'economia nazionale perchè dà luogo ad esborsi di valuta mentre le nostre navi navigano con spazi di stiva vuoti. Occorre convincersi che l'esportazione dei servizi è altrettanto importante se non di più, della esportazione della merce e sarebbe necessario che opportuna azione fosse svolta per evitare l'accettazione di clausole come quelle di cui si tratta.

Il Governo ha anche lo strumento per combattere le discriminazioni di bandiera, cioè la legge 4 marzo 1963, n. 388. È certamente uno strumento che va usato con cautela per evitare che dalla nostra azione si avvantaggino terzi Paesi a tutto danno della nostra economia, ma sembra ormai arrivato il momento che i Paesi marittimi tradizionali si convincano che non è con le note diplomatiche di protesta che si combattono le discriminazioni di bandiera ma che occorrono provvedimenti concordati che facciano intendere ai Paesi discriminanti che le di-

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

scriminazioni si possono ritorcere a loro danno.

Ovviamente, le azioni congiunte hanno le maggiori probabilità di successo, ma in attesa che esse si sviluppino qualcosa è possibile fare da soli, in occasione della stipulazione di accordi commerciali e di finanziamento con i Paesi che attuano discriminazioni di bandiera. È chiaro che in tali sedi è possibile negoziare ed avere maggiori probabilità di ottenere qualche risultato.

Passando ora ad esaminare i problemi dei porti, va anzitutto sottolineato che la loro vastità e complessità, la gravità delle loro implicazioni nei riguardi dello sviluppo economico del Paese, impongono, in termini che non è esagerato definire di drammatica urgenza, una azione di impegno e portata eccezionali per la quale sono necessarie le più ampie convergenze e gli sforzi integrati dell'iniziativa pubblica e dell'iniziativa privata.

La soluzione del « problema portuale » deve infatti necessariamente articolarsi in una numerosa serie di penetranti interventi ed iniziative — difficilmente graduabili in termini di priorità — che riguardano al tempo stesso infrastrutture, sovrastrutture, sistemi di amministrazione, sistemi di gestione di singoli servizi, ordinamento del lavoro portuale, eccetera.

La eccezionalità e la vastità del compito presuppongono la adozione di scelte politiche, e di conseguenti provvedimenti sul piano legislativo ed amministrativo, intese a coordinare, e muovere al conseguimento degli obiettivi di interesse generale, tutte le energie e i mezzi disponibili.

Infrastrutture. Le grandi opere infrastrutturali necessarie per portare il sistema portuale italiano a livelli di capacità funzionale adeguati alla continua evoluzione dei traffici, costituiscono — o dovrebbero costituire — il settore di massimo impegno dell'intervento pubblico.

La inadeguatezza dei finanziamenti previsti dal piano dei porti presuppone peraltro, anche in questo settore, la massima possibile apertura verso altre forme di intervento, in grado di integrare lo sforzo finanziario dello Stato. Si prospetta la opportunità di promuovere, anche attraverso la sollecita definizione di un regime giuridico generale dei porti (e delle zone portuali) industriali, il concentramento di iniziative industriali potenzialmente localizzabili, per motivi di ordine tecnico-economico, in ambito demaniale marittimo e in grado di finanziare le necessarie infrastrutture portuali.

In linea di principio e di diritto nulla osta alla concessione in uso esclusivo a privati di aree demaniali da destinare a porto o a zona industriale (cfr. Testo unico legge 16 luglio 1884, n. 2518).

Una siffatta politica da un lato allevierebbe il problema nei confronti dello Stato, dall'altro favorirebbe, con una maggiore localizzazione costiera dell'industria italiana, la soluzione del problema dei trasporti. La nostra industria, da questo punto di vista, non ha il grande vantaggio costituito, per esempio nei Paesi nel Nord Europa, dalle grandi vie fluviali di navigazione, ma potrebbe invece avvantaggiarsi — assai più di quanto oggi non avvenga — di quella grande via di navigazione « interna » quale anche il mare può considerarsi in rapporto alla particolare conformazione geografica del nostro Paese.

Sovrastrutture. Le probanti esperienze dei grandi porti del Nord Europa suggeriscono — nel quadro della suaccennata esigenza di integrazioni e convergenze fra iniziativa pubblica e privata — le linee di una politica alla quale potrebbero ostare solamente malintesi pregiudizi di carattere ideologico (del resto privi di fondamento in un Paese ad « economia mista » come è il nostro).

Nei porti del Nord Europa, da tempo, le pubbliche amministrazioni (Stato, Municipi, città-Stato, ecc., a seconda dei casi) hanno dedicato le loro energie e le loro risorse economiche alla attuazione delle grandi opere infrastrutturali (canalizzazioni, chiuse, banchinamenti, strade) e hanno devoluto ai privati imprenditori non solo la gestione dei servizi ma anche il finanziamento delle opere di sovrastruttura (magazzini, mezzi meccanici, ecc.) concepite e realizzate con stretta aderenza alle esigenze funzionali delle grandi imprese per operazioni portuali che in

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

quei porti hanno assunto la fisionomia di moderne aziende di tipo industriale.

Sistemi di amministrazione portuale. Si sta sviluppando la tendenza all'espansione di forme di amministrazione portuale « autonoma », con la istituzione di Enti e Consorzi autonomi, in parte ispirati al « prototipo » esistente nel porto di Genova fin dal 1903.

La adozione di forme ottimali di amministrazione portuale ha, come è ovvio, una grandissima importanza nella economia del « problema portuale » complessivo, e le scelte politiche che essa implica presuppongono lo sviluppo e l'approfondimento di una tematica assai complessa e delicata. Il Ministero della marina mercantile, particolarmente sensibile all'argomento, ha avviato studi in questa direzione, nell'intendimento di proporre ed attuare soluzioni originali, adeguate cioè ai tempi attuali e non ispirate alla pedissequa utilizzazione di modelli superati.

La difficoltà del compito è implicita nel molteplice ordine di esigenze contrapposte che occorre avere a mente nella ricerca della soluzione finale: da un lato la esigenza di dare ai molti (troppi) porti italiani forme di amministrazione per quanto possibile omogenee, sicchè ogni singolo scalo risulti armonicamente integrato nell'intero « sistema »; dall'altro la esigenza di adeguare le forme di amministrazione alle caratteristiche fortemente differenziate fra porto e porto (o quanto meno fra gruppi di porti) in rapporto sia alla specialità che all'entità dei traffici (in proposito si richiama la ormai indiscussa tendenza alla « concentrazione »). E ancora: da una parte la esigenza di assecondare il decentramento, l'autonomia e lo esercizio democratico del potere amministrativo; dall'altra la necessità del coordinamento centralizzato — soprattutto nel quadro della politica di piano — e la necessità del massimo decentramento personale dei poteri di decisione ed intervento necessari a dare agilità ed efficienza alla conduzione di un porto, considerato come una grande azienda di erogazione di un servizio complesso, articolato in una serie numerosa di singoli servizi.

Gestione di singoli servizi portuali. Nei porti si verifica la tendenza a situazioni di « esclusiva » nella gestione dei vari servizi, che sono solitamente affidati per autorizzazione o concessione (talvolta per legge) a persone private e, in taluni casi, a persone pubbliche.

La tariffazione dei servizi è affidata di solito all'autorità portuale che vi provvede mediante tariffe di imperio che hanno la forma di atti amministrativi.

Questo regime vincolistico, e soprattutto la tendenza al consolidamento di situazioni di « esclusiva », è una delle cause delle deficienze organizzative e della elevatezza dei costi, lamentate dagli utenti.

Ferma restando la natura sostanzialmente pubblicistica del servizio portuale complessivo, si rende necessario attuare una politica di incoraggiamento alla pluralità delle iniziative private nel settore dei servizi portuali, allo scopo di favorire, con gli altri positivi effetti della competizione, un costante rinnovamento di uomini, di energie e di incentivi in grado di assicurare l'espansione dell'attività portuale nel suo complesso.

Una siffatta politica farebbe giustizia, fra l'altro, delle situazioni di privilegio e delle rendite di posizione da più parti denunciate e certamente non tollerabili in una visione superiore dell'interesse generale.

Ordinamento del lavoro portuale. Caratteristica saliente del vigente ordinamento è la « riserva » del lavoro portuale stabilita dalla legge a favore delle « Compagnie » e dei « Gruppi » e la competenza dell'Autorità a stabilire, con atti amministrativi, le tariffe e le condizioni di impiego delle maestranze utilizzate dalle « Imprese per operazioni portuali » nelle operazioni di « imbarco, sbarco, deposito e movimento in genere delle merci » nell'ambito portuale.

Autorità, Compagnie portuali e « Imprese per operazioni portuali » sono pertanto i tre soggetti attivi principali, coinvolti — secondo la previsione legislativa — nel processo di produzione del servizio di movimento della merce, oggetto e fine principale dell'attività di ogni porto.

Il rigido vincolismo connesso al regime della riserva, in uno con lo squilibrio di

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

fatto esistente nel rapporto (di per sè anomalo da un punto di vista tecnico-economico) fra questi tre soggetti di un unico processo produttivo, sono la causa più profonda della crisi funzionale che innegabilmente affligge i nostri porti, soprattutto per l'assenza, nel settore del movimento delle merci, di una vera e propria organizzazione a carattere imprenditoriale, la cui affermazione nei porti italiani (a differenza dei maggiori porti stranieri) è stata resa impossibile dall'ordinamento e dalle forme in cui esso è stato attuato, che non hanno consentito alla « Impresa per operazioni portuali » la pienezza di compiti, poteri, incentivi, rischi e responsabilità ad essa connaturali.

I principali problemi sul tappeto per quanto riguarda la marina sovvenzionata (servizio di preminente interesse nazionale) si possono sintetizzare come segue:

- a) completamento della base giuridica regolamentatrice dei rapporti tra lo Stato e le società concessionarie, che, ad oltre cinque anni dall'entrata in vigore della legge 2 giugno 1962, n. 600, sembra finalmente pervenuta alla sua ultima fase, potendosene prevedere il perfezionamento entro la prima metà del prossimo anno;
- b) liquidazione alle società concessionarie del loro rilevantissimo credito verso lo Stato per sovvenzioni arretrate (ordine di grandezza: 80 miliardi di lire) onde evitare alle società stesse il grave onere di finanziamento (interessi passivi sul corrispondente ricorso al mercato finanziario), particolarmente sentito in una congiuntura non favorevole. Gli impegni relativi sono coperti soltanto in parte (per circa 40 miliardi) dagli stanziamenti nel bilancio dello Stato, donde la necessità di provvedere in qualche modo a fronteggiare lo scoperto;
- c) revisione, come ripetutamente prospettato, per iniziativa degli organi governativi (alla quale IRI e FINMARE hanno dato in molteplici occasioni tutto il loro appoggio), dell'attuale struttura dei servizi di preminente interesse nazionale, nella finalità di contenere l'onere per lo Stato in relazione alla progressiva lievitazione del fabbisogno di sovvenzione; revisione, quindi, ispirata al

conseguimento di una razionale correlazione fra il soddisfacimento degli interessi del Paese e l'onere che tale soddisfacimento comporta per lo Stato;

d) impostazione di un programma di rinnovamento del naviglio attualmente impiegato, nella duplice finalità di permettere l'adempimento delle funzioni proprie dei servizi di preminente interesse nazionale, mediante l'adeguamento dei mezzi all'evoluzione delle caratteristiche dei traffici, in concomitanza con una maggiore redditività economica e quindi con l'alleggerimento delle sovvenzioni.

È interessante, a chiusura di questi brevi cenni sulla navigazione sovvenzionata, ricordare che talvolta essa sopperisce ad esigenze in nessun altro modo risolvibili, addossandosi l'esercizio di linee così onerose da non poter essere assunte da nessun altro armatore.

A proposito dei servizi di preminente interesse nazionale si sono avute, di recente, molte lagnanze, ed anche interpellanze, per quanto riguarda il servizio per la Sardegna, nella linea, ad esempio, Genova-Porto Torres. Non si può certo pretendere che queste Compagnie di preminente interesse nazionale facciano dei miracoli. Sulla linea citata, ad esempio, la disponibilità di posti-passeggeri è di circa mille unità al giorno, mentre nei periodi estivi di punta, come a ferragosto. si è giunti ad avere anche 6.000 o 7.000 richieste di imbarco giornaliere: non si può certo pretendere che, a spese della collettività, si mettano in funzione altri mezzi che verebbero utilizzati soltanto 6 o 7 giorni l'anno. È quindi più giusto che gli interessati attendano due o tre giorni per partire sulle linee per la Sardegna, permettendo così di smaltire l'intero traffico con i mezzi attuali.

FABRETTI. È questione di organizzazione: si tratta di spostare le linee.

DE UNTERRICHTER, relatore. Non è possibile farlo in misura adeguata.

Circa i turisti stranieri, è bene compiere una opportuna campagna per invogliarli a

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

venire nel nostro Paese nei periodi in cui può essere assicurato loro ogni mezzo di trasporto.

Per quanto riguarda l'esame prettamente tecnico del bilancio, esso non presenta alcuna difficoltà, essendo redatto nelle forme tradizionali. Mi limiterò pertanto ad accennare a qualche variazione rispetto al bilancio del 1967. Innanzi tutto quella prevista dal capitolo 1101, che in realtà mi ha lasciato piuttosto perplesso: da 20 milioni a 120 milioni per le medaglie d'onore di lunga navigazione. La cosa mi ha lasciato molto perplesso, anche perchè si nota in un altro capitolo la mancanza della stessa somma (100 milioni), somma che nel bilancio precedente era destinata a studi e provvidenze per la pesca. Mi è stato spiegato che si tratta di una questione che si trascinava da anni e che risponde al vivo desiderio del personale navigante di ottenere questo modesto riconoscimento dopo anni e anni di navigazione.

Il capitolo 1135 (acquisto di mezzi nautici per le Capitanerie di porto) prevede una variazione in più di 150 milioni, variazione quanto mai opportuna, in quanto è giusto che le Capitanerie dispongano di mezzi adeguati ad incrementarne la funzionalità.

Altre variazioni sono previste al capitolo 5016 (contributo sugli interessi per operazioni di credito navale), da 3 miliardi 750 milioni a 5 miliardi, e al capitolo 5045 (fondo di rotazione previsto dalla legge 27 dicembre 1956, n. 1457) da « per memoria » a 300 milioni.

Va posto in evidenza, comunque, che negli appositi fondi del Ministero del tesoro sono accantonati 14 miliardi e 375 milioni di lire per provvedimenti legislativi in corso che rientrano nella competenza del Ministero della marina mercantile. Questi fondi verranno utilizzati prevalentemente per l'intervento pubblico in favore dell'industria cantieristica, il cui relativo disegno di legge è in attesa di essere esaminato dalla nostra Commissione.

Per quanto riguarda i residui passivi, essi si riferiscono a somme legalmente impegnate e non potute pagare alla chiusura di ogni anno finanziario. Tali somme, a norma dell'articolo 152 del regolamento per l'amministrazione del patrimonio e per la contabilità generale dello Stato, sono trasportate ai corrispondenti capitolo del nuovo esercizio in sedi separate dalle competenze del medesimo. Ciò in quanto il bilancio di previsione dello Stato è un bilancio di competenza, che prevede le spese che lo Stato assume l'obbligo di pagare nel corso dell'esercizio, prescindendo dal considerare se le somme relative saranno in effetti pagate nello stesso esercizio o successivamente.

Conseguentemente, mentre per un bilancio di cassa una forte consistenza dei residui passivi potrebbe, tra l'altro, essere indice di errata previsione, per un bilancio di competenza, invece, l'ammontare dei residui passivi non ha rilevanza, perchè il pagamento non è altro che una fase conseguente successiva nel tempo in relazione alla natura esclusivamente creditoria o debitoria del bilancio stesso. È inoltre utile precisare che l'accertamento dei residui passivi alla data odierna non rispecchia l'esatta entità degli stessi, perchè nel corso dell'anno finanziario corrente e durante il mese di gennaio 1968 potranno essere ordinati ed eseguiti in conto della competenza 1967 numerosi pagamenti di cui ora non è possibile prevedere l'entità. Di conseguenza le somme che vado ad indicare saranno passibili di notevoli variazioni. Tali somme indicano i principali residui passivi concernenti il bilancio del Ministero della marina mercantile.

Capitolo 5018 (contributi previsti dalla legge 29 novembre 1965, n. 1372, a favore delle costruzioni navali): stanziamento, lire 9 miliardi 950 milioni; impegni assunti lire 9.758.860.612; pagamenti ordinati lire 1 miliardo 502.398.465; vi sono quindi residui passivi per lire 8.256.462.147.

In particolare, è da osservare che, per le norme contenute nella legge 29 novembre 1965, n. 1372, la concessione del contributo e il relativo atto formale di impegno vengono emessi in relazione alla data di inizio dei lavori delle costruzioni navali. La liquidazione del contributo avviene mediante la corresponsione di anticipi secondo lo stato di avanzamento dei lavori (al raggiungimento

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

del 25 per cento, 50 per cento e 75 per cento), e del saldo a costruzione ultimata.

Poichè il raggiungimento di dette percentuali avviene in tempo successivo a quello dell'impegno, ed il pagamento dei saldi, inoltre, a causa della complessa documentazione occorrente per le liquidazioni, può essere richiesto dagli interessati entro due anni dalla data di entrata in esercizio dell'unità, è evidente che i pagamenti non potranno essere disposti entro lo stesso esercizio finanziario nel quale è stato assunto l'impegno.

Il capitolo 5016 (contributo negli interessi su operazioni di credito navale, in base alla legge 9 gennaio 1962, n. 1, e successive modificazioni ed integrazioni), prevede uno stanziamento di lire 4 miliardi 250 milioni; gli impegni assunti assommano a lire 3 miliardi 15.844.058; sono stati ordinati pagamenti per 8.884.376 lire. I residui ammontano quindi a 3.006.959.682 lire.

È da osservare che la legge 9 gennaio 1962, n. 1, entrata in vigore il 3 marzo 1962, ha inteso assistere anche i lavori iniziati dopo il 30 gennaio 1961. La corresponsione del contributo sugli interessi è inoltre disposta in dipendenza dei piani di ammortamento, ed è effettuata a rate semestrali.

Pertanto, data la natura programmatica della legge stessa, e in conseguenza della retroattività di essa, i pagamenti vengono necessariamente disposti in esercizi successivi a quelli per i quali sono stati assunti gli impegni.

Il capitolo 1174, che prevede sovvenzioni alle società assuntrici di servizi marittimi e compensi per speciali trasporti con carattere postale e commerciale, contiene residui per l'ammontare di 47.337.016.944 lire. Tali residui sono dovuti alle seguenti ragioni.

La legge 2 giugno 1962, n. 600, concernente il riordinamento dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale, ha fissato, come è noto, in lire 23 miliardi 600 milioni annui l'ammontare iniziale delle sovvenzioni da corrispondere alle quattro società di navigazione del gruppo Finmare (Italia, Lloyd triestino, Adriatica e Tirrenia), per l'esercizio delle linee di preminente interesse na-

zionale, a partire dal 1º luglio 1962. La stessa legge ha altresì stabilito che le suddette sovvenzioni iniziali possono essere revisionate sia per l'immissione in servizio di navi di nuova costruzione, o trasformate o trasferite in proprietà dall'una all'altra delle società del gruppo, sia in relazione alle variazioni intervenute negli introiti ed in alcune voci di spesa (costi del personale, del combustibile e della manutenzione delle navi). Questa ultima revisione della sovvenzione ha luogo ogni due anni con effetto dal biennio successivo al periodo al quale si riferisce, ad eccezione della previsione iniziale (straordinaria) che ha luogo per il periodo 1º luglio 1962-30 giugno 1963, con effetto dal 1º luglio 1962 e con validità fino al 31 dicembre 1964.

È altresì noto che le convenzioni base con le società, a causa della complessità delle questioni da risolvere che hanno comportato laboriose trattative con le interessate ed un nutrito scambio di consultazioni tra le varie Amministrazioni, si sono potute stipulare soltanto nel gennaio 1965 e sono state registrate nel settembre successivo. Soltanto dopo il settembre 1965, quindi, si è potuto dare inizio alle procedure per le revisioni conseguenti alla entrata in esercizio di nuove navi; infatti, nel giro di alcuni anni (agosto 1962-luglio 1965), sulla base di un vasto programma di potenziamento e ammodernamento nel naviglio adibito alle linee di preminente interesse nazionale, sono stat immesse 15 grandi nuove unità oltre a diverse navi trasferite da una società all'altra.

Per le unità entrate in linea nel periodo 1º luglio 1962-30 giugno 1963, le convenzioni aggiuntive sono state stipulate nel dicembre 1966 e registrate nel maggio del 1967. Pertanto, solo dopo tale epoca è stato possibile dar corso ai provvedimenti di revisione straordinaria della sovvenzione, valida, come sopra accennato, fino al 31 dicembre 1964. Attualmente sono in corso di avanzata preparazione gli atti aggiuntivi per gli avvenimenti verificatisi dal 1º luglio 1963 al 31 dicembre 1964. Dopo la stipulazione di tali convenzioni aggiuntive, la cui firma è ormai imminente, sarà possibile dar corso ai provvedimenti di revisione ordinaria.

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

A causa del complesso meccanismo instaurato dalla legge n. 600 e per il fatto di dover procedere alle revisioni in un certo determinato ordine, è risultato impossibile dai corso rapidamente alle varie procedure. Tuttavia, man mano che gli eventi si verificavano, è sorta la necessità di calcolare, sia pure in modo approssimato, i relativi oneri, e di chiedere lo stanziamento in bilancio dei fondi di copertura gradualmente, onde evitare la formazione di un onere complessivo assai rilevante che avrebbe creato, al momento della richiesta di stanziamento, notevoli difficoltà all'Erario ed ulteriori ritardi per il perfezionamento degli atti.

Da tutto ciò discende che la sopraindicata cifra di lire 47.337.016.944 rappresenta il cumulo dei residui passivi esistenti al 31 dicembre 1966 cioè di quelle somme iscritte sul capitolo 1175 degli stati di previsione della spesa del Ministero per gli anni 1965 e 1966 e non ancora utilizzate a quella data, poichè i relativi provvedimenti, come sopra detto, non erano stati ancora approntati.

Al riguardo, si fa però rilevare che nel corrente anno finanziario, a seguito della stipulazione delle convenzioni aggiuntive per gli avvenimenti verificatisi dal 1º luglio 1962 al 30 giugno 1963 e del perfezionarsi degli atti relativi alla revisione straordinaria della sovvenzione, sono stati effettuati, a favore delle società di preminente interesse nazionale, pagamenti per complessive lire 37 miliardi 740.241.865.

Pertanto, l'ammontare dei residui che al 31 dicembre 1966 era di lire 47.337.016.944 si è ridotto, per effetto dei suddetti pagamenti, a lire 9.596.775.079 contro un debito dello Stato, nei confronti delle società, alla stessa data, complessivamente valutato a lire 55.187.592.589, così distinto:

Soc. « Italia » L. 18.695.466.577

» « Lloyd Triestino » » 13.818.818.153

» « Adriatica » . . . » 9.579.055.904

» « Tirrenia » . . . » 13.094.251.955

Totale . . . L. 55.187.592.589

Si fa infine presente che la sopra indicata cifra di lire 9.596.775.079 verrà completamente utilizzata non appena saranno perfezionate le convenzioni aggiuntive per gli avvenimenti verificatisi fino al 31 dicembre 1964, attualmente, come accennato, in avanzato stato di preparazione.

L'esame del problema dei residui passivi ci porta dunque ad una conclusione senz'altro positiva, dimostrando come il Ministero della marina mercantile svolga la sua attività con un ritmo ragionevole e come i residui stessi non siano da imputare a negligenza.

La relazione della Corte dei conti sullo esercizio finanziario 1966 non reca alcuna osservazione di particolare rilievo. Solo, all'inizio, accenna alle spese delle Capitanerie di porto, osservando quanto segue:

« a) Spese in economia delle Capitaneria di porto. — Il regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 19 aprile 1956, n. 461, stabilisce che le Capitanerie di porto possono provvedere in economia alla manutenzione ordinaria degli edifici demaniali, alla sistemazione e manutenzione dei relativi impianti, all'acquisto, manutenzione, riparazione e adattamento ed esercizio dei mezzi di trasporto terrestri e nautici, all'acquisto di attrezzature e materiali per i servizi tecnici e per il servizio di sicurezza dei porti e per le caserme. In base alla cennata norma, le Capitanerie debbono richiedere per l'effettuazione delle anzidette spese, l'autorizzazione alle Direzioni marittime ovvero al Ministero, a seconda che l'importo sia o meno superiore a lire 15.000 (articolo 2), corredando le richieste di prospetti, perizie e preventivi (articolo 3), e dando la dimostrazione della regolare esecuzione dei lavori e degli acquisti fatti (articolo 5). Le modalità e i limiti per l'effettuazione di tali spese debbono essere indicati all'inizio di ogni esercizio finanziario, dall'Ispettorato generale delle capitanerie di porto (articoli 2 e 5).

L'Ispettorato generale delle Capitanerie, invece, assai spesso, come è risultato dai rendiconti dei comandanti di porto, assume determinazioni in ordine a singoli acquisti e lavori da eseguire. L'organo predetto, infatti, vagliata la convenienza della spesa, pone dei limiti al suo ammontare e

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

ne autorizza il pagamento sui fondi già a disposizione dei Comandanti di porto mediante ordini di accreditamento. Di guisa che la facoltà attribuita a detti Comandanti di provvedere in economia alle occorrenze dei propri servizi, sotto la vigilanza della superiore autorità, viene di fatto esercitata dall'Ispettorato medesimo. Senza, poi, considerare che così facendo appare persino superfluo il ricorso all'ordine di accreditamento, essendo senza dubbio più sollecito addivenire alle liquidazioni a mezzo di mandato diretto ».

Sarebbe quindi opportuno emanare una nuova circolare che modificasse la norma di cui sopra.

Prima di concludere vorrei accennare alla marina da diporto, il cui sviluppo potrebbe portare questo nostro Paese « marinaro » ad una maggiore comprensione e ad un maggiore interesse per i problemi del mare. È vero che l'esercizio di tale sport è generalmente riservato alle classi abbienti; però esistono anche delle imbarcazioni, ad esempio a vela, di modesto costo, la cui diffusione potrebbe dar gioia a parecchi giovani e, al contempo, dare lavoro a maestranze qualificate. Bisognerebbe però ridurre le formalità burocratiche che oggi incombono su chi intenda servirsi di piccoli navigli, e dimostrare anche una certa tolleranza dal punto di vista fiscale; poichè chi dispone di larghi mezzi può anche non risentire di tante limitazioni, ma lo stesso non si può ovviamente dire della grande massa della popolazione.

Ho finito. Ringrazio il ministro Natali ed i colleghi per la cortese attenzione prestatami.

A D A M O L I . Sarebbe opportuno la scriare all'onorevole Ministro il tempo di riflettere sulla relazione del collega De Unterrichter, che è stata impostata secondo una certa linea, affinchè egli possa esprimere il pensiero del Governo con meditata cognizione di causa. La conclusione della discussione generale potrebbe pertanto essere rinviata alla prossima settimana.

PRESIDENTE. Avete udito la proposta del senatore Adamoli. Non facendosi ossercazioni, rimane stabilito che concluderemo la discussione di questo bilancio nella prossima seduta.

LOMBARDI. Onorevole Presidente, prima di entrare nel merito degli argomenti toccati dal collega de Unterrichter vorrei fare osservare come purtroppo il termine assegnatoci per i nostri lavori stia per scadere, per cui dovranno essere i nostri successori, nella prossima legislatura, a trovare quelle soluzioni che noi non siamo riusciti a rinvenire nella presente sui vari problemi sottoposti al nostro esame. Dico questo non per muovere una critica ma per riconoscere ciò che è già stato oggetto di unanime riconoscimento: tante questioni vengono infatti trattate a velocità estrema, per cui dobbiamo chiederci se veramente noi rappresentiamo qualcosa nel dibattito parlamentare, che è così ampio ed impegnativo.

Tale considerazione mi è stata suggerita proprio dalla vastità dei problemi che sono stati egregiamente affrontati dal collega de Unterrichter per quanto concerne il settore della marina mercantile. Ad esempio, la questione dei porti richiederebbe un'analisi, un interessamento profondo per superare l'antitesi continua esistente tra le esigenze espresse da quell'articolo del Codice della navigazione che tratta dell'autonomia portuale e l'attuale situazione dopo la spinta dell'azione sindacale nel campo del lavoro delle compagnie; ad ogni modo, volendo affrontare soltanto rapidamente alcune questioni, mi soffermerò su quella della bilancia dei noli.

Ho già richiamato tale problema, poichè non possiamo ammettere, dopo il conseguimento, pochi anni orsono, di un saldo attivo cui è seguita una curva discendente che ha toccato la sua punta massima in un saldo passivo di 120,4 milioni di dollari (corrispondente a 760 miliardi di lire), di dover precipitare ulteriormente; ma ciò sembra inevitabile, dato che l'impegno da noi assunto attraverso il Piano quinquennale per aumentare la nostra flotta non è

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

parallelo all'aumento del traffico delle merci nel campo portuale. Noi abbiamo infatti previsto un quadruplicamento, dal 1963, del movimento delle merci nei porti, mentre la nostra flotta si duplica soltanto, secondo le previsioni del Piano; e, in tale situazione, l'aumento del divario nella bilancia dei noli sarà enorme: come ho già avuto occasione di dire, la situazione non può essere risolta col milione e mezzo circa di tonnellate di stazza lorda indicate dal Piano stesso.

Sulla questione delle « bandiere-ombra », ho sentito il parere del relatore, favorevole, in sostanza, alla repressione di questa situazione di pirateria. La libertà del mare ha recato grandi benefici ai commerci e alla civiltà del mondo, ritengo quindi che questo fenomeno delle « bandiere-ombra » sia intollerabile, anche dal punto di vista della solidarietà internazionale.

Si è proposto di ricorrere temporaneamente, in occasione di accordi commerciali, all'espediente di porre delle condizioni precise ai paesi che sfruttano al massimo questi sistemi. Bisognerà, comunque, affrontare questo problema per decidere la repressione di un sistema che è la negazione assoluta di ogni forma di solidarietà marittima tra le Nazioni.

Il problema dei porti concerne un aspetto estremamente importante, addirittura vitale, per la nostra economia. Infatti, è noto che l'Italia sviluppa la propria industria nel campo della trasformazione di materie prime; per far ciò, le nostre industrie usufriuscono dei porti per un notevole commercio di importazione ed esportazione. Il problema va quindi ben considerato anche perchè riteniamo che non sia stata vista nella giusta dimensione l'importanza delle infrastrutture per i trasporti internazionali; lo ha osservato anche il collega Zannier, quando ha parlato dei sistemi stradali e io lo ripropongo per il sistema portuale e, a questo proposito, riterrei opportuna una riforma nel campo delle competenze. Come il Ministero della pubblica istruzione, nel settore dell'edilizia scolastica, ha assunto la competenza programmatrice, sia pure di concento con il Ministero dei lavori pubblici, allo stesso modo si dovrebbe fare in questo settore, attribuendo al Ministero della marina mercantile la priorità della programmazione del settore, naturalmente di concerto con il Ministero dei lavori pubblici. Certamente, oggi, gli ottimi rapporti esistenti tra questi due Ministeri producono già buoni effetti, ma sarebbe molto meglio riordinare in maniera più organica le rispettive competenze.

Detto questo, non aggiungo altro perchè non è possibile entrare nel merito di tanti problemi, dato il tempo limitato.

FABRETTI. Signor Ministro, onorevoli colleghi, non nascondo le mie perplessità e il mio imbarazzo a dover affrontare questo dibattito in quanto, nelle cifre e nelle previsioni contenute nel bilancio al nostro esame non si intravede una sensibilizzazione, uno sforzo, da parte del Governo, per affrontare e avviare a soluzione i complessi problemi di un settore di vitale importanza per lo sviluppo dell'economia nazionale del nostro Paese. Lo stesso imbarazzo è stato posto in evidenza anche dal relatore e non per la prima volta; ricordo infatti che anche lo scorso anno il senatore de Unterrichter sollevò le sue perplessità e il suo disaccordo sostanziale per il divario esistente tra le esigenze dei vari settori dell'economia marittima e gli interventi che, nel quadro generale del bilancio dello Stato, si intendevano attuare.

Farò solo alcune considerazioni schematiche sulle cifre in rapporto ai vari settori. Chiederò qualche chiarimento su qualche voce di bilancio, riservandomi di ampliare e approfondire certi aspetti con successivi interventi. Comincerò anch'io a citare delle cifre raffrontandole con quelle delle scorso anno.

Il relatore ci ha già ricordato che il bilancio del 1967, fra parte corrente in bilancio e conto capitale, prevedeva una spesa, per la marina mercantile, di 91.585,1 milioni. Il bilancio del 1968 eleva questa cifra a 93.234,9 milioni, con un aumento di 1.649,8 milioni. Ha già detto il relatore che queste somme sono per oltre il 60 per cento assor-

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

bite dalle sovvenzioni alle Società di preminente interesse nazionale.

Ancora una considerazione negativa: mentre il bilancio generale dello Stato ha avuto un incremento notevole, lo stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile ha subito un aumento di circa il 2 per cento; cioè, nel quadro globale della politica degli investimenti, il settore marinaro, pur così importante, è stato totalmente trascurato dal Governo.

E, questa, una considerazione che scaturisce dalle cifre, che difficilmente si possono contestare. Io credo che anche il Ministro avverta una certa amarezza per l'impossibilità di disporre di mezzi adeguati e che si renda conto che questo problema dell'economia marittima non trova, da parte del Governo, la dovuta attenzione, con conseguenze negative per tutto il Paese.

Passando ora a esaminare taluni problemi del settore della marina mercantile, dico subito che non approfondirò la questione portuale, richiamando a questo proposito quento detto dal senatore Adamoli nel corso della discussione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici, e limitandomi a brevi osservazioni.

Pare (e lo ha ribadito anche il relatore nel suo intervento) che la nostra struttura portuale sia assolutamente inadeguata; nonostante la disponibilità di 75 miliardi di lire, essa si dimostra sempre più arretrata a fronte dello sviluppo delle tecniche e all'espansione del traffico portuale. Prendiamo, ad esempio, l'introduzione dei containers che, come ha già ricordato il senatore Adamoli, sotto il profilo tecnico è considerata la più importante rivoluzione nel campo dei trasporti marittimi dopo il passaggio dalla vela al motore. In questo campo, ci troviamo in una situazione paradossale, non soltanto dal punto di vista delle attrezzature, ma anche in tema di collegamenti dei porti e delle ferrovie e siamo giunti ad un punto tale che dovrebbe preoccupare tutti, perchè nessuno dei nostri maggiori porti si avvia ad essere in grado di utilizzare questi moderni mezzi di trasporto delle merci.

È necessario, quindi un aumento degli stanziamenti previsti per il settore portuale nel Piano quinquennale di sviluppo.

A mio giudizio, lo sviluppo tecnologico dei porti porterà a un approfondimento del complesso problema dei diritti delle compagnie portuali, relativamente al quale possono anche essere eliminati, se vi sono, storture e abusi.

Il problema merita quindi un approfondimento e una risposta.

Quanto al problema dei cantieri, il relatore è stato ottimista affermando che l'indice di produzione dei primi sei mesi del 1967 consente di guardare con buone prospettive alla realizzazione delle previsioni del piano quinquennale.

Io credo che alcune cifre ci debbano far riflettere: nel 1960 l'Italia ha prodotto 447 mila tonnellate di naviglio nuovo, pari al 5,7 per cento della produzione mondiale; nel 1966 la produzione italiana di naviglio nuovo, comprese le navi costruite per altri Paesi (perchè vi sono ancora Paesi che fanno commissioni di lavoro ai nostri contieri), è stato di 530 mila tonnellate, pari al 4,1 per cento della produzione mondiale.

Si tenga conto che nel 1960 la produzione cantieristica mondiale è stata di 8.382.000 tonnellate di navi nuove e nel 1966 tale produzione è salita a 14.105.000 tonnellate, dal che si può rilevare che l'incidenza della produzione cantieristica italiana sulla produzione mondiale è notevolmente diminuita.

Ora, la via principale — secondo certi orientamenti — per superare questo handicap viene individuata principalmente nella concentrazione dei cantieri e nel loro ridimensionatento. La Fincantieri afferma che bisogna sollecitare il varo della nuova legge, che prevede uno stanziamento di circa 90 miliardi di lire, in sostituzione della legge n. 1372 del 29 novembre 1965, la quale ha cessato di operare il 31 dicembre 1966, e ciò per evitare il perdurare della sospensione dei benefici all'industria.

Ora, sebbene questa impostazione non sia mai stata condivisa da parte nostra, giunti a questo punto risulta estremamente difficile suggerirne una nuova.

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

Desidererei tuttavia avere talune delucidazioni, anche se della questione delle sovvenzioni ai cantieri discuteremo più a fondo quando il provvedimento relativo sarà portato al nostro esame. Nel conto dei residui passivi attinenti al bilancio del Ministero della marina mercantile, su un totale di lire 102.206.241.026, circa 51 miliardi concernono somme non spese per contributi previsti dalla legge 17 luglio 1954, numero 522 (recante provvedimenti a favore dell'industria), per contributi negli interessi su operazioni di credito navale, per contributi ai proprietari di navi mercantili, ed infine per contributi previsti dalla legge 29 novmebre 1965, n. 1372 a favore delle costruzioni navali (una parte di queste somme concerne sovvenzioni di 'avori in corso per navi commissionate e non ancora ultimate). Per quanto concerne, però, il capitolo 8013, dove si parla di un importo di più di 15 miliardi di lire che si riferisce ai contributi previsti dalla legge 17 luglio 1954, n. 522, recante provvedimenti a favore dell'industria, vorrei far rilevare che questa legge non opera più da alcuni anni. Come mai, allora, vi sono ancora detti fondi residui e per una cifra così elevata? Faccio questa domanda perchè, se attualmente sussistono questi fondi, sarebbe opportuno valutare il modo migliore di utilizzarli.

Tornando al discorso di fondo, l'orientamento governativo in materia di cantieri ricalca il vecchio sistema delle sovvenzioni. A tale proposito però vorrei porre questa domanda: vi è un rapporto adeguato fra la produzione cantieristica e la flotta necessaria all'Italia, oltre alle possibili richieste di commesse estere di nuove navi? I nostri cantieri sono cioè in grado di soddisfare una maggiore domanda nazionale in aggiunta a quella dei committenti esteri? Io credo che la risposta a questa domanda sia negativa: non vi è un rapporto adeguato fra le esigenze dell'Italia e la capacità produttiva dei nostri cantieri. Allora c'è da chiedersi: quale impegno, quale piano, ha elaborato il Governo acciocchè la risposta a tale quesito diventi positiva?

Personalmente ritengo che non si possa giungere ad una soluzione del problema perseguendo la linea degli aiuti; credo, cioè, che in questo modo i cantieri non possano esser messi in condizione di soddisfare le esigenze della flotta del nostro Paese ed anche quelle dei committenti esteri.

Si ritiene che il tema di fondo sia quello di realizzare navi a costi minori; prevale ancora — e qui si accentua la nostra critica — la politica delle sovvenzioni, dei bassi salari e del ridimensionamento, e questo nonostante le nostre sollecitazioni per una diversa politica e nonostante l'esperienza che ci viene da altri Paesi che hanno saputo risolvere in altro modo il problema dei costi. Sappiamo che su una nave realizzata in Italia vi una incidenza notevole dei costi, ma la ragione di ciò non va ricercata nell'entità dei salari, bensì nell'attuale struttura cantieristica e nel collegamento di essa col complesso della produzione industriale. Non si affronta, però, la via dei « costi congiunti », neppure nell'ambito delle varie aziende di Stato: in questo modo, quindi, non si adotta un sistema corretto di coordinamento, l'unico che consentirebbe una effettiva riduzione dei costi delle navi. Riteniamo, perciò, che l'azione del Governo sia indirizzata in modo sbagliato non soltanto per quanto concerne la ricerca del coordinamento dei costi, ma anche per quanto attiene alle tecniche nuove, così come avviene per i porti, dove esiste una situazione estremamente preoccupante di arretratezza.

È vero che il Ministero ha reso noto che è in fase di studio la realizzazione di una nave a propulsione nucleare; ma a tale proposito desidero far rilevare che in questo campo, oltre agli Stati Uniti e all'Unione sovietica, che si trovano all'avanguardia, c'è anche il Giappone (che noi critichiamo e che ci preoccupa perchè lo vediamo invadere il mercato delle costruzioni navali) il quale è in fase avanzata e ci metterà in condizioni di inferiorità; vi è, infatti, un notevole processo di allargamento dell'influenza dell'industria giapponese, che si sta accaparrando le commesse navali dei Paesi esteri. La stessa Germania, nel campo del Mercato comune europeo, si trova in migliore posizione della nostra, tanto è vero che

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

presto entrerà in funzione una nave a propulsione nucleare di sua produzione.

In questa situazione, onorevole Ministro, cosa fa l'Italia? Potrà essere assicurato più lavoro ai cantieri senza ridurre le loro capacità produttive? In altre parole, il nostro Paese ha bisogno, per le esigenze dei suoi traffici marittimi, di una flotta mercantile più vasta, più specializzata e più moderna? La risposta è: sì. Noi riteniamo che questa sia l'esigenza che il Governo deve soddisfare, ma con i fatti e non con la politica che attualmente persegue, esigenza che può essere soddisfatta solo se si tiene presente la situazione economica che ora è abbastanza confortante.

Per rendersi conto di questo, del resto, basta esaminare l'andamento dei traffici marittimi a livello mondiale: nel 1960 la quantità di merce trasportata via mare è stata di 1.068 milioni di tonnellate; nel 1966 si parla di 1.699 milioni di tonnellate, con un incremento del 59 per cento. Inoltre, secondo le previsioni fatte dagli armatori privati e dalle aziende pubbliche, di altri Paesi e del nostro, il traffico marittimo a livello mondiale si espanderà ulteriormente ancora per parecchi anni.

Per quanto concerne l'Italia, nel 1960 il traffico complessivo è stato di 101.762.952 tonnellate; nel 1966 è stato di 213.271.377 tonnellate, con un incremento del 110 per cento; cioè,mentre il traffico mondiale ha avuto un incremento del 58 per cento, quello italiano ha avuto un incremento del 110 per cento, il che dimostra una notevole tendenza all'espansione. Io mi chiedo, pertanto, dove saremmo giunti se avessimo avuto attrezzature portuali moderne.

Il senatore Lombardi giustamente ha lamentato la perdita che si verifica nel settore dei noli sulla bilancia dei pagamenti, perdita che — ove non si provveda in tempo — sarà destinata ad accrescersi ulteriormente, con tutte le inevitabili conseguenze negative che un fatto di questo genere comporta.

Esaminando quindi l'espansione del traffico e facendo un rapporto fra il traffico e la nostra flotta ci accorgiamo che la situazione è veramente sconfortante. Alcune cifre ci possono dare la nozione esatta della situazione. Il passivo della bilancia dei pagamenti (110 miliardi di dollari nel 1966) nel 1967 è destinato a peggiorare. Vi sarà un ulteriore aggravio di spese per le merci che vengono trasportate da navi straniere. Nel 1965, su un totale di 109 milioni 360 mila tonnellate importate dall'Italia, la presenza della bandiera straniera è stata del 71,4 per cento, la presenza di quella italiana è stata del 28,6 per cento. Nel 1966 questo rapporto è peggiorato perchè mentre le merci importate sono salite a 124 milioni 862 mila tonnellate, la presenza della bandiera italiana dal 28,6 per cento è scesa al 27,6 per cento.

Il problema da affrontare, quindi, è molto serio perchè si tratta della difesa della nostra economia ed io ritengo che a livello internazionale il nostro Paese deve far sentire la propria voce. Mi rendo conto che è sempre difficile adottare un sistema protezionistico, ma quando vediamo che la Francia dal 1964 impedisce a chiunque di sviluppare traffici via mare con l'Algeria e la Tunisia, ciò significa che esiste qualche mezzo, oltre alle solite raccomandazioni, per evitare danni gravi alla propria economia. So bene che questo non è sufficiente: la via maestra, infatti, per risolvere tale problema consiste nell'ammodernamento della nostra flotta, nel metterla, cioè, in condizione di assolvere meglio alle proprie funzioni e di vincere quindi la concorrenza straniera.

È stato già detto, inoltre, che vi è una certa tendenza a dare in gestione a privati linee di navigazione che sono remunerative, mentre le società di navigazione di preminente interesse nazionale si accollano l'onere di linee sostanzialmente passive. Credo che a tale riguardo sarà difficile trovare un equilibrio per quanto concerne il trasporto dei passeggeri; comunque è una cosa che deve essere fatta. Ma lo sforzo maggiore deve essere compiuto nel campo delle linee di navigazione per il trasporto delle merci: è in corso infatti un processo di trasformazione in tanti paesi: Africa, America latina, Asia; si tratta di economie che si sviluppano, vi è un processo di industria7ª COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., post. e tel., mar. merc.)

lizzazione, eccetera, per cui è inevitabile che, moltiplicandosi i rapporti commerciali, questi paesi ricerchino scambi anche con l'Italia. Si tratta, comunque, di un problema che va affrontato seriamente, con adeguata prospettiva.

Il problema della flotta italiana non consiste tanto nella protezione della nostra bandiera quanto nel porre in grado le società di navigazione di allacciare, mantenere e sviluppare questi rapporti. E allora la questione di fondo riguarda la situazione della flotta italiana rispetto ai traffici italiani ed alla flotta mondiale. Come ho detto, la flotta italiana si sviluppa in misura inadeguata allo sviluppo dei traffici. Basti pensare che la flotta mondiale aveva, al 31 dicembre 1966, un tonnellaggio complessivo di 165.854.050 tonnellate, con un tasso di aumento del 6 per cento, un tasso che diventerà ancora maggiore negli anni a venire. Vi sono ordinativi per 59 milioni di tonnellate per i vari cantieri. In Italia, è vero, si è avuto quel determinato sviluppo sottolineato dal relatore, ma, detratte le commesse estere, il tasso di incremento della flotta italiana è stato nel 1966 del 2,9 per cento. Di questo passo non credo che arriveremo ad avere una flotta adeguata sia rispetto allo sviluppo dei traffici mondiali, sia, soprattutto, rispetto alle esigenze dei traffici del nostro Paese.

Si parla di un incremento di 1 milione e 500 mila tonnellate nel prossimo quinquennio. Non solo noi riteniamo questa cifra insufficiente, ma dubitiamo fortemente che entro i prossimi cinque anni, cioè per il 1970, essa possa essere raggiunta.

Il problema va dunque affrontato seriamente, anche dal punto di vista dell'ammodernamento. Esiste un piano in questo senso? Qual'è l'età media delle nostre navi? Su 6 milioni di tonnellate circa della nostra flotta, 1 milione 350.959 è costituito da navi che contano dai 15 ai 30 anni di vita. Se poi dovessimo fare un raffronto con il naviglio di altri Paesi europei...

N A T A L I , *Ministro della marina mercantile*. La vita media delle nostre navi è di 10 anni.

FABRETTI. Queste sono cifre ufficiali: navi per 516.772 tonnellate hanno dai 15 ai 19 anni; da 20 a 24 anni hanno navi per 675.112 tonnellate...

G E N C O . Non si può ammodernare tutto in una volta!

Queste cifre, poi, vanno rapportate a quelle di 4, 5, 6 anni fa.

FABRETTI. Ammetto che è stato avviato un processo di rinnovamento. Ma bisogna vedere qual'è la condizione della nostra flotta rispetto a quella di altri Paesi d'Europa. Basta pensare a quella inglese per rendersi conto che siamo assai indietro, nonostante l'avviato processo di rinnovamento. Quello che voglio dire, comunque, è che non si fa una politica adeguata. È una questione di convinzioni.

Passando al settore della pesca, che cosa si fa per la distribuzione, per le attrezzature (impianti di conservazione e trasformazione del prodotto ittico), per la preparazione tecnico-professionale del personale? Io vorrei sentire dal Ministro che si disporrà un piano pluriennale in proposito. So che egli si appassiona a questi problemi: assuma un impegno a nome del Governo in questo campo! Perchè dobbiamo spendere 80 miliardi l'anno per comperare prodotti all'estero (eravamo a 60 due anni fa), nonostante che il nostro Paese non consumi molto pesce rispetto ad altri?

Vorrei, poi, sempre relativamente a questo settore, delle delucidazioni dal Ministro su alcune voci del bilancio.

Nel citato allegato A, concernente i residui passivi, al capitolo 5035, sotto la denominazione: « spese per la ricerca di nuovi banchi di pesca mediante campagna esplorative », vi è una cifra di lire 50.382.324, quando nello stato di previsione (stesso capitolo 5035) è prevista una spesa di 9 milioni di lire per le campagne di pesca. La cifra di oltre 50 milioni di residui passivi al 31 dicembre 1966 è risultante da somme stanziate da alcuni anni e non spese. Che cosa si fa, dunque?

Sempre nell'allegato A, il capitolo 1186, sotto la denominazione: « contributo ai pe-

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

scatori », reca un residuo di lire 563.545.000; per il 1967 la somma stanziata ammonta a lire 566 milioni 180 mila; per il 1968 non è previsto alcuno stanziamento.

N A T A L I , Ministro della marina mercantile. La legge speciale per le calamità atmosferiche aveva previsto una somma di 500 milioni di lire.

FABRETTI. In proposito vorrei sapere come sono trattati i pescatori: tutti noi rammentiamo che cosa è stato dato ai familiari delle vittime di una recente tragedia!

Venendo alle piccole aziende di pesca, si ricorderà che in occasione dell'approvazione, avvenuta nel luglio scorso, del disegno di legge di riforma della previdenza marinara, noi esprimemmo forti preoccupazioni soprattutto sulle conseguenze che certi oneri avrebbero avuto sull'economia di tali aziende, oltre ai riflessi sui marittimi che, sappiamo, hanno stipendi assai aleatori, oltrecchè bassi. Un ordine del giorno elaborato, a nome della maggioranza, dal senatore Jannuzzi, e fatto proprio da tutti i colleghi della 10^a Commissione permanente, con il quale si chiedeva un impegno del Governo per ridurre il carico contributivo delle piccole aziende per la pesca operanti nel Mediterraneo, venne accolto dal rappresentante del Governo. Ora siamo già a settembre. Il Ministero del lavoro, attraverso i suoi organi, ha diramato ordini per ritirare le quote delle nuove contribuzioni. Siamo di fronte ad una situazione veramente drammatica! C'è una levata di scudi! Credo che tutti dobbiamo preoccuparci della questione e fare in modo che l'impegno assunto allora diventi una cosa seria.

A tale scopo, unitamente ai colleghi Adamoli e Vidali, ho presentato un ordine del giorno.

Credo di aver sufficientemente sottolineato la necessità di risolvere con urgenza questi problemi. Prego i colleghi della maggioranza di aderire a questo invito a rinnovare l'impegno già assunto dal Governo.

C H I A R I E L L O . Il mio intervento sarà breve, anche perchè su questi argo-

menti mi sono già intrattenuto a lungo in occasione della discussione del programma quinquennale. Del resto, da quanto è stato detto dai colleghi che mi hanno preceduto, risulta chiara la crisi che in questo settore l'Italia attraversa, anche se si deve dare atto al Ministro della sua buona volontà per fronteggiare la situazione.

Per quanto riguarda i cantieri, il problema è molto serio. I cantieri non saranno in una condizione di funzionalità economica se non si avrà una organizzazione a tipo industriale, in modo da ridurre i costi. Altrimenti i costi saranno sempre più elevati con la conseguenza che sarà necessario emanare delle leggi per sovvenzionare i cantieri e riparare le falle dei loro bilanci.

Vi è poi indubbiamente una diminuzione del lavoro dei cantieri. Non sono al corrente della situazione odierna, ma so che vari mesi fa soprattutto le riserve di lavoro erano diminuite in maniera preoccupante, tanto che si diceva che se si fossero dovute impiegare subito tali riserve (ammontanti a 280 mila tonnellate) non si sarebbe coperta che una limitata quota dell'attività cantieristica. È logico che questo fenomeno può anche regredire, fino ad annullarsi, a patto però che l'industria cantieristica sia posta in grado di riprendersi il che può farsi in vari modi: ad esempio, facendola beneficiare di un regime fiscale capace di favorirne l'incentivazione e il potenziamento, visto che anche altre nazioni sono all'avanguardia in questo settore solo per aver scelto un regime fiscale diverso dal nostro. La Grecia, ad esempio, è riuscita a divenire uno dei maggiori paesi produtdando appunto alla sua industria cantieristica un regime fiscale così favorevole da permettere un maggior lavoro in tutti i cantieri. Indubbiamente i nostri costi di produzione sono più alti del 15 o 20 per cento di quelli di altri Paesi. Sono superiori soltanto quelli americani, ma in quel paese il sistema delle sovvenzioni statali è ben diverso (si pensi, ad esempio, che per un stock di navi recentemente commissionate è stata prevista una sovvenzione pari a 8 miliardi di lire per ogni unità). È evidente che non possiamo competere in questo campo delle sovvenzioni, ma dovrem-

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

mo egualmente trovare il modo di rendere competitiva la nostra produzione. Un tentativo in tal senso è stato fatto con la concentrazione dei cantieri, ma vorrei che si ricordasse che in Italia vi sono molti porti e non soltanto Genova o Trieste; c'è ad esempio Napoli, che ha un cantiere che però, non possiamo negarlo, è stato un po' declassato.

A proposito dei porti, essi sono oggi in pessime condizioni. Napoli, ad esempio, è utilizzato forse soltanto per il 50 per cento, e questo è un fenomeno che indubbiamente si riscontra anche in altri porti. Io però non sono pessimista come altri sulle future iniziative per ottenere un potenziamento degli impianti portuali. Non condivido, ad esempio, le preoccupazioni del senatore Adamoli sul forte ritardo con cui si sta operando in questa direzione: sono già, infatti, in via di approntamento le fabbriche di containers. Fino ad oggi i containers hanno avuto da noi un impiego piuttosto limitato (fino al marzo scorso soltanto poco più di 2000 tonnellate e di merci trasportate), ma sicuramente in futuro si farà di meglio, tanto più che questo tipo di trasporti è quanto mai necessario se si vogliono battere le rotte del Nord America. Per il futuro, ha già detto, vi sono buone prospettive, anche perchè sono in via di realizzazione, lo ripeto, delle fabbriche di containers a ridosso di Genova.

Vi è poi il problema della mano l'opera, e nessuno può negarlo. È stato detto giorni fa proprio in questa sede che un problema del genere è molto sentito, ad esempio, a Genova, dove anzi sono in atto delle agitazioni sindacali. Anche a Napoli sono sorti violenti contrasti in merito alle spese da far pagare per imbarcare le auto sulle apposite navi traghetto; si pretende infatti che anche in questo caso venga pagato il prezzo pieno previsto per lo stivaggio, senza considerare che le auto entrano nelle apposite navi senza richiedere l'intervento di nessuno. Questo ha anche provocato uno sciopero, visto che si pretendeva che queste navi si ancorassero in rada e procedessero alle operazioni di imbarco nel modo tradizionale.

Un altro punto, che nessuno ha affrontato, è quello del sistema seguito per designare coloro che debbono assumere posti di grande responsabilità. Capisco che di questo non ha colpa il Ministro, ma si deve trovare una soluzione: ad esempio, un grande porto come Genova non può rimanere a lungo, come è successo, senza il Presidente dell'ente portuale. Anche a Napoli sta succedendo qualcosa del genere. Alla presidenza vi è ancora colui che avrebbe dovuto esser collocato a riposo da più di un anno. Nessuno si è però preoccupato di sostituirlo, e quindi egli è oggi costretto a vivere alla giornata, senza poter fare alcun programma a lunga scadenza, visto che non sa quanto ancora rimarrà a quel posto. Questo è un problema che forse, come ho già detto, non può essere attribuito al Ministro della marina mercantile, perchè in realtà quello che accade in questo campo non è altro che il riflesso di un sistema generale, vigente in tutta la nazione, e che ha dato chiari esempi di sè in relazione alle note vicende sviluppatesi intorno alla presidenza dei maggiori organismi nazionali, dalle camere di commercio agli enti per il turismo, e così via. È un sistema che non può assolutamente durare, anche perchè non provoca certo buona impressione nell'opinione pubblica. Tutti sanno ormai che i « posti » vacanti sono sempre pochi in rapporto al numero degli aspiranti, per cui colui che deve operare la scelta preferisce procrastinare le cose onde non correre il rischio di scontentare qualcuno e quindi farsi dei nemici.

Un altro punto scottante è quello delle commesse straniere. I nostri cantieri, infatti, nel passato, lavoravano molto per nazioni straniere, mentre oggi si trovano a dover affrontare anche in questo campo una durissima concorrenza. L'armamento libero italiano però non si trova a dover combattere soltanto contro la concorrenza straniera, ma anche contro quello sovvenzionato, l'armamento, cioè, dichiarato di preminente interesse nazionale e che lavora indubbiamente in condizioni di vantaggio. Si diceva in passato che l'armamento libero si dedicava soltanto a navi di piccolo ton-

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

nellaggio, mentre quello sovvenzionato lavorava alla costruzione di navi di prestigio. Oggi però neppure questo è più vero, perchè a Genova sono state costruite navi di prestigio, come pure a Napoli. Qui sono state messe in disarmo due navi gemelle, « Saturnia » e « Vulcania », due navi bellissime che sono state pagate, come rottami, un miliardo e mezzo. Gli acquirenti hanno ammodernato lussuosamente i « rottami » acquistati: l'operazione del disarmo è stata quindi chiaramente antieconomica. Così vanno queste cose! E poi ci si lamenta che gli operatori stranieri hanno partita vinta! La verità è che la nostra cantieristica dovrebbe poter lottare solo contro la concorrenza straniera, senza doversi preoccuparsi di quella dell'armamento sovvenzionato italiano.

Ultimo argomento: la pesca oceanica. Su di esso ha già parlato molto bene, come al solito, il collega Fabretti, ma io vorrei aggiungere ancora qualcosa in favore di questo settore. Noi abbiamo delle belle navi per questo tipo di pesca, ma lavoriamo in condizioni di inferiorità rispetto alla flotta di altura di altri Paesi, che possono usufruire di banchi di pesca molto abbondanti. I nostri battelli sono invece a circa 10 giorni di navigazione dalle zone più favorevoli, come quelle della Martinica, e quindi hanno veramente bisogno del massimo aiuto, tanto più che in tal modo potremmo forse diminuire, se non addirittura cancellare, quella che per una nazione come una nostra è una vera vergogna: l'importazione di pesce. Noi lavoriamo per tutto il mondo in altri settori, ma poi vediamo aumentare il deficit della nostra bilancia commerciale con l'estero a causa appunto della necessità di importare prodotti ittici. Per far fronte a questa situazione sono stati prospettati diversi sistemi; su uno di questi, forse, il Ministro potrà darci dei chiarimenti. Si parla infatti di costituire una società di preminente interesse nazionale che si occupi della costruzione e dello sfruttamento di navi pescherecce oceaniche. Ritengo però che un'operazione del genere non darebbe buoni frutti. Si fa del tutto per favorire questo nuovo tipo di attività, ma si rischia di creare un'altra organizzazione, che avrà poi una gestione passiva. Non si può sopperire alla carenza di organi dirigenti, mandando gli equipaggi a gestire le navi, perchè tutto questo sarebbe assurdo.

Non ho altro da aggiungere. Attendo dalla replica del signor Ministro una risposta ai quesiti da me posti.

 $P\ R\ E\ S\ I\ D\ E\ N\ T\ E$. Il seguito dell'esame dello stato di previsione è rinviato ad altra seduta.

La seduta termina alle ore 12,15.

SEDUTA DI MERCOLEDI' 27 SETTEMBRE 1967 Presidenza del Presidente GARLATO

La seduta è aperta alle ore 9,40.

Sono presenti i senatori: Adamoli, Asaro, Chiariello, Corbellini, Deriu, de Unterrichter, Ferrari Francesco, Ferrari Giacomo, Focaccia, Gaiani, Garlato, Genco, Giorgetti, Guanti, Jervolino, Lombardi, Massobrio, Spasari, Spataro, Spezzano, Vergani, Vidali e Zannier.

Interviene il Ministro della marina mercantile Natali.

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1968

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

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'esame del disegno di legge: «Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1968 — Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile ».

Riprendiamo l'esame dello stato di previsione.

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

GIORGETTI. Onorevole Ministro, onorevole Presidente, onorevoli senatori, il bilancio di previsione dello Stato per il 1968 viene ad inquadrarsi per la prima volta nella Programmazione economica che è stata recentemente approvata in via definitiva dal Parlamento.

Esso si pone come un valido strumento per indirizzare tutto il settore dell'economia marittima sulle linee di sviluppo previste dalla legge del Piano.

Riassetto e potenziamento dei cantieri navali, sviluppo e ammodernamento della flotta mercantile, ristrutturazione delle line sovvenzionate (linee di preminente interesse nazionale, servizi di collegamento con le isole) e infine potenziamento della flotta peschereccia, sono gli indirizzi di intervento previsti dal bilancio in armonia con il Piano quinquennale.

Il bilancio della marina mercantile prevede quest'anno una spesa per complessivi 93.234,9 milioni di cui 77.908,9 milioni per la parte corrente e 15.326 milioni per le spese in conto capitale.

Queste cifre indicano un sostanziale contenimento della spesa riguardante la parte corrente, mentre si ha una benefica espansione delle spese di investimento.

Considerando poi i fondi accantonati dal Ministero del tesoro, in previsione del finanziamento di provvedimenti legislativi attualmente in corso, si ha un aumento della spesa corrente di 1.350 milioni (accantonamento concernente il riordinamento della previdenza marinara) e un aumento della spesa in conto capitale di 13.025 milioni divisi in:

500 milioni per il completamento delle attrezzature e degli impianti del Centro di idrodinamica dell'Istituto nazionale per gli studi e le esperienze di architettura navale;

12.025 milioni per interventi a favore dell'industria cantieristica;

500 milioni per la pesca.

Comprese queste cifre, si ha una spesa complessiva prevista in 107.609,9 milioni, di cui 79.258,9 milioni in parte corrente e 28.351 milioni in conto capitale.

Già questi dati possono darci un giudizio di massima positivo sul bilancio che stiamo esaminando; si tratta di un notevole sforzo per raddrizzare tutte le carenze del settore; la soluzione degli enormi problemi può essere trovata solo attraverso un continuo e organico impegno e il bilancio di previsione della marina mercantile per il 1968 dimostra la concreta volontà del Governo di far fronte a questi gravosi impegni.

Cantieri navali. Questo settore dell'economia marittima sta attraversando un momento estremamente delicato; si tratta di compiere al più presto il suo adeguamento alle esigenze del mercato mondiale per cui occorre che la produttività in questo settore aumenti in maniera determinante, onde renderlo competitivo. Lo sforzo di ristrutturazione e di concentramento degli impianti cantieristici già in atto avrà la sua completa definizione con l'approvazione del disegno di legge, già avvenuta in sede della Comunità economica europea, che al più presto dovremo esaminare.

Si deve rilevare che finora esso rappresenta un serio impegno a favore di questo settore; i 12.025 milioni, accantonati dal Ministero del tesoro per questo provvedimento rappresentano un notevole impegno finanziario che fa quasi raddoppiare le spese in conto capitale del bilancio.

Per quanto riguarda la discussione più approfondita dei problemi del settore cantieristico, ritengo di doverla rimandare al dibattito che avverrà per l'approvazione della specifica legge in cui intendo intervenire dettagliatamente

Flotta mercantile. Il deficit della bilancia dei noli che dura ormai da sette anni e rappresenta un elemento di grave appesantimento nella nostra bilancia dei pagamenti può essere risolto solo con l'adeguamento graduale della nostra flotta alle sempre più vaste esigenze dei traffici marittimi mondiali.

Oltre alla legge cantieristica, che non mancherà di apportare i suoi benefici effetti, bisogna ricordare le altre recenti leggi a favore del credito navale e sulla sostituzione del naviglio ormai antiquato (demoli-

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

_ 21 _

zione e nuove costruzioni); per i contributi negli interessi su operazioni sul credito navale abbiamo un aumento di spesa di 1.250 milioni.

Questa maggiore spesa si allinea con la previsione del Piano, che prevede un aumento di un milione e mezzo di tonnellate lorde nel quinquennio.

Servizi marittimi sovvenzionati. I servizi marittimi sovvenzionati rappresentano il più notevole passivo della Marina mercantile; il Piano quinquennale si è già proposto il problema del riesame di tutta la materia; occorre accettare con la massima cura l'esistenza reale di pubblica utilità, al fine di non creare lo sperpero del denaro pubblico.

Occorre armonizzare le esigenze sociali ed economiche, al fine di trarre dalle sovvenzioni la massima utilità possibile.

Nell'attuale bilancio di previsione si ha un primo taglio di 368 milioni; si tratta di una cifra esigua, ma che può indicare l'inizio del riordinamento. Occorre precisare che nell'azione intrapresa non saranno toccati i collegamenti con le isole, anzi i suddetti dovranno essere rafforzati, al fine di permettere un più rapido sviluppo economico e turistico di quei territori.

Pesca. Il settore della pesca resta la cenerentola dell'economia marittima; se dobbiamo rilevare con soddisfazione lo stanziamento di 300 milioni, previsti dalla legge del 23 dicembre 1966, n. 1142, per anticipazioni ad istituti esercenti il credito peschereccio, se dobbiamo ricordare che è in corso di approvazione un disegno di legge in favore della pesca, per il quale sono già stati accantonati 500 milioni (per cui, in quest'anno finanziario, le spese a favore del settore della pesca hanno subìto un considerevole aumento), non possiamo esimerci dall'invitare il Governo a un impegno più organico, al fine di raggiungere gli obiettivi che il Piano ha posto per questo settore.

Occorre ristrutturare tutta l'organizzazione economica del settore. La semplice costruzione di battelli, sia per la pesca costiera che per quella atlantica, rischia di non produrre nessun giovamento se non saranno potenziati i servizi a terra. Abbiamo

a Livorno diversi pescherecci atlantici di recente costruzione, che sono fermi in porto o, peggio ancora, sono in disarmo e questo avviene mentre la nostra bilancia ittica permane in passivo.

Ogni anno importiamo dall'estero circa 60 miliardi di lire di pesce. La cosa, oltre a sembrare incomprensibile per una nazione che ha uno sviluppo costiero di oltre 2.000 chilometri, significa che ogni anno 60 miliardi di valuta pregiata escono dall'Italia a causa della deficienza del settore peschereccio.

Siamo sicuri che il Governo vorrà porre rimedio a queste carenze poichè si tratta di un problema economico e sociale di vaste proporzioni.

Nella discussione sul Piano quinquennale, abbiamo messo in luce le carenze che qui riassumiamo brevemente, consistenti nella mancanza di una adeguata preparazione professionale, nella miriade di punti di attracco e di mercati quasi sempre inadeguati nei servizi e di dimensioni così esigue da non permettere una produzione economicamente valida, nella mancanza di adeguati studi che potessero indirizzare su basi scientifiche la pesca, onde non creare danni irreparabili alla fauna marina.

Si tratta ora di riprendere e portare a soluzione questi problemi. Essi non riguardano più unicamente la Marina mercantile, ma riguardano le competenze di altri Ministeri e quindi devono essere affrontati quando esamineremo la legge sulla pesca.

Passando ora brevemente ad analizzare i dati contabili del bilancio, rilevo anzitutto, nel titolo concernente le spese correnti, che, per gli interventi nel campo sociale, resta invariata la spesa di 1.700 milioni, concernente il contributo alla Cassa nazionale per la previdenza marinara, in conseguenza del riconoscimento dei periodi di servizio militare ai fini pensionistici.

Quanto ai servizi generali, le spese relative subiscono un aumento, rispetto al precedente esercizio, di 214,289 milioni di lire, passando da 4.460,976 milioni a 4.675,265 milioni. Le variazioni consistono nell'adeguamento dell'indennità integrativa speciale, in dipendenza del decreto del Ministro

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

del tesoro del 28 luglio 1966, e per una trentina di milioni per un prevedibile maggior bisogno di alcune spese generali.

Marina mercantile. Anche le spese previste nella sezione IX, rubrica 2 (marina mercantile) restano sostanzialmente invariate; si ha infatti un aumento di soli 15,2 milioni, passando da 646,58 milioni a 661,78 milioni. Va notato che i 15 milioni vanno ad aumentare le spese per sussidi alla gente di mare e ad istituti che abbiano finalità attinenti alla marina mercantile.

Per le Capitanerie di porto abbiamo un aumento di spesa di 234,8 milioni, passandosi dai 2.295,65 milioni dello scorso esercizio ai 2.530,45 milioni dell'attuale.

Le maggiori spese riguardano, per 150 milioni il finanziamento per l'acquisto di nuove imbarcazioni e delle relative dotazioni, per 500 milioni l'adeguamento al decreto del Ministro del tesoro del 28 luglio 1966, per 40 milioni diritti, proventi e compensi al personale, spettanti per il previsto maggiore gettito della corrispondente entrata. La restante cifra riguarda il previsto maggior fabbisogno di alcuni capitoli.

Circa il demanio (sezione IX, rubrica 4), si registra un aumento di circa 4 milioni di lire, passandosi dai 393,256 milioni ai 397,257 milioni del 1968.

L'unica variazione riguarda il maggior fabbisogno per le spese di funzionamento delle stazioni marittime di Ancona e di Manfredonia.

Per quanto concerne i servizi marittimi, si registra una diminuzione della spesa di 368.5 milioni; lo stanziamento relativo, infatti, che ammontava a 68.159,3 milioni, scende in questo esercizio, a 67.790,8 milioni.

In totale, la sezione IX ha una spesa complessiva di 76.155,552 milioni, rispetto ai 75.955.8 milioni dello scorso anno finanziario. La variazione è solo di 99,7 milioni.

Lo stanziamento relativo alla pesca rimane invece invariato, risultando di 153,3 milioni.

Passando alle spese in conto capitale, si nota. nella sezione IX rubrica 2 (marina mercantile) un aumento di 1.250 milioni rispetto all'esercizio precedente; si dà un maggior contributo negli interessi per operazioni del credito navale. Con tale aumento, si è passati da 13.750 milioni a 15.000 milioni.

Anche nel settore della pesca (sezione X, rubrica 6) si riscontra un aumento che ammonta a 300 milioni e che riguarda le anticipazioni a istituti del credito peschereccio in favore dei pescatori delle zone danneggiate dalle alluvioni dello scorso inverno.

In totale, il finanziamento della pesca passa per il conto capitale dai 26 milioni dello scorso anno ai 326 milioni dell'attuale esercizio.

Le spese in conto capitale passano quindi da 13.776 milioni a 15.326 milioni.

Per concludere, si tratta di un bilancio largamente positivo, che rappresenta un notevole sforzo in favore della soluzione dei gravi e annosi problemi dell'economia marittima. La sua stretta connessione con il piano quinquennale dimostra come questo rappresenti un sicuro indirizzo per i problemi economici del nostro Paese.

Occorreranno ancora diversi anni prima di poter considerare superata la fase negativa della nostra economia marittima, ma l'individuazione degli strumenti e la loro attuazione ci danno una concreta fiducia che detta fase sarà senz'altro superata.

Partendo da queste considerazioni, a nome del Gruppo socialista, dichiaro di approvare lo stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'anno 1968.

A D A M O L I . Signor Presidente, onorevoli senatori, onorevole Ministro, non farò un intervento generale sui problemi della marina mercantile perchè il collega Fabretti lo ha già fatto in modo così egregio, esauriente e (ciò può essere riconosciuto da tutti) obiettivo, da esimermi dal riprendere questi temi.

Qualcosa, tuttavia, sarò costretto a dire sempre in questo settore.

Ricordo agli onorevoli colleghi che noi abbiamo già sollevato la questione dei porti in sede di discussione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici, perchè gli stanzia**—** 23 **—**

menti per le costruzioni portuali, per i bacini, eccetera, rientrano nella sua competenza. L'onorevole Ministro, comunque, conosce certamente i temi che abbiamo trattato, che, pertanto, non è necessario esporre nuovamente in questa sede.

Personalmente devo dire di essere interessato in modo particolare al porto di Genova e, attualmente, alla sua direzione. Sono lieto del fatto che il senatore Chiariello abbia già messo in evidenza cosa vuol dire lasciare un porto come quello di Genova senza alcuna direzione per nove, dieci mesi. Ciò ha causato una serie di problemi perchè, come tutti gli onorevoli colleghi possono ben capire, non si tratta soltanto di scegliere un uomo o di mettersi d'accordo su un nome, ma si tratta di avere un programma che deve trovare, poi, nella responsabilità di una persona lo strumento della sua realizzazione. Ora, la mancanza del Presidente significa non avere un programma, e ciò, purtroppo, si sta verificando a Genova. Nell'aggrovigliarsi dei problemi, nell'appesantirsi della situazione, di fronte a certe novità incombenti (ho già ricordato agli onorevoli colleghi la data del 7 del mese corrente data che a Genova ormai si comincia a definire storica — quando è arrivato a Milano il primo treno di merci sbarcate ad Anversa e non più a Genova), indubbiamente il nostro porto non soltanto non si rinnova, ma non ha neppure una direzione. Questo perchè sembra che fra i partiti di centro-sinistra non si sia ancora raggiunto un accordo sulla persona da nominare.

Mi auguro che l'onorevole Ministro non risponda in modo formale, che non ci dica cioè, come è avvenuto altra volta, che il suo compito è soltanto quello di fare una proposta, ma che la decisione spetta al Consiglio dei ministri e al Presidente della Repubblica che deve firmare. Lei, onorevole Ministro, sa perfettamente che tutto dipende proprio dall'intesa politica fra i Gruppi che oggi rappresentano l'alleanza che dirige Genova e il nostro Paese.

Tutto ciò ha portato anche a dei momenti difficili, quale quello relativo all'episodio della nave della Repubblica popolare cinese (episodio che mi auguro possa essere discusso la prossima settimana in Aula essendoci una nostra interrogazione in merito) che ha determinato delle reazioni assolutamente sconcertanti. Non si riesce ancora a sapere a chi risale la brillante idea di mettere in quarantena una nave che rappresentava collegamenti economici di grande rilievo soltanto perchè su di essa vi erano marinai che la pensavano in un certo modo ed esprimevano con delle scritte apposte sulle murate della nave ciò che pensavano.

Desidero precisare che noi parliamo nell'interesse nazionale, consapevoli del danno provocato al nostro commercio dal provvedimento delle autorità portuali di Genova, che il Governo è stato costretto a rivedere.

Tornando al porto di Genova, noi chiediamo, quindi, che non solo si provveda all'impianto di quelle strutture che tutti ritengono indispensabili, come il bacino di carenaggio per le navi di grande tonnellaggio, la stazione di degassificazione indispensabile per la riparazione delle navi, eccetera, ma che si provveda anche alla revisione dello stanziamento fatto dal Ministero del tesoro a favore di detto porto. Infatti il contributo che lo Stato dà oggi al porto di Genova è di 100 milioni; nel 1903, quando sorse il relativo Consorzio, il contributo era di un milione. Se facciamo pertanto un rapporto del valore monetario, dobbiamo concludere che oggi ci vorrebbe almeno un contributo di un miliardo!

Noi abbiamo fatto la proposta di portare a 500 milioni tale contributo; ma siamo riusciti soltanto a portarlo a 100 milioni, mentre, ad esempio, Civitavecchia ha avuto un contributo di 131 milioni, e Palermo ne ha ottenuto uno di 120 milioni. E questo nonostante che i problemi, gli impegni e le esigenze siano notevolmente aumentati. Ecco perchè, signor Ministro, tutte le volte che ci troviamo di fronte a questi problemi non possiamo non constatare un'enorme sfasatura fra quello che si dice e quello che in realtà si fa; in concreto, infatti, non ci si muove affatto!

Ora non voriei che anche a lei, onorevole Ministro, accadesse quento è accaduto a molti dei suoi colleghi che l'hanno preceduta. Il problema marinaro del nostro Paese

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

infatti è rilevante ed io comprendo perchè i Ministri quando affrontano tali questioni si sentano attratti e pieni di « sacro zelo ». In conclusione, però, dove approdiamo? Che cosa è accaduto in tutti questi anni dopo tanto discorrere che si è fatto del mare e dei suoi problemi?

Ha ragione il senatore de Unterrichter quando rileva che non si può quasi più dire che il nostro sia un Paese marinaro. Non possiamo non dargli ragione quando vediamo che perfino per il pesce dobbiamo ricorrere all'importazione, che la bilancia dei noli è enormemente passiva, che, nei nostri porti, i due terzi delle navi sono straniere, che Genova, la quale è la città che caratterizza la politica del nostro Paese nel campo del mare, ha un porto vecchio di cinquant'anni ed usufruisce di un contributo pari alla decima parte di quello goduto nel 1903, quando nessuno sosteneva, come si sostiene oggi, che l'Italia è un grande Paese marinaro.

È necessario, quindi, uscire fuori da questa situazione con iniziative concrete; bisogna che l'onorevole Ministro combatta la sua battaglia in seno al Governo affinchè certe scelte siano diverse da quelle adottate finora. Perchè il problema è di carattere politico; sono certe scelte governative che portano in determinate direzioni.

Per quanto concerne i cantieri, abbiamo presentato un ordine del giorno col quale chiediamo che venga discusso di nuovo tutta la situazione della struttura cantieristica del nostro Paese. Chiediamo questo non perchè si voglia tornare indietro o perchè non si voglia accettare quanto è stabilito nel piano che è stato fatto a tale riguardo, ma perchè la politica governativa perseguita in questo vitale settore della nostra economia è ben lontana dalla realtà delle cose.

Nella relazione della Fincantieri si legge che l'anno scorso la produzione di naviglio nel mondo ha raggiunto un limite mai toccato, cioè 20 milioni di tonnellate. Dice ancora questa relazione che le prospettive in questo campo sono di ulteriore, grande aumento, soprattutto in relazione ai nuovi problemi creati dalla situazione del Medio Oriente. La chiusura del Canale di Suez, che purtroppo si prolungherà nel tempo, impone

l'arricchimento di naviglio e già i grandi armatori hanno scontato questa situazione e si preparano ad avere un naviglio che supplisca al fatto che le rotte si sono allungate: una petroliera che in un anno, prima, faceva tre viaggi, oggi ne potrà fare soltanto uno — cito una cifra qualunque —, e questa è la realtà.

Ora, di fronte a questa situazione, nel pieno boom delle costruzioni cantieristiche, è stata adottata la linea della revisione della nostra produzione di navi come se ormai non vi fosse un'altra prospettiva; fra l'altro, senza nessun legame con quella che è la situazione della flotta italiana perchè, signor Ministro — e questo è difficile contestarlo —, anche se non vi fosse nel mondo questa notevolissima tendenza all'aumento della produzione, anche se noi facessimo soltanto un discorso puramente nazionale, per quanto riguarda l'esigenza della nostra flotta abbiamo di fronte anni di impegno per portare tale flotta al giusto livello. Questo il motivo per cui non possiamo accettare la impostazione contenuta nella nota preliminare allo stato di previsione in cui, parlandosi della Finmare, si afferma che saranno potenziate soprattutto le linee minori e saranno cambiati i raccordi. Questo è un discorso che non ci interessa affatto! La Finmare non ha il problema di garantire i collegamenti con Ponza, con le Tremiti, con le altre isole minori o con le nostre coste; la Finmare ha il problema dei traffici mondiali e quest'anno, in base alle ultime statistiche, il rapporto tra la flotta nazionale e la flotta mondiale è diminuito e, nell'ambito di questo rapporto, è diminuito anche il rapporto tra flotta di Stato e flotta privata.

Questo discorso, collegato alla questione dei cantieri, porta a tutt'altra visione della situazione. A questo proposito va rilevato che qualcuno non ha la coscienza tranquilla perchè mentre la Fincantieri, che appartiene all'IRI, dice le cose che tutti i colleghi hanno letto, nel bilancio dell'IRI, distribuito ieri ed illustrato dal Presidente Petrilli in una conferenza stampa, si riconosce che la situazione dei cantieri è andata peggiorando. Ciò non è vero; perchè allora l'IRI dice queste bugie? Perchè la Fincantieri di-

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

ce una cosa e l'IRI ne dice un'altra? È evidente che si vuole imporre una certa tesi, una linea che non si può sostenere in base ai dati di fatto, per cui addirittura si deformano questi dati. Ciò, a mio avviso, è molto indicativo.

Chiedo, inoltre, all'onorevole Ministro se è vera la notizia pubblicata sulla stampa, secondo la quale al generale De Lorenzo è stato dato il compito di studiare la struttura cantieristica giapponese. Si parla di centiaia di milioni messi a disposizione di colui che è stato protagonista di una vicenda di cui tutti conosciamo i termini. Aspettiamo, quindi, una risposta precisa perchè nessuno, fino a questo momento, ha smentito tale notizia. La cosa, se vera, sarebbe di una gravità estrema ed io mi auguro che il Ministro possa smentire tale notizia.

Riguardo alla questione degli investimenti, si è detto che la ristrutturazione dei cantieri era la strada giusta per arrivare ad un rilancio di questa industria.

Riconosciamo, signor Ministro, che lei ha fatto degli sforzi per migliorare il settore, però, in definitiva, i programmi si rivelano insufficienti. Il problema rimane quindi aperto perchè occorre effettuare gli investimenti atti a creare i presupposti per l'effettiva riduzione dei costi senza danno per le maestranze.

Sono stati stanziati 500 miliardi, cui se ne aggiungeranno altri 89; si è detto che con queste somme avremmo creato dei cantieri perfetti, migliori anche di quelli giapponesi, che sono costati molto meno, ma non si può parlare di ristrutturazione quando si ricomincia a percorrere una strada che si è dimostrata fallimentare.

Se esaminiamo gli investimenti previsti per i trasporti marittimi, constatiamo che nel 1966 abbiamo investito un miliardo e 400 milioni, mentre nel 1967 sono stati stanziati 4 miliardi.

Non vogliamo fare delle critiche, ma delle constatazioni. Lei, signor Ministro, sa bene queste cose (che noi diciamo con il calore che ci viene dal fatto di rappresentare un mondo particolarmente sensibile a questi problemi), tuttavia 4 miliardi sono pochi; ella saprà anche quello che sta succedendo in

seno alla società « Tirrenia ». Mentre i grandi operatori economici privati hanno creato i loro collegamenti rapidi e sicuri con questi nuovi investimenti, trasportando le merci di maggior pregio, alla « Tirrenia » non sono rimasti che gli emigranti da riportare alle loro case a Natale.

Il tema della flotta e dei cantieri è ripreso nell'ordine del giorno da noi presentato. Mi auguro che l'onorevole Ministro tenga conto che la nostra continua attenzione in materia non è dettata da acrimonia, ma dalla convinzione della grande responsabilità che il Governo ha nei confronti di questo settore.

Val la pena ricordare un'altra sfasatura che si verifica in questo campo: a Genova è stato inaugurato un grande viadotto, opera che onora l'ingegneria e le maestranze italiane. Sarebbe interessante raccontare come è stata costruita quest'opera. Sotto il viadotto vi sono, infatti, degli stabilimenti, delle ferrovie, e delle strade di notevole traffico; nonostante ciò si è portata a termine l'opera senza interrompere neanche per una ora il normale scorrimento del traffico, grazie all'abilità di operai acrobati e di grande capacità. Si tratta di un'opera che ci fa onore e di cui Genova può essere orgogliosa. che consentirà il passaggio dei camion che trasportano i contenitori provenienti da e per il Nord e che potranno usufruire di una via agevole per smistare ovunque queste merci.

Ed ecco la sfasatura: mentre nel 1960 vi era un porto sufficiente al traffico di allora ma dotato di infrastrutture insufficienti, oggi quel rapporto si è capovolto. Questa è la situazione per cui è indispensabile porre al più presto questo porto in condizioni di assolvere alla sua funzione; per questo motivo, concludo invitando il Governo, proprio perchè si tratta di una questione di carattere nazionale, ad abbandonare una linea di condotta che, sinora, non ci ha portato a delle conclusioni incoraggianti.

GENCO. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, signor Ministro, cercherò di essere breve. Attribuisco alla mia sordità il fatto di non aver recepito totalmente la re-

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

lazione del senatore de Unterrichter nella seduta della settimana scorsa e quindi non potrò fare su di essa alcun commento; mi scuso quindi in anticipo, se mi capiterà di trattare qualche argomento già discusso.

Ho sentito che il senatore de Unterrichter ha detto che sembra che l'Italia non sia una Nazione marinara. Può darsi che egli abbia in parte ragione, perchè, in effetti, non viene dato a questo settore notevole dell'economia nazionale la rilevanza che dovrebbe avere, in una Nazione che ha uno sviluppo di 4.000 chilometri di coste e che è protesa nel mare Mediterraneo come un grande molo; ma ciò non toglie che, negli ultimi venti anni, si siano fatti dei progressi notevoli: è ben vero che occorre fare di più, e su questo siamo tutti d'accordo, ma qui probabilmente si tratta di scelta e tutto è subordinato alle disponibilità di bilancio.

Il senatore Adamoli ha parlato dei porti; ne abbiamo parlato a proposito del bilancio del Ministero dei lavori pubblici ed è stato detto che, con la prima legge di finanziamento, sono stati inclusi nel programma solo 29 su 144 porti; ne rimangono pertanto 115, che sono tutti porti minori e che sono quelli occupati dalla flotta peschereccia; se vogliamo dare, quindi, alla pesca la rilevanza che merita, e di cui ha parlato così ampliamente e fondatamente il senatore Fabretti, bisogna potenziare i porti minori. Questo non è compito del Ministero della marina mercantile, ma esso deve fare in modo che non venga trascurato il problema.

I porti minori si trovano un po' dappertutto, ma specialmente nel nostro Adriatico: a proposito di Adriatico e della pesca nell'Adriatico, vorrei suggerire al Ministro di considerare un po' più attentamente i nostri rapporti con la Jugoslavia, perchè accade ancora, assai spesso, che battelli della flotta adriatica, avvicinandosi alle coste jugoslave, vengano intercettati dalle vedette militari e sequestrati. Eppure noi paghiamo centinaia di milioni alla Jugoslavia, a seguito di un accordo, stilato da un nostro compianto collega della prima legislatura, il senatore Bastianetti, che si recò in Jugoslavia e trattò il primo accordo relativo alla pesca con quel Paese.

Naturalmente, noi continuiamo a pagare per pescare nelle acque jugoslave ma abbiamo spesso la sgradita sorpresa di vederci sequestrare le navi, con conseguente arresto dei marinai, che naturalmente non hanno la capacità degli ufficiali di marina di determinare la posizione dei loro battelli, rispetto alle coste adriatiche; è noto infatti che è molto facile (così che avviene anche per gli aerei, che, volando nel cielo della propria Nazione, possono sconfinare) che una nave fuoriesca dal limite delle acque territoriali.

Non aggiungerò niente sul settore della pesca, ma vorrei pregare l'onorevole Ministro di aumentare la vigilanza sulla pesca di frodo, perchè una delle cause del notevole impoverimento della fauna marina nel mare Adriatico è l'impiego indiscriminato della pesca di frodo mediante esplosivi. Ogni tanto, infatti, succede che qualche manipolatore di esplosivi si procuri dei danni alla persona e allora veniamo a conoscenza della esistenza di persone che si dedicano alla confezione di esplosivi per la pesca di frodo. Sarebbe quindi opportuna un'opera di repressione e di più attenta vigilanza e su questo argomento, peraltro, poichè il senatore Fabretti ne ha parlato dettagliatamente, a me non rimane di più da dire.

Vorrei invece dire qualcosa a proposito della istruzione professionale nelle scuole marinare. Nel mese di giugno io sono stato invitato ad un colloquio in una scuola professionale per le attività marinare, nella provincia di Bari. In quell'occasione, mi sono reso conto che questa scuola, che ha la sua sede a Monopoli, ha sei sedi coordinate, che vanno da Manfredonia a Leuca. Il Ministro potrebbe dire che tutto questo non rientra nell'ambito delle sue competenze, ma non è possibile che delle scuole, impegnate nell'istruzione professionale a carattere marinaro, siano completamente disconosciute e ignorate dal Ministero della marina mercantile. Deve esserci un coordinamento perchè quelle scuole, pur compiendo una lodevole attività di formazione, sono però dislocate in modo irrazionale, tanto che non mi sembra che, a queste condizioni, l'attività didattica sia del tutto efficace. Su questo argomento non avrei altro da dire.

Il senatore Adamoli ha parlato dei problemi relativi al porto di Genova. Indubbiamente, questo porto è stato declassato; era, infatti, il primo porto del Mediterraneo e ora è passato al secondo posto, bisogna quandi provvedere.

FABRETTI. Qual è il primo porto del Mediterraneo?

GENCO, Il primo porto è Marsiglia.

FABRETTI. Il tonnellaggio del porto di Genova è superiore a quello di Marsiglia, quindi Genova è ancora il primo porto del Mediterraneo.

GENCO. Il senatore Adamoli si è richiamato alla relazione della Fincantieri; anch'io l'ho presente, non mi permetterò di leggervela, nè di commentarla; dirò soltanto che la nostra flotta mercantile sta per toccare i sei milioni di tonnellate.

DE UNTERRICHTER, relatore. Siamo a 5 milioni e 850 mila, toccati e superati.

GENCO. Bene! Intendo dire che l'operato del Governo, in questi ultimi anni, ha fatto sì che oltre la metà della flotta, esattamente il 53 per cento, non superi i 15 anni di età. Pensate che nel 1960 la flotta di età non superiore ai 5 anni rappresentava il 26 per cento, oggi siamo arrivati al 27 per cento; mentre il naviglio di età compresa fra i 5 e i 10 anni costituiva allora il 17 per cento, oggi siamo arrivati al 26 per cento; le navi di oltre 25 anni di età, che nel 1960, in Italia, rappresentavano una percentuale del 16 per cento, oggi sono scese all'8 per cento.

Quindi, come vedete, la flotta, a seguito della politica marinara del Governo, si è ringiovanita notevolmente.

Si potrebbe, è vero, fare il confronto con la flotta del Giappone. Il confronto, per la verità, andrebbe fatto con il complesso del naviglio mondiale. Il Giappone ha nei suoi cantieri ordinazioni per oltre il 50 per cento della produzione mondiale e quindi non mette in difficoltà soltanto la nostra industria cantieristica, bensì l'industria cantieristica di tutto il mondo. Basti pensare che in questo momento in Giappone vi sono in cantiere sei navi da 280 mila tonnellate! Dobbiamo tener presente, però, che in quel Paese lo Stato e l'industria cantieristica sono una cosa sola e sono arrivati ad una tale concentrazione di mezzi finanziari e di mezzi tecnici da far veramente tremare.

Come ci troviamo nell'ambito del MEC? Dobbiamo constatare che tutto il sistema dell'Europa occidentale è andato indietro in questa materia, sia pure di poco; l'unica che ha mantenuto le proprie posizioni è la Francia. Mentre noi, infatti, al 31 dicembre 1966, avevamo un carico di lavoro pari al 3,8 per cento del totale di 13 Paesi, la Francia aveva un carico di lavoro pari al 7,1 per cento. Noi, tuttavia, siamo in buona compagnia perchè il 3,8 per cento è una percentuale molto simile a quella della Danimarca e della Norvegia, cioè di Paesi più piccoli del nostro ma dalle tradizioni marinare forse superiori alle nostre. Anche la percentuale olandese è solo del 2,4 per cento; quindi noi non siamo completamente indietro. In sostanza, i Paesi del MEC oggi hanno un carico di lavoro che si aggira intorno al 21 per cento del tonnellaggio mondiale, laddove il Giappone da solo ha il 48 per cento.

Ora è chiaro che tutto quello che si deve fare in questa materia non può che essere collegato a tutta la politica economica dei Paesi dell'area del Mercato comune.

Per quanto ci riguarda, voi tutti conoscete quanto è detto nella relazione della Fincantieri, cioè che una certa concentrazione di mezzi è stata stabilita con l'intento di accentrare le costruzioni della nostra flotta a Sestri Ponente, a Monfalcone e a Castellammare di Stabia, riservando ad un cantiere la costruzione di un certo tipo di navi, ad un altro cantiere quella di altro tipo di navi e riservando la costruzione delle navi, per così dire, sfuse al cantiere di Castellammare di Stabia. Ma va detto che noi non possiamo prescindere, nell'adozione di queste misure, dalla politica comune per i cantieri, tanto è vero che il provvedimento per l'industria cantieristica — del quale sono relatore e che tratteremo fra qualche giorno — ha dovuto subire l'attesa notevole

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

imposta dal tipo di accordi che sono intervenuti fra il nostro e gli altri Paesi della Comunità economica europea.

Va detto che le Nazioni che hanno avuto un maggiore impulso nelle costruzioni navali sono quelle che hanno dato un grande sviluppo al credito navale. In Italia, invece, le garanzie che gli Istituti di credito per il Mezzogiorno, ad esempio, pretendono per finanziare investimenti in piccole imprese del Meridione sono tali e tante che i piccoli operatori non possono operare, e qualcosa di simile va detto a proposito del credito navale.

Se per i complessi armatoriali di grande rilievo il credito è certamente oneroso, direi che per il tipo di garanzie richieste esso è addirittura impossibile per gli armatori minori, e tale problema è insolubile, tanto che molti armatori minori si astengono dall'intraprendere nuove iniziative armatoriali.

È necessario, quindi, che questo argomento del credito navale venga preso in esame. perchè in Italia, al di fuori del credito quindicennale sul costo della nave, pari al 50 o al 60 per cento per navi speciali e per navi passeggeri, e ad un contributo sugli interessi da parte dello Stato del 3,50 per cento, non vi sono altre facilitazioni, al di fuori del credito ai cantieri che si aggira intorno al 30 per cento. Queste facilitazioni, pertanto, non consentono di sviluppare in modo sensibile questo settore.

Ho qui con me i dati del Registro navale di Londra che fanno testo in materia di costruzioni navali in tutto il mondo, ma mi astengo dal citarli perchè di tale argomento parleremo quando discuteremo la legge sui cantieri.

Desidero dire al senatore Adamoli, quando egli sottolinea che è necessario portare in questa attività un certo impegno, che sono sicuro che il ministro Natali porta in questo lavoro e in questo settore che gli è stato affidato il suo entusiasmo giovanile, e per fare questo non è necessario essere uomini di mare.

FABRETTI. La pregherei di non snaturare il nostro pensiero. Noi diciamo che sono le scelte che fa il Governo nel settore della Marina mercantile a mettere in imbarazzo l'onorevole Ministro che vorrebbe fare di più, ma non lo può fare.

GENCO. Va detto che in Italia non c'è una coscienza precisa di questi problemi, tanto è vero che in tema di legislazione cantieristica attualmente vi è un interregno, una lacuna, come dicono i legislatori, che va a detrimento di questo settore.

A D A M O L I . Ma a chi spetta colmare questa lacuna?

GENCO. Il Ministro ha presentato in tempo utile il provvedimento sui cantieri; ma poi l'ha dovuto concordare in sede comunitaria. Quando si fa parte di una comunità bisogna saper stare alle regole del gioco!

Ora, dicevo, non esiste in Italia una coscienza marinara, anche perchè, date le grandi difficoltà che si incontrano nella vita del mare, la gioventù odierna, come rifugge dai lavori dei campi, così rifugge anche dal lavoro legato al mare. Ve lo siete mai posti questo problema? Ecco perchè bisogna fare quanto è necessario perchè l'Italia acquisti in questo campo la posizione che le compete nel mondo.

DE UNTERRICHTER, relatore. Non ho che da ringraziare vivamente i colleghi che hanno partecipato a questa discussione i quali mi daranno modo di integrare — ove ciò sia possibile ed ove se ne ravvisi la necessità — la relazione affrettata da me svolta nella scorsa seduta.

PRESIDENTE. Prima di dare la parola all'onorevole Minisro, do lettura dei due ordini del giorno presentati.

Il primo, dei senatori Fabretti, Adamoli e Vidali recita:

Il Senato,

considerato che il Governo non ha ancora adottato alcun provvedimento in conformità dell'impegno assunto in Parlamento in occasione dell'approvazione del disegno di legge di riforma della previdenza marinara;

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

constatato il gravissimo disagio economico provocato dai nuovi oneri contributivi imposti dalla citata legge ai marittimi, caratisti, piccoli armatori, operanti nel campo della pesca nel Mediterraneo;

tenuto conto della vivissima agitazione delle categorie interessate, poichè il nuovo gravame, già in fase di attuazione, porterà alla cessazione di parte notevole di tale attività economica,

impegna il Governo affinchè disponga con urgenza:

- 1) la concessione da parte dello Stato, a favore dei marittimi imbarcati su pescherecci addetti alla pesca nel Mediterraneo, di un ulteriore ed adeguato contributo straordinario destinato a concorrere positivamente alla riduzione dell'onere contributivo derivante ai marittimi, caratisti, piccoli armatori, dall'applicazione delle nuove norme;
- 2) che il predetto provvedimento abbia carattere di particolare urgenza, al fine di evitare il disarmo di gran parte della flotta peschereccia ed il conseguente arresto di importanti attività produttive, con gravi danni di ordine economico e sociale.

Il secondo, presentato dai senatori Adamoli, Vidali, Fabretti e Bertoli, è del seguente tenore:

Il Senato,

in riferimento al programma approvato dal CIPE sul ridimensionamento dell'industria cantieristica che ha investito anche il settore meccanico:

tenuto conto delle persistenti opposizioni a tale piano, nelle città interessate, da parte sia di organi pubblici responsabili che di organizzazioni sindacali, anche per i gravi problemi creati circa i livelli di occupazione;

considerato che la produzione mondiale di naviglio continua a segnare punte mai raggiunte e che le prospettive di aumento della domanda di nuovo naviglio sono rafforzate dalla situazione che si è creata nel Medio Oriente,

impegna il Governo a investire il Parlamento dell'intero problema delle costruzioni navali allo scopo di giungere, in stretto collegamento con le esigenze di sviluppo della flotta mercantile nazionale, ad una revisione del programma CIPE che assicuri il potenziamento di una tipica industria propulsiva, la difesa dell'economia di intere città, la realizzazione di una politica di incremento dei livelli di occupazione.

NATALI, Ministro della marina mercantile. Signor Presidente, onorevoli senatori, io, per la verità, ho avuto più volte occasione di esporre, davanti al Parlamento, le linee della politica nel settore della marina mercantile, soffermandomi sui vari aspetti politici, economici e sociali connessi ai temi fondamentali dell'economia marittima. A questo proposito, desidero richiamarmi espressamente alle dichiarazioni che ebbi l'onore di rendere dinanzi a questa Commissione a conclusione del dibattito sul bilancio del 1967. Desidero altresì dichiarare espressamente che gli argomenti che potranno sembrare manchevoli in questa mia replica sono stati già ampiamente trattati quattro mesi fa.

Quindi, sarebbe stata mia intenzione limitare questo intervento ad alcuni dei vasti e complessi problemi della nostra marina mercantile. Ma la relazione ampia ed approfondita del senatore de Unterrichter e, direi, il vasto dibattito che, sia pure a distanza di qualche mese dalla precedente discussione, ne è seguito, mi impongono, sia pure in rapida sintesi, di esprimere alcune riflessioni, di dare talune indicazioni e chiarimenti circa lo stato attuale dell'economia marittima nazionale e sulle sue prospettive a breve e lunga scadenza.

Riferendomi ad una dichiarazione conclusiva del senatore Genco, vorrei iniziare con un'osservazione di cui sarei lieto di poter verificare assieme a voi l'esattezza e, cioè che i problemi della nostra marina, nella loro reale consistenza e in tutta la loro importanza, da qualche tempo cominciano a formare oggetto di larga considerazione, non solo in settori sempre più vasti della opinione pubblica, ma anche in tutte le sedi responsabili. Non a caso ho usato la pa-

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

30 ---

rola « cominciano », perchè evidentemente dobbiamo constatare che questa sensibilità dell'opinione pubblica va maturandosi e non ha raggiunto ancora quell'importanza e quelle dimensioni che sarebbe auspicabile che raggiungesse e che già esistono per altri importanti problemi della nostra vita economica e sociale.

GENCO. C'è la moda del pensiero.

NATALI, Ministro della marina mercantile. Tale sensibilità si sviluppa in relazione a queste possenti e impetuose spinte, a volte disordinate, sovente astratte o magari velleitarie, tutte però protese a un fine di rafforzamento del settore marittimo, di sviluppo, anzi di rilancio della sua economia, di rinnovamento radicale con traguardi di ampio respiro, affinchè il nostro Paese conquisti quella posizione di avanguardia, che è nella vocazione della nostra Nazione e che rappresenta ormai un'aspirazione giusta delle nostre popolazioni.

Se così è, dobbiamo operare affinchè i sentimenti e le forze che possono determinare il progresso nel settore marittimo acquistino chiara conoscenza dei problemi che stiamo affrontando, delle scelte che proponiamo, dei criteri e delle ragioni che riteniamo di dover porre a fondamento dell'azione politica e amministrativa.

A questo riguardo, ci sono diversi punti fermi, su cui crediamo di dover raccogliere un generale consenso. Anzitutto dobbiamo porci l'obiettivo dell'incremento qualitativo e quantitativo della flotta, più consistente di quello che ha caratterizzato lo scorso decennio. Mi richiamo quindi espressamente alle dichiarazioni, ai dati e alle cifre che ebbi l'onore di fornire nella precedente discussione, anche se anch'io devo sottolineare che quest'anno si è giunti ad un traguardo di notevole validità, quale quello di un ringiovanimento della nostra flotta. Non credo, tuttavia, che questi dati possano essere contestati.

Abbiamo raggiunto e superato il grande traguardo dei 6 milioni di tonnellate, ma, cosa più importante (il senatore Genco ha fornito delle cifre), abbiamo svecchiato notevolmente la nostra flotta; ricordo, a questo proposito, che, nella precedente seduta, il senatore Adamoli, di fronte a una mia interruzione, fu d'accordo sul fatto che abbiamo attualmente una flotta giovane.

Questo obiettivo di incremento quantitativo e qualitativo impone che, per arrivare a ciò, occorra da parte nostra fare in modo che le attività del mare siano oggetto di cospicui investimenti che ovviamente implicano creazione e difesa di condizioni di produttività e di sicurezza per i capitali che vi saranno investiti.

Non dobbiamo nascondere che questa esigenza di potenziamento della flotta nazionale non può essere soddisfatta solo attraverso le provvidenze, per altro necessarie, a favore dell'industria cantieristica.

A questo proposito, evidentemente, non posso far altro che auspicare l'imminente discussione e approvazione del provvedimento e prego il signor Presidente e gli onorevoli senatori di dedicare, quanto prima, una seduta della Commissione a questo argomento.

Allo stesso modo ritengo sia interessante fornire agli onorevoli senatori alcuni dati relativi allo stato delle domande per l'ammisisone ai benefici previsti dalla legge numero 1372 del 1965, che dànno un sommario ma significativo quadro delle commesse acquisite alla data del 31 dicembre 1966, quali risultano dagli atti della Direzione generale del naviglio, a cui vengono avanzate le domande stesse.

Al 31 dicembre 1966, lo stato suddetto era per il Gruppo IRI, numero 18 unità di vario tonnellaggio per complessive tonnellate di stazza lorda 210.000. Per i cantieri privati è da presumere, con sufficiente approssimazione, un tonnellaggio complessivo di 183.000 tonnellate circa.

Da tali dati si può ricavare un andamento soddisfacente, che prevede un lavoro completo fino al 1968.

Naturalmente, questi dati, relativi alle commesse, sono sempre di previsione e possono subire, sia pure entro limiti non ampi, determinate variazioni.

Comunque, ed io su questo sono d'accordo su alcune affermazioni fatte, il favorevo-

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

le andamento dei noli internazionali marittimi lascia fondatamente sperare in una ripresa anche nel campo delle costruzioni navali.

Devo altresì aggiungere che, per quanto riguarda la Fincantieri, lo stato avanzato dei lavori per l'aggiornamento degli impianti di Monfalcone ha permesso all'Italcantieri di prendere parte a un'eccezionale richiesta che si sta verificando nel campo delle costruzioni, soprattutto delle grandi navi-cisterna, in relazione ai noti eventi del Medio Oriente; difatti, l'Italcantieri ha già sottoscritto contratti e impegni per quattro unità di circa 230 mila tonnellate.

Se amor di polemica mi spingesse, potrei a questo punto sottolineare come una certa impostazione di politica cantieristica, che prevedeva il massimo investimento e una concentrazione del cantiere di Molfalcone, abbia permesso per la prima volta alla nostra industria cantieristica di entrare nel discorso relativo alla costruzione delle grandi navi-cisterna, che rappresentano il futuro dei trasporti marittimi per ciò che riguarda soprattutto il petrolio.

Devo anche, sempre per quello che riguarda il settore della Fincantieri, segnalare l'acquisizione di un natante di circa 66 tonnellate e una turbocisterna per la ESSO.

Dicevo comunque che l'obiettivo dello sviluppo e del potenziamento della flotta nazionale non può raggiungersi attraverso le provvidenze a favore dell'industria cantieristica.

Io ho fornito questi dati che credo interessanti. Certamente il discorso sull'industria cantieristica potrà agevolmente e più ampiamente svilupparsi quando discuteremo quel provvedimento che ho avuto l'onore di presentare a questo proposito.

Non e solo attraverso le provvidenze a favore dell'industria cantieristica o attraverso le misure, parimenti importanti, del credito agevolato che si risolve il problema cantieristico. Io concordo, a questo preciso proposito, con il senatore Genco, per il quale si dovrebbe riesaminare l'intero sistema del credito navale oggi seguito.

Gli onorevoli componenti la Commissione certo ricorderanno che, quando recentemente discutemmo una legge di rifinanziamento del credito navale agevolato, io ebbi l'onore di dichiarare che c'eravamo trovati davanti al bivio se presentare questa legge di rifinanziamento puro e semplice ovvero riesaminare l'intero settore del credito agevolato. Allora preferimmo presentare la legge di rifinanziamento, perchè certamente un riesame del settore del credito agevolato avrebbe comportato una serie di studi e, comunque, un allontanamento nel tempo della possibilità di dare nuovi mezzi e nuovi sostegni.

Desidero nuovamente confermare (e nel rapporto del senatore Caron è anche individuata l'esigenza della ristrutturazione del credito navale) che stiamo studiando una nuova regolamentazione del credito navale agevolato, ma questo obiettivo (chiedo scusa di questa parentesi) non si raggiunge solo con le provvidenze per l'industria cantieristica, nè con il credito: quando si opera in un mercato aperto i concorrenti operano competitivamente, su scala mondiale, perciò è l'iniziativa che deve essere incoraggiata, non bisogna puntellare con finanziamenti isolati l'industria cantieristica, senza assicurarle una certa capacità di affermazione nel mercato per le sue sole iniziative.

Riconosco anche tutto il valore delle osservazioni del relatore sulla necessità di tenere nel debito conto le dimensioni dei costi che l'armamento nazionale deve sopportare e sull'opportunità di considerare, anche sul piano di una politica di incentivi tradizionali (come quelli fiscali), la peculianietà di una attività economica come quella che materialmente viene svolta, per la quale i periodi stessi degli investimenti non hanno riscontro in altre attività industriali e commerciali.

Posso assicurare che da tempo non ho mancato di formulare al collega Ministro delle finanze talune proposte, volte a far sì che il regime fiscale sia più rispondente alle necessità di questo settore. Da quest'angolo visuale dei costi che l'armamento sopporta, anche in conseguenza della nuova disciplina del trattamento di quiescenza marittima, l'aggravio fiscale non deve avere notevoli incidenze. La legge sulla previdenza marinara, come a suo tempo non avevo mancato di far presente, comporta sensibili sacrifici per

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

l'armamento minore e un dilazionamento nel tempo del soddisfacimento degli interessi delle categorie interessate.

Ancora con riguardo ai problemi generali della flotta, penso di potere affermare che le antiche dispute tra l'armamento libero e quello sovvenzionato troveranno la migliore formula di compromesso ove siano mantenute e garantite le prospettive di sviluppo e di miglioramento della flotta.

Questo non è più tempo di recriminazioni e di polemiche sterili su talune scelte di un passato più o meno lontano. Pertanto, se posso capire le preoccupazioni che da più parti si levano per le dimensioni raggiunte, con la applicazione delle leggi di sostegno, dalla flotta di preminente interesse nazionale, non mi nascondo e non vi nascondo che su questo terreno non si può indulgere a valutazioni unilaterali e occorre evitare giudizi sia aprioristici che sommari, tanto più che esempi anche recentissimi di Paesi ad altissima tradizione ed esperienza marinara e voi capite che faccio esplicito riferimento all'Inghilterra — dovrebbero indurre a critiche più misurate o consigliare maggiori approfondimenti.

Esiste invece certamente per le linee di preminente interesse nazionale, oltre alla necessità di una gestione imprenditoriale avveduta, un problema serio e grave di rinnovamento.

Molte cose si stanno muovendo nel settore dei traffici marittimi; tecniche nuove di trasporto si stanno affermando con rapidità e crescente interesse. Il trasporto containerizzato, ad esempio, è una realtà di cui occorre prendere atto ad evitare di trovarci domani sulle stesse linee già servite dalla bandiera italiana con navi tradizionali ormai ai margini del mercato. Queste realtà si affrontano con investimenti tempestivi e con spirito di iniziativa nell'aspetto commerciale; le dimensioni delle operazioni potrebbero infatti imporre accordi su basi consortili anche internazionali che debbono essere preparati con tempestività.

Che dire, poi, delle prospettive estremamente interessanti per noi del traffico crocieristico!

Non tutti sanno, ad esempio, che una delle piu consistenti correnti del traffico internazionale è quella formata da chi vola per fare le crociere « Fly cruiser », come comunemente si dice. Ora queste crociere, a parte l'apporto valutario e i più generali vantaggi connessi allo sviluppo del turismo sul nostro territorio, si riveleranno sempre più come un investimento sicuro. Se ne sono accorti da tempo i greci e, recentemente, anche gli jugoslavi. Ma è evidente che per mantenere posizioni concorrenziali occorre investire ed investire presto. Al programma della Tirrenia per il potenziamento delle navi traghetto e a quelli dell'armamento libero in questo settore nuove iniziative dovranno seguire.

A D A M O L I . Gli altri Paesi costruiscono, non fanno soltanto programmi!

N A T A L I , Ministro della marina mercantile. Per ciò che riguarda la « Tirrenia », senatore Adamoli, posso dirle che essa ha trasformato recentemente la nave tradizionale « Lazio » in nave traghetto e che fra breve entreranno in funzione altre due navi traghetto trasformate che verranno adibite ai servizi con la Sardegna. Vi è inoltre un programma della « Tirrenia » per la costruzione di navi nuove; le trasformazioni sono state fatte per rispondere ad esigenze di urgenza, mentre il programma di cui parlavo poc'anzi prevede investimenti di qualche decina di miliardi.

Dicevo, dunque, che al programma della « Tirrenia » per il potenziamento delle navi traghetto e a quelli dell'armamento libero in questo settore nuove iniziative dovranno seguire. Ecco perchè a coloro con i quali si sta discutendo della cosiddetta ristrutturazione dei servizi di preminente interesse nazionale io ho cura di precisare che noi discutiamo del rinnovamento della flotta di preminente interesse nazionale, cioè in uno spirito di fiducia nell'avvenire di questa flotta per creare condizioni di alta efficienza organizzativa, migliori risultati di gestione, sicurezza di lavoro per il personale marittimo.

Ed ora alcune osservazioni ed indicazioni su quell'altro aspetto del traffico maritti-

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

mo, o se preferite della politica dei trasporti, che e il sistema portuale.

Anche qu₁ mi limito ai problemi di fondo. Tutti sappiamo che il sistema portuale costituisce il fulcro del nostro commercio internazionale. I dati sono troppo noti perchè si debbano in questa sede ricordare: il 96 per cento delle importazioni ed il 66 per cento delle esportazioni nel 1966 è transitato per i nostri porti.

Il senatore Lombardi, in proposito, ha ricordato che il movimento dei nostri porti si è quadruplicato.

Di fronte a questi dati penso che nessuno disconosca — anzi in questa Commissione ciò è stato sottolineato con passione e con calore — che i problemi connessi all'adeguamento delle strutture portuali alle nuove esigenze imposte dall'incremento del traffico abbiano, logicamente, carattere prioritario.

Quale Ministro della marina mercantile non ho mancato di sottolineare tale priorità in seno al CIPE, sostenendo che le necessità dei nostri porti fossero considerate in un contesto unitario e come parte integrante del programma di sviluppo del settore dei trasporti.

Posso assicurare che questa impostazione è condivisa dal Governo; il problema dei porti è infatti in questo momento all'esame del CIPE, sicchè le decisioni che ne deriveranno saranno risultati di valutazioni e scelte comparative e coordinate.

A parte ciò, il Ministro della marina mercantile non ha mancato di esporre in tutte le sedi che un piano di potenziamento del sistema portuale italiano deve poter contare su stanziamenti più consistenti di quelli che fino a questo momento gli sono stati riservati e deve obbedire ad alcuni criteri tecnici ed economici fra i quali, oltre quello della concentrazione degli investimenti negli scali di maggiore importanza, è bene indicare la specializzazione di taluni scali in porti eminentemente industriali, ovvero in porti petroliferi o pescherecci o turistici.

Ma il problema portuale, come hanno giustamente rilevato l'onorevole relatore ed il senatore Lombardi, non è solo un fatto di opere e attrezzature portuali, è anche un problema di costi e di forme di gestione.

Il riordinamento in senso produttivistico del sistema portuale postula un funziona mento migliore dei servizi, delle imprese, del lavoro portuale. Ci sono nei nostri porti troppe situazioni di privilegio e troppe ingiuste sperequazioni, ci sono lentezze di carattere burocratico e remore connesse ad un ordinamento incerto del regime dei poteri e delle responsabilità; in questo terreno si sviluppano discutibili intese, interessi e forze particolari che sfuggono a quei controlli la cui osservanza è essenziale per il miglior funzionamento di una azienda squisitamente pubblica quale è quella che opera su beni demaniali quali sono i porti.

Tutto questo contrasta l'evoluzione del sistema portuale italiano verso ordinamenti ed organizzazioni più rispondenti alle esigenze di un traffico in rapida e sicura espansione.

La realtà di oggi è in contraddizione, per certi aspetti perfino stridente, con le necessità di un domani sempre meno lontano.

Il pericolo di deviazione di traffici verso porti di altri Paesi sussiste, anche se talvolta non viene avvertito da coloro i quali, abbagliati dal processo costante di espansione del traffico, si rifiutano di pensare che il molto di oggi potrebbe diventare il poco di domani.

È questo il discorso che da tempo rivolgo agli amministratori degli enti portuali, alle imprese, agli addetti ai servizi portuali e infine ai lavoratori portuali.

Esigenze di tempo non mi consentono di trattare con la necessaria ampiezza i molti temi connessi all'azione del Ministero della marina mercantile.

Non posso peraltro concludere senza aver, sia pure per accenni, richiamato alla vostra attenzione i problemi della pesca marittima, che sono stati oggetto di particolari interventi da parte dei senatori Fabretti e Genco, nonchè del senatore Giorgetti, che ha spaziato su tutti gli aspetti connessi al bilancio.

Si tratta di un argomento di notevole interesse, come dimostrano il numero e la qualità degli interventi che si susseguono.

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

sia qui in Senato, sia alla Camera, e le numerose interrogazioni che mi pervengono.

Debbo dire con chiarezza che i problemi della pesca nel nostro Paese possono e debbono essere visti sotto due diverse prospettive: una prospettiva immediata ed una prospettiva a più lungo termine e di più ampio respiro.

Sotto il primo punto di vista, non è dubbio che i risultati — sia in termini economici generali, sia in termini aziendali — della pesca italiana possono dirsi nel complesso soddisfacenti. Laddove qualche difficoltà è sorta, l'Amministrazione marittima si è impegnata ad ovviarla: cito al riguardo lo stanziamento di cinque miliardi, disposto proprio per aiutare la pesca mediterranea a meglio adeguarsi agli aumentati oneri sociali, per effetto della riforma della previdenza marinara.

Questo, come altri del resto, è ancora un provvedimento parziario, mirante ad elidere situazioni transitorie anche se rilevanti.

Non saremmo peraltro attenti amministratori della cosa pubblica se ci contentassimo di questi risultati.

Il settore della pesca sta attraversando o per lo meno è all'inizio di un periodo di grande trasformazione e di adeguamento ai livelli aziendali produttivi dei Paesi che in questo campo sono all'avanguardia.

Le possibilità sono vaste, le capacità tecniche e imprenditoriali sono all'altezza delle necessità. Occorre, però, che anche in questo settore la collettività assista ed aiuti i meritevoli in questa fase iniziale di « decollo ».

Son personalmente convinto che il settore della pesca è maturo ormai perchè si passi da una fase di interventi, diciamo così, a carattere assistenziale, ad una fase in cui l'intervento e l'aiuto statale abbiano invece carattere incentivante e di promozione di iniziative economicamente valide, dalle quali possa derivare una produzione di ricchezza per il Paese.

A questo fine occorre un piano organico che stimoli la privata iniziativa ad interessarsi di questo settore e ad assumere meditatamente e coraggiosamente le proprie responsabilità. In questa prospettiva l'azione del Ministero è diretta a garantire un rilancio tale da fare del settore della pesca marittima un settore vitale e produttivo della nostra economia.

In tale quadro di intenti ci proponiamo di operare non soltanto attraverso gli strumenti ordinari del contributo per la costruzione di naviglio peschereccio e del credito agevolato per l'esercizio, ma anche favorendo la creazione di quelle infrastrutture commerciali che consentano una più alta redditività degli investimenti; solo così avremo iniziative economicamente valide.

Se vogliamo ricondurre la pesca su posizioni concorrenziali anche sul piano internazionale, dobbiamo assistere i nostri operatori non solo nella fase della produzione ma anche in quella della distribuzione, che sempre più si rivela decisiva per la vita e il livello di ogni settore economico.

Posso in proposito già preannunciare che è al concerto delle altre Amministrazioni interessate — e spero potrà quanto prima essere presentato alla Camera — uno schema di provvedimento legislativo predisposto dal mio Ministero e che vuole essere un serio tentativo di dare organicità e respiro all'intervento statale a favore del settore.

Infatti, mentre da un lato si mira a potenziare nel quadro del programma di sviluppo economico quinquennale le provvidenze già esistenti e a unificare e coordinare tali sistemi di intervento, d'altra parte vogliamo dare un decisivo avvio agli studi tecnologici e biologici concernenti la pesca e stimolare una più consapevole organizzazione in senso produttivistico del prodotto ittico.

Credo pertanto di poter affermare che il mio Ministero segue con molta attenzione i problemi della pesca e che possiamo fiducio-samente confidare che l'azione governativa potrà consentire a questo importante settore di porsi quanto prima al passo con i livelli tecnologici e produttivi degli altri settori dell'economia nazionale.

Vorrei soffermarmi, se il signor Presidente e gli onorevoli senatori me lo permettono, su alcuni aspetti particolari, messi in luce nella relazione del senatore de Unter-

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

richter, in primo luogo, nell'ambito della sempre crescente diffusione del turismo nautico, desidero, pur facendo grazia di cifre e dettagli, ricordare che nell'ultimo quinquennio il numero delle unità da diporto si è triplicato, raggiungendo la cifra di mille imbarcazioni, iscritte nel registro marittimo. A questo proposito, vorrei richiamare l'attenzione degli onorevoli senatori sul problema dei porti turistici. Altri Paesi del Mediterraneo (non parlo della Francia, che ha una sua radicata tradizione marittima, ma di altri paesi, come la Spagna e la Jugoslavia) hanno riservato notevoli interventi finanziari a questo settore; in Italia, invece, non si è potuto fare molto, perchè la prima parte dello stanziamento è stata riservata ai porti commerciali e, dei restanti fondi, una parte verrà utilizzata per i porti turistici. È un impegno che credo di poter assumere perchè derivante da un orientamento generale di politica governativa e corrisponde alle tendenze di una parte dell'opinione pubblica.

A questo proposito vorrei dire che non è possibile costruire tutti i porti turistici con finanziamenti pubblici; la stessa legge ora vigente, analogamente a quanto avviene in altri paesi, consente il sorgere di iniziative private per la costruzione di porti turistici; questo non significa, ovviamente, rinunciare all'esercizio della potestà pubblica perchè gli interessi pubblici non saranno mai sacrificati, occorre però stimolare anche l'interessamento dei comuni costieri, almeno di quelli a più alto sviluppo turistico, verso adeguati investimenti nella costruzione e nell'ampliamento delle attrezzature portuali.

La situazione generale degli approdi turistici è già in fase avanzata; agli oltre cento scali, nei quali il naviglio può ormeggiarsi, se ne aggiungeranno presto altri sessanta circa, attualmente in fase di costruzione.

Un altro argomento strettamente collegato al precedente riguarda l'utilizzazione del demanio marittimo a fini turistici. Mi sembra doveroso, a questo proposito, sottolineare l'importanza dell'azione di risanamenti intrapresa negli ultimi anni dal Ministero della marina mercantile. Questa azione si propone di porre tutti in condizioni di accedere liberamente a tratti di spiaggia sempre più ampi.

Quella che era prerogativa di pochi è ormai un bene al servizio di tutti; mentre constatiamo che ciò è indice di progresso economico e sociale, non dobbiamo nascondere la necessità di affrontare con decisione e chiarezza di impostazione i problemi nuovi che ne derivano.

Anche in tema di concessioni balneari. si è riscontrata l'esigenza di riesaminare lo attuale sistema di fissazione dei canoni. Credo che sia ormai necessario integrare questo criterio in una visione produttivistica della demanialità marittima. A questo riguardo, il disegno di legge che attribuisce ai capi di compartimento, d'accordo con le intendenze di finanza, la determinazione dei canoni di concessione, pur conservando ai Ministeri della marina mercantile e delle finanze il potere di intervenire, in casi di disaccordo fra organi periferici, è già stato approvato dal Senato e speriamo tutti che, entro l'attuale legislatura, possa essere tradotto in legge.

Anche in riferimento all'ormai innegabile espansione del turismo marittimo e balneare si pone un'altra questione, sulla quale vorrei intrattenere brevemente la Commissione; alludo all'indifferibile potenziamento dei servizi dell'Amministrazione marittima periferica, che vengono svolti con passione e con abnegazione dagli ufficiali e sottufficiali delle Capitanerie di porto, che, pur inquadrati nella marina mercantile, dipendono dall'Amministrazione militare.

Proprio il Ministero della marina mercantile, conscio dell'importanza dell'azione che la propria Amministrazione deve svolgere (e ciò, naturalmente, senza sminuire i compiti della pubblica sicurezza), si è preoccupato, in questi ultimi anni, di dotare le Capitanerie di porto di mezzi adeguati ai compiti sanciti dal Codice della navigazione.

Nel 1965 vennero destinati al potenziamento dei mezzi nautici 263 milioni e la medesima cifra fu stanziata l'anno successivo. Nell'anno in corso lo stanziamento è stato aumentato di 50 milioni, cui vanno aggiunti

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

333 previsti per il prossimo anno; abbiamo proposto moltre un aumento che portera lo stanziamento a 483 milioni.

Come e evidente, il Ministero mira quindi al sempre maggiore potenziamento dei propri mezzi e attrezzature, onde meglio adempiere ai compiti che il Codice, la legge e altri strumenti normativi gli hanno affidato. In questo modo, una più aggiornata e adeguata dotazione di mezzi nautici consentirà alle Amministrazioni marittime periferiche di esercitare un'accurata vigilanza, sia per quanto riguarda i servizi più propriamente marittimi (lotta all'inquinamento delle acque e alla pesca di frodo), sia per ciò che si riferisce alla tutela della vita umana in mare e sulle coste.

Onorevoli senatori, è logico che in un breve discorso non è possibile non solo affrontare ma neanche sfiorare i numerosi problemi attinenti alla marina mercantile; inoltre, mi sono proposto, questa volta, di non parlare per un'ora e mezzo, come avvenne in altra occasione, con il seguito in Aula, per rispondere al senatore Adamoli; ho pertanto preferito limitare questo in tervento a qualche settore nel quale si dà conto della linea di azione governativa. Ad alcuni quesiti di carattere particolare sarò lieto di rispondere personalmente agli onorevoli senatori.

Al termine della mia replica, devo però affermare con animo sincero che il Governo e io stesso siamo particolarmente grati per l'attenzione e la passione con cui vengono da tutti voi seguìti i problemi della marina mercantile. Il sostegno della vostra fiducia, lo stimolo delle osservazioni e anche delle critiche ci accompagnano nello svolgimento della nostra azione. I problemi da affrontare sono spesso gravi e delicati, ma siamo profondamente convinti che essi potranno essere superati, se la coscienza collettiva sarà consapevole del carattere prioritario e determinante che la soluzione, o, comunque, la buona impostazione dei problemi del mare comporta per la vita e il civile sviluppo del nostro Paese. Grazie, signor Presidente.

A D A M O L I . Prima di passare agli ordini del giorno, vorrei che si esaminasse la questione dei porti.

NATALI, *Ministro della marina mer*cantile. Se il senatore Adamoli lo permette, penserei di rispondere ad altri colleghi.

Il senatore Fabretti ha posto alcune questioni relative ai residui passivi. Le sue osservazioni non hanno tenuto conto dei chiarimenti che il senatore de Unterrichter aveva dato nella sua relazione; cioè, si tratta di fondi che vengono naturalmente riportati, perche il sistema stesso è tale che non si possono spendere queste somme nell'esercizio in cui sono stati stanziati.

Torno a ripetere che il senatore De Unterrichter ha dedicato a questa parte una lunga dimostrazione.

F A B R E T I I . Se permette, onorevole Ministro, vorrei precisare il mio pensiero. Conosco l'ingranaggio dei residui passivi: peraltro, il mio dubbio concerne in special modo il residuo, di più che 18 miliardi di lire, che fa riferimento alla legge n. 1372 del 1965. Quale e la ragione di una rimanenza così elevata?

N A T A L I , *Ministro della marina mercantile*. La legge prevede contributi a favore dell'industria cantieristica. Si tratta di pagamenti che si vanno effettuando mano a mano che vengono realizzate le costruzioni e che si stabiliscono i prezzi. Per quanto riguarda poi l'altra sua osservazione, circa i 500 milioni stanziati per la pesca, mi sembra di avere già risposto.

Fornirò, inoltre, ulteriori chiammenti sulla questione della nomina degli amministratori degli Enti portuali. Questa nomina è prevista con decreto del Presidente della Repubblica, su decisione del Consiglio dei ministri. È opportuno, però, che io ricordi alla Commissione che esiste il principio fondamentale della distinzione dei poteri, per il quale queste attribuzioni di competenze saranno fatte nel momento in cui saremo nelle condizioni di effettuarle.

A D A M O L I . Scusi, signor Ministro, lei ha il compito della proposta; come mai, dopo nove mesi, non ha potuto ancora farla?

NATALI, Ministro della marina mercantile. Lei, senatore Adamoli, è molto abi-

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

le e vuole farmi dire delle cose che non sono tenuto a dire. Posso dire soltanto che il problema degli amministratori degli Enti portuali sarà quanto prima risolto. Per quanto riguarda, poi, i quesiti che lei mi ha posto, vorrei farle presente che bisogna avere una certa chiarezza di idee sulle competenze dei vari Dicasteri. Evidentemente, Ella, senatore Adamoli, non può, in sede di discussione del bilancio della marina mercantile, pormi degli interrogativi che fanno riferimento ad atti di politica aziendale che non rientrano nelle competenze del Ministero della marina mercantile. Mi riferisco, come Ella ha ben inteso, all'incarico che sarebbe stato conferito al generale De Lorenzo.

Desidero che risulti ben chiaro a questo proposito che l'Amministrazione della marina mercantile non ha niente a che fare con la politica aziendale della Fincantieri, la quale dipende dal Ministero delle partecipazioni statali. Come Ministro della marina mercantile mi devo preoccupare dell'attività di produzione e costruzione di navi e non di intervenire nelle attività aziendali che non dipendono dal mio Dicastero.

A D A M O L I . Il provvedimento sui cantieri, però, è stato presentato dal suo Ministero.

NATALI, Ministro della marina mer cantile. Ma tale provvedimento interessa tutta l'industria cantieristica del nostro Paese. In altre parole, io ho presentato un disegno di legge che riguarda un'attività economica e produttiva; per contro le conduzioni aziendali, sia di gruppi a partecipazione statale sia di gruppi privati, non possono dipendere da me. Esistono delle società che hanno una loro responsabilità nei confronti degli azionisti, siano essi privati o pubblici; ma questa non è materia di mia competenza.

Tornando al porto di Genova, desidero innanzi tutto prendere atto con particolare favore di una dichiarazione del senatore Adamoli, cioè che il problema del porto di Genova è di carattere nazionale, anche se questo contrasta un po' con alcune impostazioni che, sul piano delle leggi degli enti portuali, il senatore Adamoli credo vada sostenendo. Ad ogni modo, ripeto, prendo atto con soddisfazione della dichiarazione che il problema di un ente portuale è a carattere nazionale; da ciò discendono alcune conseguenze sulle quali discuteremo quando parleremo dei porti.

FABRETTI. Questo, però, senza staccarsi da una realtà locale.

NATALI, Ministro della marina mercantile. Desidero inoltre ricordare che il problema del potenziamento degli stanziamenti e degli interventi per il porto di Genova fa parte, come il senatore Adamoli ben sa. di un certo discorso del quale stiamo cercando di trovare una soluzione, non perchè il Governo non abbia stanziato, in adempimento ai suoi precisi obblighi, cifre cospicue (se rapportate alle cifre stanziate per i porti), ma perchè un certo provvedimento legislativo che avrebbe dovuto concretizzare questi stanziamenti non è stato ancora esaminato dal Parlamento, e non per richiesta della mia parte politica.

Ma quello che in particolare volevo chiarire al senatore Adamoli è questo: non è vero che nel corso degli otto mesi in cui il porto di Genova non ha avuto il suo Presidente non si sia fatto niente ed il porto non sia stato amministrato. Sul piano dei programmi, posso dirle che proprio in questi mesi di gestione da parte del Vice Presidente, ad esempio, si è concretizzato un qualcosa che rende il porto medesimo notevolmente importante vi è stata l'apertura di un ufficio del Consorzio del porto di Genova a Milano, e ciò sta a sottolineare questa impostazione programmatica, che il problema di tale porto, come quello degli altri porti, non può essere visto soltanto in un quadro puramente municipalistico, ma deve essere visto anche sotto il profilo delle esigenze di contatti con il naturale hinterland.

CHIARIELLO. Cosa si sta facendo per il porto di Napoli?

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

NATALI, Ministro della marina mercantile. Quanto prima verrà risolto il problema della nomina degli amministratori. Il Consiglio di amministrazione, del resto, è scaduto da poco tempo. Ad ogni modo, ripeto, quanto prima verranno nominati gli amministratori con una proposta che il Governo, nella sua responsabilità, sottoporrà al provvedimento formale del Capo dello Stato.

Passando agli ordini del giorno, il primo, firmato dai senatori Fabretti, Adamoli e Vidali, è inteso a richiedere un ulteriore sforzo in favore della pesca nel Mediterraneo; esso richiama, se non vado errato, direttamente, quell'ordine del giorno che è stato approvato all'unanimità dalla Commissione lavoro in occasione dell'approvazione del provvedimento relativo alla previdenza marinara e sul quale vi è stata l'adesione dei rappresentanti del Governo, titolari, rispettivamente dei Ministeri del lavoro e della marina mercantile. Personalmente sono favorevole a che si faccia un ulteriore sforzo in favore della pesca nel Mediterraneo e proprio per questo ho provveduto ad interessare direttamente il Ministro del tesoro per il reperimento dei fondi necessari. Non appena verrà risolto questo aspetto, il Governo presenterà al Parlamento l'apposito disegno di legge. Naturalmente non posso — e me ne dispiace — precisare dati e cifre; ma assicuro la Commissione che, per quello che ci riguarda, faremo tutto il possibile per aiutare le aziende della pesca nel Mediterraneo a sopportare i nuovi oneri. Accetto, peranto, questo ordine del giorno come raccomandazione.

Vi è poi un altro ordine del giorno, a firma dei senatori Adamoli, Vidali, Fabretti e Bertoli, con il quale si chiede la revisione del programma di ridimensionamento dell'industria cantieristica approvato dal CIPE. Per i concetti che tale ordine del giorno esprime, esso non è molto dissimile ad un'interpellanza presentata l'anno scorso dai senatori Adamoli e Vidali. Pertanto non posso che ripetere al riguardo quanto ebbe a dire nella seduta del 30 settembre 1966 il rappresentante del Governo che, se non erro. era l'onorevole Caron. In quella seduta venne richiamata l'attenzione degli onorevoli interpellanti e del Senato sul fatto che le necessarie decisioni in tema di politica cantieristica, ai fini interni e internazionali. debbono essere assunte dal Governo. Naturalmente, quando le decisioni del CIPE richiedessero di esser tradotte in leggi il Parlamento sarà chiamato ad esprimere di volta in volta il suo giudizio e voto; ciò senza pregiudizio per le decisioni di politica economica generale che, ripeto, spettano al Governo. Ciò detto, è evidente che non posso accogliere tale ordine del giorno.

A D A M O L I . Ci riserviamo, allora, di ripresentarlo in Aula.

PRESIDENTE. Esaurito così l'esame degli ordini del giorno, resta inteso che la 7ª Commissione, nella sua maggioranza, dà mandato al relatore, senatore de Unterrichter, di procedere alla stesura definitiva del parere, da trasmettere alla 5ª Commissione, sullo stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio 1968.

(Così rimane stabilito).

La seduta termina alle ore 11,35.

Dott. Mario Caroni

Direttore generale dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari