

N. 815-A
Resoconti XVII

BILANCIO DI PREVISIONE DELLO STATO PER L'ANNO FINANZIARIO 1970

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

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

INDICE

<p>SEDUTA DI GIOVEDÌ 25 SETTEMBRE 1969 (Antimeridiana)</p> <p>PRESIDENTE Pag. 890, 907 ABENANTE 904 CAVALLI 898, 899 COLOMBO <i>Vittorino, ministro della marina mercantile</i> 890 CROLLALANZA 891, 899, 903 FABRETTI 894 GENCO 906 LUCCHI, <i>relatore</i> 890 SPAGNOLLI 901, 903, 906</p> <hr style="width: 20%; margin: 10px auto;"/> <p>SEDUTA DI GIOVEDÌ 25 SETTEMBRE 1969 (Pomeridiana)</p> <p>PRESIDENTE 908, 919, 920, 921 ABENANTE 920 COLOMBO <i>Vittorino, ministro della marina mercantile</i> 910, 915, 919, 921</p>	<p>CROLLALANZA Pag. 915 FABRETTI 921 LUCCHI, <i>relatore</i> 908</p> <hr style="width: 20%; margin: 10px auto;"/> <p>SEDUTA DI GIOVEDÌ 25 SETTEMBRE 1969 (Antimeridiana)</p> <p>Presidenza del Vice Presidente AVEZZANO COMES</p> <p><i>La seduta ha inizio alle ore 10,15.</i></p> <p><i>Sono presenti i senatori: Abenante, Aimoni, Avezzano Comes, Bargellini, Bonazzi, Cavalli, Crollalanza, De Matteis, Fabretti, Florena, Genco, Lucchi, Maderchi, Massobrio, Piccolo, Poerio, Raia, Sammartino, Spagnolli, Tansini e Venturi Lino.</i></p> <p><i>Intervengono il ministro della marina mercantile Vittorino Colombo e il sottosegretario di Stato allo stesso Dicastero Mannironi</i></p>
--	--

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1970**— Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile (Tabella 17)**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'esame del disegno di legge: « Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1970 — Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile ».

Prima di dare la parola al senatore Lucchi, che riferirà sullo stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile, mi è gradito rivolgere un saluto di benvenuto all'onorevole Vittorino Colombo che per la prima volta partecipa ad una riunione della nostra Commissione. A lui va il nostro augurio più fervido di buon lavoro e da parte nostra, pur nelle diversità delle posizioni, l'assicurazione di una fattiva opera di collaborazione.

COLOMBO VITTORINO, *ministro della marina mercantile*. Devo ringraziare il Presidente e la Commissione della introduzione augurale.

La collaborazione tra Esecutivo e Legislativo è fondamentale per il buon andamento della cosa pubblica: da parte mia assicuro la piena disponibilità mia e del Dicastero che ho l'onore di dirigere affinché il lavoro parlamentare possa svilupparsi nel migliore dei modi.

PRESIDENTE. Prego il relatore, senatore Lucchi, di voler riferire sullo stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile.

LUCCHI, *relatore*. Onorevoli colleghi, nell'esaminare il bilancio di previsione del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1970 appare subito evidente, rispetto al bilancio 1969, la variazione in aumento della spesa di lire 11.510.100.000, di cui lire 10.338.300.000 per incidenza di leggi preesistenti e applicazioni delle medesime, e lire 1.171.800.000 per adeguamento del bilancio alle esigenze della nuova gestione.

I provvedimenti legislativi che in forma

più incisiva contribuiscono a questo risultato sono:

legge 24 marzo 1967, n. 451, per esercizio del credito navale più lire 500.000.000;

legge 4 gennaio 1968, n. 19, provvedimenti a favore dell'industria navale più lire 10.500.000.000.

Circa le variazioni determinate dalle necessità di adeguamento del bilancio alle occorrenze della nuova gestione sono determinanti le seguenti somme: lire 551.500.000 in più per sovvenzioni alle società assuntrici di servizi marittimi; lire 117.000.000 in più per acquisto di mezzi nautici; lire 200 milioni in più per installazione di nuovi mezzi meccanici nelle aziende e magazzini portuali; lire 50.000.000 in più per il funzionamento del centro elettronico.

Come si vede, anche se ancora lontani dalla realtà di alcune essenziali esigenze del Ministero della marina mercantile, si opera con maggior impegno che negli anni precedenti, al fine di sviluppare l'attività cantieristica, degli enti portuali, della pesca e dei servizi marittimi sovvenzionati di preminente interesse nazionale.

In complesso, il bilancio in esame dà i seguenti risultati:

spese correnti	L.	86.521.100.000
spese in conto capitale	L.	30.349.000.000
per un totale di	L.	116.870.100.000

La spesa più importante del bilancio è quella di lire 71.960.300.000 per i servizi marittimi; per le spese in conto capitale la voce « trasferimenti », pari a 29 miliardi 590 milioni riguardante i contributi a favore delle costruzioni navali.

A me sembra giusto individuare nelle nuove costruzioni navali la direzione dove deve operare con sempre maggiore intensità il Ministero, se si vuol veramente tendere a limitare progressivamente il disavanzo della bilancia dei trasporti marittimi. Per una effettiva competitività sul mercato dei noli occorre decisamente puntare sullo sviluppo della nostra capacità di trasporto, incrementando la costruzione di grandi navi a forte tonnellaggio, eliminando il naviglio antieconomico e progredendo con costanza nell'aumento della consistenza della nostra flotta mercantile che è passata da 6.500.000 ton-

nellate di stazza lorda a fine 1967, a 6.750.000 tonnellate di stazza lorda a fine 1968 e con la previsione di raggiungere gli 8 milioni di tonnellate a fine 1970.

Debbo qui richiamare l'attenzione del signor Ministro e degli onorevoli colleghi, su un'altra grossa questione che riguarda i porti. C'è ancora molto da fare e siamo sempre in attesa di un efficiente piano dei porti che tenga conto, attraverso un valido accertamento delle effettive esigenze dei singoli porti, di adeguate scelte prioritarie, collegate ad una distribuzione regionale con criteri di carattere nettamente produttivi sul piano economico. È necessario inoltre, signor Ministro, provvedere ad una revisione delle procedure tecniche per evitare grossi residui di spesa inutilizzati e raggiungere una notevole abbreviazione di tempi nella esecuzione dei lavori. Parimenti, va sottolineata l'importanza del coordinamento delle opere e attrezzature portuali con i settori della viabilità ordinaria e ferroviaria e con i problemi di sviluppo industriale e agricolo dell'*hinterland* dei porti.

Una nota confortevole è rappresentata dalla comunicazione, che fa parte della relazione del senatore Buzio sullo stato di previsione della spesa del Ministero delle partecipazioni statali, laddove, nel quadro dei 2.800 miliardi di investimenti IRI nel quinquennio 1969-74, si afferma che sono stati già definiti programmi consistenti per la costruzione di motonavi traghetto da introdurre sulle rotte per le isole, per Malta, Libia e Tunisia. Tutto questo entra nel quadro di un impegno di spesa più cospicuo verso i servizi marittimi che, con un valido processo di ristrutturazione tecnico-amministrativa, dovranno in futuro incidere sempre meno nella voce spesa del bilancio che esaminiamo.

Avviandomi alla conclusione, non posso fare a meno di invitare i colleghi ed il Ministero ad un attento esame dell'importante problema dell'inquinamento delle acque marine, soprattutto nelle zone costiere. È questa la conseguenza di uno sviluppo industriale non sempre disciplinato da mezzi adeguati che, dopo aver avvelenato le acque dei fiumi, inquina in modo sempre più diffuso le acque

costiere con danni incalcolabili verso varie direzioni.

Per quanto riguarda il Ministero sarà opportuna la istituzione di corpi speciali di vigilanza che, con adeguati finanziamenti, siano in grado di sviluppare un'azione di controllo efficace, anche per gli insediamenti industriali su territori demaniali più vicini al mare.

Chiudo questa mia sintetica relazione esprimendo parere favorevole sullo stato di previsione in esame per gli stanziamenti in esso contenuti e per gli indirizzi di una azione che fa legittimamente sperare in una sempre migliore espansione delle attività economiche della nostra marina mercantile.

CROLLALANZA. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, dirò poche cose dal momento che la legge Cucchi sul bilancio porta alla conseguenza (a parte la mancanza verificatasi annualmente del tempo necessario per la sua approvazione entro il 31 dicembre) di sentir ripetere in Aula le stesse cose che si dicono in Commissione. È preferibile perciò limitarsi ad alcune osservazioni, salvo a discuterne o meno più ampiamente in Assemblea.

Il senatore Abenante, discutendosi lo stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e telecomunicazioni, ebbe a rilevare che esso ricalcava, nella sua impostazione, quello dell'anno precedente, per cui tutti gli appelli e i suggerimenti allora espressi dalla nostra Commissione, intesi ad assicurare innovazioni notevoli nell'esplicazione di attività del Ministero, sono stati disattesi. Lo stesso rilievo si può fare per quanto riguarda lo stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile.

Anche in questo caso, nonostante le richieste, le sollecitazioni rivolte sia ad assicurare l'ammodernamento dei porti, quindi ad incitare il Ministero a segnalare a quello dei lavori pubblici, per quanto di sua competenza, tali esigenze; sia a potenziare le linee di navigazione di preminente interesse nazionale sovvenzionate dallo Stato; sia ad adottare adeguati provvedimenti al settore della pesca, sono rimaste allo stato di generici affidamenti o ignorati completamente.

Nella nota preliminare allo stato di previsione della spesa, per esempio, c'è una parte dedicata alle linee sovvenzionate, in cui si afferma, tra l'altro: « La spesa più cospicua è quella relativa ai servizi marittimi sovvenzionati di preminente interesse nazionale, di carattere locale; per tali spese, tuttavia, è prevedibile, sia pure a medio termine, una graduale e costante diminuzione, in relazione alla progressiva attuazione del processo di ristrutturazione tecnico-amministrativa dei servizi medesimi ».

Che cosa intende affermare con questa nota il Ministero? Intende, forse affermare ciò che, tra le righe, già si intravedeva nello schema del piano quinquennale di programmazione in corso e innanzitutto nella volontà affiorata, attraverso vari sintomi, da parte del Ministero? Si intende ridurre ulteriormente i servizi sovvenzionati, ad integrazione di quanto è già avvenuto? Se questa fosse la conferma di una tale volontà, devo dire che tutto ciò è in pieno contrasto con quanto più volte è stato prospettato e richiesto dalla nostra Commissione, la quale ha chiaramente sostenuto la necessità di potenziare, anziché ridurre, la flotta della Finmare. Tale orientamento della Commissione è stato più volte chiarito, allorchè si è rilevato che, a differenza dalla nostra, altre Nazioni, e specialmente quelle che hanno rapporti commerciali o vicinanza territoriale con noi, considerano i servizi marittimi veri e propri servizi pubblici.

Il Governo jugoslavo, per esempio, non solo sovvenziona l'armamento e i servizi marittimi, ma li sovvenziona in modo tale da assicurarne il costante sviluppo, fino al punto da determinare il loro sopravvento sulla nostra bandiera nell'Adriatico e nel Mediterraneo.

Si deve a questo stato di cose se la Società Adriatica, che una volta batteva il nostro mare e il Mediterraneo con preminenza assoluta su tutte le altre bandiere oggi è ridotta al lumicino e deve adattarsi (essendo state ridimensionate al massimo le sue linee) ad utilizzare alcune delle poche navi che la politica del Governo le ha consentito di ricostruire, dopo le distruzioni della guerra, alle crociere, cercando così di tenere in vita la propria attività con mezzi sussidiari.

Onorevole Ministro, io ho in modo particolare sottolineato la situazione della Società Adriatica di navigazione e la necessità non soltanto di non ridurre ulteriormente le sue linee, ma anzi di aumentarle, perchè, a differenza di quello che avviene nel Tirreno, in Adriatico, l'armamento libero è talmente modesto da non potere, a sua volta, fronteggiare la concorrenza della marina greca e di quella jugoslava. Se consideriamo la statistica dell'attività che si svolge nei nostri porti — e mi limito a quelli del basso Adriatico — rileviamo che la prevalenza dei traffici, sia nel porto di Brindisi che in quello di Bari, è data dalla bandiera greca e da quella jugoslava.

Esigenza economica e politica della Nazione dovrebbe essere non solo quella di mantenere le linee sovvenzionate attualmente in esercizio e di riportarle gradatamente a quel numero e tonnellaggio dell'anteguerra, ma di svilupparle ulteriormente, per consentirle quel ruolo che l'iniziativa privata non può svolgere. Questa si dirige unicamente verso quei porti e quei mercati dove è sicura di poter effettuare una attività remunerativa. Le possibilità di sviluppo dei nostri traffici e la necessità di conquistare nuovi mercati, possono essere invece realizzate unicamente da una marina sovvenzionata che tessa la spola anche con quegli scali ove attualmente non vi è sicurezza di reddito adeguato alla spesa di esercizio, ma dove si possono schiudere possibilità di sviluppo dei traffici in un non lontano futuro.

Se è così, come io ritengo, l'onorevole Ministro ci dovrebbe chiarire che cosa si intende dire nella nota preliminare, quando si accenna ad eventuale riduzione di spesa per ristrutturazione dei servizi; cioè se si cerca di ridurre ulteriormente le linee sovvenzionate, in conformità di quanto da tempo chiedono gli armatori privati, i quali premono da tutte le parti perchè ciò avvenga. Ci dovrebbe, inoltre fare sapere se è ancora in fase di prospettive o di attuazione la eventuale concentrazione delle quattro società di navigazione di preminente interesse nazionale in un'unica società; il che sarebbe quanto mai pregiudizievole per la situazione di spequazione esistente, purtroppo, attualmente in Adriatico. È evidente che in questo caso

fatalmente la concentrazione avrebbe la sua sede, il suo centro di armamento e di ogni attività amministrativa nel porto maggiore della Nazione, cioè a Genova, e i porti, specie quelli del basso Adriatico, sarebbero ancora sacrificati, come lo sono stati e lo sono attualmente.

Vi sono al riguardo dei precedenti che ci preoccupano e che si riferiscono alla Società Adriatica di navigazione. Se si tiene conto infatti che le navi che si perdettero durante il conflitto e che erano iscritte ai singoli compartimenti portuali (pur facendo parte di una unica attività amministrativa) allorchè furono ricostruite ebbero, invece, la loro iscrizione tutte al compartimento di Venezia (sacrificando gli altri porti e specialmente quello di Bari), allora è quanto mai legittima la richiesta di ottenere dal Ministro questi chiarimenti.

In modo preciso abbiamo bisogno, onorevole Ministro, di sapere: primo, se effettivamente, ella ritiene che le linee di navigazione assolvono ad una funzione di servizio pubblico; secondo, se ritiene che, ciò stante, sia opportuno ridimensionare ulteriormente la loro attività, quando vi sono situazioni come quella del porto di Bari che prima della guerra aveva 27 scali delle varie società della Finmare, mentre oggi ne ha solo 7; terzo, se eventualmente si pensa ancora di procedere all'unificazione delle quattro compagnie, e, in questo caso, conoscere quali garanzie si offrono ai vecchi compartimenti marittimi, sia ai fini dell'arruolamento del personale, sia dei rifornimenti, sia infine in relazione a tutti gli altri compiti che i suddetti compartimenti, secondo la tradizione, svolgevano e dovrebbero tuttora svolgere.

Per quanto riguarda i porti, onorevole Ministro, so che la competenza è del Dicastero dei lavori pubblici, ma so anche che di concerto tra quel Ministero ed il suo, si è imbastito da alcuni anni un piano per provvedere a tutte le carenze esistenti nei nostri scali, sia in relazione all'aumento di tonnellaggio delle navi, sia per quanto riguarda le attrezzature e l'approfondimento dei fondali, ma finora assai modeste sono state le realizzazioni.

Noi purtroppo, onorevole Ministro, siamo tra quelle Nazioni che si trovano in una situazione di maggiore arretratezza, nonostante che l'80 per cento del movimento delle nostre merci di importazione e di esportazione si effettui via mare e non attraverso le ferrovie, nonostante che per la posizione geografica della nostra penisola vi sia oggi un notevole sviluppo nell'impianto delle raffinerie e quindi un crescente traffico delle petroliere ed un sempre maggiore volume di combustibile in arrivo ed in partenza. Questo aumento però deriva non solo dal maggior numero di navi che toccano i nostri porti, ma soprattutto dal maggiore tonnellaggio delle petroliere, ciò che trova una sua logica non solo nell'assicurare minori costi nel trasporto, ma anche nel fatto che il Canale di Suez è chiuso e che quindi bisogna circumnavigare il capo di Buona Speranza, rotta questa che, con le prospettive che si profilano in tutto il mondo arabo ed a seguito degli ultimi avvenimenti verificatisi in Libia, non è da escludere che debba avere un ruolo non indifferente nel prossimo avvenire.

Su questo problema, che è di vitale importanza per l'economia nazionale, richiamo la sua attenzione, onorevole Ministro, perchè anche se il suo Dicastero non ha i fondi stanziati sul proprio bilancio, nè la competenza primaria, è pur sempre quello che ha la maggiore ingerenza sull'efficienza e sull'attività che si svolge nei porti. Come tale, quindi, deve adoperarsi più di ogni altro perchè una buona volta si imposti un adeguato programma pluriennale non solo tecnico, ma anche finanziario per i nostri porti, tanto più che, arriveremo sempre, onorevole Ministro, con un notevole ritardo nei confronti degli altri Paesi, anche se fin da domani ci metteremo a lavorare di buona lena.

In ultimo, onorevole Ministro, vorrei richiamare la sua attenzione sulla situazione delle pensioni dei marittimi. Lei sa che, dopo ben due anni, nonostante che il Fondo di previdenza marinaro lo consentisse anche prima, si è proceduto alla concessione di modesti aumenti alle pensioni dei marittimi. Questi ultimi, però, nel percepire tali aumenti, non furono messi in grado di cono-

scere in qual modo e con quali criteri venivano erogati, in quanto l'Istituto di previdenza sociale trasmetteva le pensioni, senza il solito modulo di accompagnamento, atto a fornire gli opportuni chiarimenti.

A chi chiedeva precisazioni alle sedi dell'Istituto, è stato risposto che bisognava rivolgersi al Ministero. Io ho quindi sollecitato il suo Ministero perchè mettesse in condizioni l'Istituto di previdenza sociale di dare ai marittimi i chiarimenti necessari.

Sono sempre in attesa di una risposta in merito.

Devo, comunque, far presente che le pensioni concesse sono assolutamente inadeguate ai sacrifici ed alla dura fatica alle quali questa benemerita gente di mare si è sottoposta, navigando per lunghi decenni.

Devo aggiungere poi, per quanto riguarda un altro settore, che nel trattamento pensionistico dei portuali vi sono delle notevoli sperequazioni. Di recente, a questo proposito, le ho presentato una interrogazione, onorevole Ministro, per richiamare la sua attenzione sulla situazione particolare dei portuali di Bari, che ricevono dal fondo di integrazione delle pensioni non più di 2-3 mila lire al mese, e ciò in contrasto con quanto avviene nella maggior parte degli altri porti.

Questo trattamento deriva dalle diverse posizioni storiche, che hanno caratterizzato nel tempo la vita dei vari porti; però in una Nazione in cui si cerca sempre più di considerare, su base uniforme ed unitaria i problemi ed i bisogni di vita dei lavoratori, tutto ciò appare quanto mai ingiusto e inopportuno.

Le sarei perciò grato, onorevole Ministro, se volesse dare alla mia interrogazione non solamente una risposta, cosa che è suo dovere, ma anche l'assicurazione che il problema formerà oggetto di studio per cercare di risolverlo con sollecitudine e nel modo migliore.

Un ultimo rilievo desidero fare, inoltre, per quanto si riferisce ai traghetti che si sono rivelati come uno dei mezzi più idonei per assicurare un notevole sviluppo al nostro turismo. Infatti, ad esempio, i traghetti che assicurano il servizio tra Brindisi e

la Grecia e quelli che lo effettuano tra Bari e Dubrovnik, cioè tra la sponda jugoslava e quella pugliese, hanno determinato un nuovo flusso di movimento turistico, che va sempre aumentando per le attrattive storiche, artistiche e paesistiche della Puglia e della Grecia, nonchè per l'impegno posto dal Governo jugoslavo nel valorizzare ed attrezzare le sue coste con altrettante fonti di attrazione tra cui parecchi casinò, non ultimo mezzo per attirare un turismo di classe, alimentato per lo più da americani e da norvegesi i quali, dopo il soggiorno in Jugoslavia, attraversano l'Adriatico per poi risalire la nostra penisola.

La Jugoslavia ha messo in linea due traghetti che svolgono un buon servizio, data anche la loro capienza; l'Italia invece ha in linea solo la « Tintoretto » e ciò determina una situazione di nostra inferiorità, che diventa ancora maggiore se si considera che la Jugoslavia ha inoltre in funzione degli aliscafi russi, che svolgono un ottimo servizio, per cui in sole tre ore si va da Bari sull'altra sponda.

Prospetto, perciò, la necessità che la Compagnia Adriatica di navigazione, così come avviene per la Grecia, affianchi la « Tintoretto » con una sua nave traghetto, sovvenzionata dal Ministero, per controbilanciare la concorrenza jugoslava.

Concludo dichiarandomi fiducioso che i problemi che ho qui esposto, formino oggetto della sua attenzione, onorevole Ministro, e trovino accoglimento.

F A B R E T T I. Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, non nascondo la difficoltà che credo ognuno di noi abbia intervenendo su questo bilancio della marina mercantile, difficoltà che sta nel non ricalcare le linee dei discorsi sui precedenti bilanci, specie quando si affrontano problemi di fondo. I problemi da affrontare e da risolvere sono gli stessi degli anni precedenti, anzi questi problemi sono ancora più gravi, più complessi, più difficili da risolvere. Proprio da questo risulta più insufficiente l'impegno del Governo, concretizzatosi in scelte inadeguate e sovente sbagliate. Quest'anno è più grave il divario tra i costi e gli inve-

stimenti previsti. Il bilancio che stiamo esaminando insieme è stato già definito come gli anni scorsi un bilancio tradizionale; ma io sottolineo ancora che è un bilancio di ordinaria amministrazione, un bilancio da previsioni di « piccolo cabotaggio ». Io credo che leggendo e studiando questo documento non si avverta nessun sintomo nel Governo, in chi ha elaborato l'attuale bilancio, che dimostri che si sono compresi i bisogni del settore, e che gli interessi dell'intero Paese impongono una svolta radicale di investimenti e di metodi. Basta guardare alcune cifre: il bilancio di previsione generale dello Stato per il 1970 prevede una spesa di 12.825 miliardi; il bilancio di previsione dello Stato per il 1969 prevedeva una spesa di 11.418 miliardi. Quindi nel 1970 avremo 1.407 miliardi in più da spendere in base alle previsioni generali.

Comunque, a parte l'esattezza delle cifre, per la marina mercantile nel 1969 furono previsti 106 miliardi (pari all'1,07 per cento del bilancio generale dello Stato), nel 1970 la spesa di previsione è di 116 miliardi (pari all'1,14 per cento della spesa generale del bilancio dello Stato): 10 miliardi in più rispetto al 1969 che coprono solo la legge per le sovvenzioni ai cantieri, per favorire la costruzione di nuove navi. Io credo che, se è esatta l'entità della maggiore disponibilità per quest'anno, balza in evidenza come il Governo nell'insieme abbia fatto una scelta che non tiene conto delle necessità del settore della marina mercantile. Nè il bilancio dei lavori pubblici offre delle dilatazioni e variazioni che possano correggere le insufficienti previsioni di questo bilancio. Nel bilancio dei lavori pubblici è prevista una prima *tranche* di 10 miliardi per l'avvio a un nuovo programma pluriennale di ampliamento dei porti; 17,7 miliardi per i bacini e gli interventi vari di ordinaria amministrazione, un miliardo per la riparazione dei danni alle spiagge (inadeguato per questi bisogni). Cade quindi ogni speranza che il bilancio dei lavori pubblici integri in qualche modo le lacune e insufficienze del bilancio della marina mercantile. Queste cifre già testimoniano che: il Governo continua su una via sbagliata; ciò provocherà cre-

scenti critiche e agitazioni nei settori interessati del Paese; vi sarà un accrescimento delle necessità dei vari settori, nonostante il poco che si fa. Lo sviluppo di tale settore è impetuoso. I danni che le insufficienze di strutture, di attrezzature, di investimenti, di programmi del settore marittimo, arrecano alla nostra economia sono incalcolabili; ritardi e costi assai maggiori di quanto potrebbero essere. Squilibri zionali e settoriali non si combattono con previsioni di investimenti di questo genere. Guardiamo ai singoli settori. I porti: inizialmente, nel 1962, ci fu un serio dibattito con l'allora ministro Dominedò sulla prima indagine (eravamo nel *boom* dello sviluppo industriale del nostro paese); tutti, dirigenti, classe politica e forze interessate, cominciammo a discutere sui porti. Ci fu una certa spinta; cominciò una indagine conoscitiva dei bisogni; fu elaborata una previsione generale su come operare sulle strozzature che pesavano così tanto sui bilanci e sull'economia del nostro paese. Ci fu il riconoscimento concorde delle esigenze e dei bisogni. Ci fu il primo piano quinquennale, anche se si partì con una valutazione errata sulle previsioni di sviluppo (quella del professor Saraceno) in base alla quale per il 1970 avremmo avuto una crescita fino a 200 milioni di tonnellate di mezzi esportati e importati.

I fatti hanno dimostrato quale macroscopico errore fu quello, tanto è vero che andiamo oggi verso i 300 milioni di tonnellate. Ma si continua a programmare spese e ad operare su queste previsioni sbagliate. Comunque, allora furono previsti investimenti del tutto inadeguati (260 miliardi: 220 da parte dello Stato e 40 da parte della Cassa per il Mezzogiorno). Questa fu la previsione. Scelte non sempre giuste, spese non sempre tese alla massima redditività dei porti. E vi cito un caso specifico. Ancona ha avuto due miliardi di questa somma. Nonostante le nostre resistenze si è programmata la costruzione di un molo con una spesa di circa 300 milioni, con un fondale roccioso di appena 4-5 metri, che non sarà possibile approfondire ancora, mentre con poche decine di milioni si attrezzava il molo 2-3, in modo da poter far entrare navi che ar-

rivano fino a 35 mila tonnellate. Quanto si è speso di quella previsione? Settantacinque miliardi con la legge del 1965. Il relatore Lucchi ha detto che si era arrivati a 105 miliardi, considerando anche le spese per normali interventi.

Ora io chiedo al Ministro e alla maggioranza: quanto previsto deve essere rispettato da parte del Governo e del Ministro? Almeno le previsioni del primo piano quinquennale? Lo richiedono, con la massima urgenza, le condizioni dei porti e l'esigenza dei traffici. Cosa si prevede in questo bilancio dei lavori pubblici per il 1970? Ho detto 10 miliardi, prima *tranche* per un ulteriore programma pluriennale di investimento. Cosa significa? Rientrano tutti nei 145 miliardi non investiti del primo piano quinquennale, o è l'inizio di un nuovo piano e si abbandona il primo? A Venezia, per iniziativa della comunità dei porti adriatici, vi sarà in ottobre un convegno dei porti interessanti l'Adriatico. Ha come obiettivo la discussione di una previsione di investimenti per i porti di 160 miliardi. Cosa c'è di concreto? È possibile che il Parlamento sia tenuto all'oscuro? Anche il Governo deve dirlo. Io credo che questa informazione ci debba essere fornita anche per poter dare quel contributo che abbiamo sempre dato e che vogliamo dare ancora.

Per quanto riguarda la flotta non vi è dubbio che uno sforzo di rinnovamento è stato fatto, ma siamo ancora molto lontani dagli 8 milioni di tonnellate previsti per il 1970.

I traffici crescono e si espandono assai più di quanto cresca la flotta; è inevitabile quindi la crescita della passività dei noli marittimi. È evidente da ciò che le spese dei noli che vanno a finire in mano straniera sono destinate ad aumentare.

Cosa ci riserva il futuro? Alla fine del luglio 1969 la quantità di ordini e di commesse passate ai cantieri, nel mondo, aveva toccato la cifra di 94,6 milioni di tonnellate. A questo bisogna aggiungere 89 unità tra passeggeri e traghetti e 190 unità di vario genere.

Quale rapporto si avrà tra la nostra flotta e quella di altri Paesi, quando questo *car-net* di commesse sarà completato, cioè nel

giro di qualche anno? Questa è una realtà di cui non si è tenuto conto nello stato di previsione della spesa.

Mi domando perciò come venga utilizzato questo *boom* nei nostri cantieri; quante commesse sono state acquisite di questo *boom* di quasi 100 milioni di tonnellate dai nostri cantieri? Se è vero, come è vero purtroppo, che i nostri cantieri navali, per i gravi errori commessi con il piano CIPE che prevedeva la chiusura di molti cantieri, sono sì e no in grado di produrre quanto basta alla nostra flotta, non capisco come si possa realizzare questo obiettivo. Per comprendere l'inadeguatezza dei nostri cantieri, basti pensare per un minuto a cosa accadrebbe se essi dovessero provvedere urgentemente a tutte le necessità della nostra flotta; in un caso del genere i nostri cantieri stenterebbero a sostenere un tale compito.

Su questo problema dei cantieri, che ora ho in brevi linee prospettato, mi riservo di parlare più ampiamente in Aula, perchè non è possibile che si vada avanti ancora in base a quei provvedimenti sciagurati del piano CIPE, cercando una riduzione dei costi con giunti, tenuto conto che lo Stato, attraverso le aziende pubbliche, possiede la quasi totalità di quanto serve ai cantieri navali (centri siderurgici, produzione macchinari).

È lì invece che va cercata la riduzione dei costi per cercare di rendere competitiva la attività dei nostri cantieri; invece non si deve continuare a varare e ad approvare le vecchie leggi di tamponamento. Come si è fatto per le strade con la legge di sovvenzionamento, così si può fare anche per i cantieri, in modo che questi possano essere rinnovati, senza che siano i lavoratori a pagare le conseguenze di una politica sbagliata, che cerca di ridurre i costi riducendo la mano d'opera occupata, che nega le giuste rivendicazioni salariali.

Per quanto riguarda il problema della pesca, anche qui bisogna dire che uno sforzo è stato compiuto. Infatti è stata potenziata l'attrezzatura delle navi per la pesca nell'Atlantico. Ma non basta costruire le navi da pesca secondo gli orientamenti dello Stato; bisogna affiancare, sostenere questo tipo di pesca che è una delle nostre speranze, apportan-

do ad essa tutti i miglioramenti che la ricerca scientifica realizza. Questo è quindi un problema di qualificazione, di studio, di previsione che invece non risulta sia stato affrontato. Per farle un esempio le citerò il caso di quattro navi per la pesca atlantica, costruite con le sovvenzioni del Governo (come sempre date a privati), che non rendevano, a causa della incapacità dei privati che le gestivano fino al fallimento dell'impresa. Queste quattro navi allora sono state prese in gestione da una cooperativa, la COPEA, di San Benedetto del Tronto, che le ha messe in servizio con grande soddisfazione degli armatori e dei lavoratori. E non c'è stato anche in questo caso l'aiuto del Governo, perchè molto spesso questo viene fornito da enti diversi. Questa invece è la via da seguire!

A parte il problema della pesca atlantica, c'è il problema della pesca mediterranea, che è carente sotto tutti i punti di vista. C'è ad esempio il problema gravissimo della manutenzione del pescato, che porta a grandi speculazioni a tutto danno dei lavoratori.

Cosa fa a questo proposito il Governo? Cosa promette?

C'è poi il problema delle pensioni marittime. Bisogna tenere presente che questi lavoratori rappresentano la base di una attività economica che bisogna mantenere; infatti tutti oggi sanno che è molto difficile riuscire a costituire degli equipaggi. Questo è un problema reale di sicurezza di vita, di previdenza, di assistenza. I pescatori sono privi di qualsiasi assistenza ospedaliera e di qualsiasi forma di contratto di lavoro.

Per questo ho detto e ripeto che si dovrebbe costituire ad iniziativa del Ministero un fondo centrale che assicuri a questi lavoratori ferie pagate, gratifiche e tutte quelle indennità che nella realtà dei rapporti tra gli armatori e i lavoratori non sono garantite. Se si è costituito un fondo per i lavoratori portuali, se si è fatto un fondo per i lavoratori edili, non vedo perchè non si possa costituire un fondo per questi lavoratori così benemeriti. Questo in definitiva non sarebbe altro che un giusto riconoscimento nei confronti di una categoria di lavoratori che conduce una vita durissima.

Quante nostre critiche costruttive sull'economia marittima! Quante proposte e quanti suggerimenti concreti! Quante posizioni analoghe e convergenti persino dei Ministri! Tutto inascoltato! Di ciò si ha prova leggendo il bilancio per il 1970 che è uguale a quello dell'anno precedente; infatti anche in questo bilancio interessi generali e nazionali non vengono presi in considerazione dal Ministero, prevalgono invece gli interessi privati in contrasto con quelli nazionali; prevalgono gli interessi degli armatori, e quelli di certi cantieri esteri che cercano di ottenere dallo Stato tutto ciò che possono ottenere, ma che si oppongono a che lo Stato operi scelte rispondenti alle necessità del Paese. Eppure sono proprio questi gli interessi che vanno combattuti decisamente, in modo da impedire che il loro prevalere condizioni le scelte del Ministero.

Purtroppo però non vi è volontà politica di farlo! Non vi sono soldi, si dice! Non c'è bisogno di ripetere quanto detto ieri, che i Ministeri utilizzano i soldi che vengono sborsati dal popolo italiano!

Il problema non è solo quello della quantità, ma quello delle scelte e del modo in cui vengono spesi questi soldi. Bisogna che intanto si cerchi la maniera di utilizzare nel modo migliore quei pochi soldi che avete, senza aspettare che aumentino. Questo è un problema di scelte politiche di fondo!

Invece in questo campo non vi sono studi, nè progetti; si va avanti così alla carlona, senza sapere quali sono le vere necessità.

Ora ci si dice che i soldi sono pochi, ma il vero problema è secondo me quello di decidere come li investiremo, come intendiamo migliorare la flotta, quale è il programma a lunga scadenza che intendiamo seguire per i porti, per i cantieri, per le attrezzature, per i marittimi, e così via. Noi ci auguriamo che il nuovo Ministro, l'onorevole Vittorino Colombo, sia in grado di dare una svolta decisiva all'attività del Dicastero, forte della sua estrazione politica, del suo impegno, della sua passione. Riuscirà a superare le strozzature che si troverà di fronte? Lo speriamo, ma non lo crediamo, perchè altri prima di lui hanno affrontato gli stessi problemi con passione e buona volontà, fallendo però su tutta la linea.

Il fatto è che vi è un susseguirsi troppo rapido di uomini diversi alla guida di un Dicastero che avrebbe invece bisogno di una guida permanente, visto che i suoi programmi sono necessariamente sempre a lunga scadenza. Comunque l'onorevole Vittorino Colombo potrà sempre contare sul nostro appoggio, anche se espresso sotto forma di critica costruttiva. I nostri dubbi però sono forti, soprattutto perchè il Governo attuale porta avanti le vecchie linee ed è difficile che un uomo riesca ad opporsi a questo andamento e imboccare una strada nuova. È difficile perchè necessariamente la sua attività deve inquadrarsi nel più vasto contesto del momento politico che stiamo attraversando. Momento politico che noi non possiamo assolutamente apprezzare. È per questo che, pur sperando che l'onorevole Vittorino Colombo riesca a smentirci, voteremo contro questo bilancio.

CAVALLI. Iniziando questo mio intervento, sento che potrei benissimo ripetere quanto è stato detto da me e da altri in merito ai bilanci precedenti. I Governi cambiano — oggi ne abbiamo uno diverso da quello di sei o sette mesi fa —, ma rimane in noi la sensazione che le nostre siano parole dette al vento, che il nostro impegno non trovi una sia pur minima corrispondenza.

I governi, ripeto, passano, ma la situazione critica dell'economia marittima resta e si aggrava, giorno dopo giorno, creando delle situazioni drammatiche per le centinaia di migliaia di lavoratori che a questo settore sono legati. E in questo senso si può parlare di continuità tra un governo e l'altro.

Tutti sono ormai convinti che l'entità del commercio marittimo nel nostro paese è in costante aumento, ma questo non sembra preoccupare le autorità governative. Fatto sta che oggi circa il 90 per cento dei nostri traffici internazionali si svolgono via mare, cioè il commercio marittimo è in costante aumento e quindi è in aumento il fabbisogno di trasporti marittimi per la nostra economia.

Nel 1968 l'incremento di tonnellaggio della flotta italiana è stato pari al 6 per cento;

dato di per sé non negativo, ma che lo diventa solo che lo si paragoni al tasso di incremento registrato nel 1967: 8,4 per cento. Il nostro tonnellaggio totale si aggira sui sette milioni di tonnellate di stazza lorda. In quanto agli ordini ai nostri cantieri siamo al 3,6 per cento sul totale delle commesse mondiali mentre per quanto riguarda le costruzioni ci troviamo al 5,8 per cento sul totale mondiale (ciò significa che in questo campo siamo al decimo posto, dopo Giappone, Svezia, Stati Uniti, Repubblica federale tedesca, Gran Bretagna, Francia, Norvegia, Danimarca e Spagna). Vedendo le cose in una prospettiva a breve scadenza, è evidente che, mantenendo l'attuale rallentato incremento (circa 400 tonnellate l'anno) per il 1970 mancheremo anche il modesto traguardo di otto milioni di tonnellate fissato dal piano. Rimane comunque il fatto che la situazione della nostra bilancia dei noli rimarrà anche per il futuro in situazione critica, visto che è stato validamente calcolato che per poterla riassetare si dovrà almeno raggiungere il traguardo dei dieci milioni di tonnellate. Fino ad allora continueremo a controllare con le nostre navi soltanto il 25 per cento dei traffici marittimi, resteremo un paese importatore di trasporti marittimi.

Dei 700-800 miliardi all'anno di costi statali per trasporti marittimi, il 70 per cento continuerà ad essere introitato dall'armamento straniero. Prevedendo — come diceva il senatore Fabretti — che nel 1970 il quantitativo di merci imbarcate-sbarcate nei nostri porti raggiungerà i 300 milioni di tonnellate, è chiaro che si può tranquillamente affermare che in futuro la forbice tra incremento della flotta e incremento dei traffici si allargherà ancora.

È inutile, però, soffermarsi ancora su questi dati, che sono stati qui più volte ripetuti e che sono bene a conoscenza dei membri della Commissione e del Governo.

Questa è la situazione. Ebbene il bilancio che ci viene presentato per il 1970 dimostra che, di questa grave situazione, vi è una presa di coscienza? A noi pare di no! Ma dico di più; dico che è tutta la politica statale nel settore dell'economia marittima che

manca completamente al suo compito. Noi siamo circondati dal mare, ma per l'interesse pubblico esiste la terra, esiste il cielo, ma non esiste il mare. La nostra critica non è rivolta solo al Ministero della marina mercantile, ma a tutta la politica economica governativa, che ignora questo settore così importante.

Non è un problema di sensibilità: è un problema di scelta politica, come giustamente diceva il senatore Fabretti. In questo settore in realtà chi detta le direttive sono i grandi armatori e non da oggi.

All'interno del tipo di espansione imposto in questi anni dai grandi gruppi monopolistici non c'è stato posto per l'economia marittima. Tutti noi, di Genova, Trieste, Napoli, Ancona, Palermo, che siamo vicini a questi problemi, abbiamo, in tutti questi anni, condotto la nostra battaglia, abbiamo ottenuto anche dei risultati, ma dobbiamo riconoscere che tutti insieme non siamo riusciti a provocare una svolta nell'indirizzo fin qui seguito.

Le stesse Partecipazioni statali poi hanno contenuto quel certo tipo di espansione che lascia fuori dal suo disegno l'economia marittima. Basterebbe scorrere le cifre degli investimenti pubblici di questi due decenni: fanno spicco le autostrade, i telefoni, la RAI-TV, i trasporti aerei anche, mentre i trasporti marittimi hanno un investimento addirittura inferiore a quello per gli impianti termali.

Con questo non voglio dire che lo Stato non abbia speso dei soldi in questo settore. Ogni ministro della marina mercantile ha varato la sua bella legge di aiuto agli armatori. Basta ricordare le leggi Saragat, Tambroni, Cappa, Jervolino, Spagnolli, Natali (per non risalire fino a Benedetto Brin). C'è quindi tutta una tradizione di « aiuti » a questa categoria che è stata abituata a vivere dei contributi dello Stato e che pretende di continuare a riceverne per gli anni avvenire. Sono stati in questi anni versati circa 400 miliardi con queste leggi di aiuto.

Non parliamo poi del credito navale le cui provvidenze sono dell'ordine di 600 miliardi, sui quali lo Stato concede un contributo d'interesse del 3,50 per cento.

Negli stessi anni è però andato avanti l'attacco dei grandi armatori alla Finmare e alle compagnie di preminente interesse nazionale, i quali trovarono sensibili alcuni Ministri della marina mercantile, esecutori di questi indirizzi dettati dall'esterno.

Si cominciò con il sottrarre al controllo del Parlamento le società di preminente interesse nazionale; si continuò con una politica di contenimento dello sviluppo delle stesse società limitandone l'attività sempre più all'oneroso settore passeggeri (voi sapete che nelle flotte più moderne l'incidenza della flotta passeggeri non va oltre il 10 per cento; in Italia invece siamo al 14 per cento, la Finmare al 70 per cento).

Si sono lasciate così incrementare le passività delle società di preminente interesse nazionale sino a renderle insostenibili. In questo modo queste passività sono ogni giorno un buon pretesto offerto ai grandi armatori per scatenare una campagna contro il patrimonio pubblico e la flotta pubblica, dicendo che va tutto male.

C R O L L A L A N Z A . Sono d'accordo con lei, senatore Cavalli, ed è per questo che dico che le società di preminente interesse nazionale dovrebbero indirizzarsi verso il trasporto passeggeri e merci.

C A V A L L I . Nel 1936 la Finmare aveva 206 unità (1.357.463 t.s.l.) pari al 43 per cento della flotta nazionale. Oggi la Finmare invece rappresenta l'11 per cento di cui 508 mila tonnellate per la flotta passeggeri e solo 186 mila tonnellate per la flotta da carico.

Oggi siamo giunti al dunque. Condivido le parole augurali del mio collega Fabretti nei riguardi del ministro Vittorino Colombo. Il collega Spagnolli quando era Ministro diceva: « Il problema principale è quello della effettiva possibilità di programmare e attuare una politica della marina mercantile. In concreto essa è fatta in tutt'altra sede: lavori pubblici, partecipazioni statali, industria, tesoro, finanze, trasporti, aviazione civile, fuorchè nella sede giusta ».

La prima battaglia che dovrà affrontare quindi il nuovo Ministro è all'interno del

Governo, contro le resistenze che gli verranno da tutte queste parti.

Nello stesso tempo gli armatori privati non cesseranno i loro attacchi; i loro giornali sono pieni di « parole indignate » nei confronti della Finmare. Leggevo in questi giorni ciò che diceva l'ingegner Campanella, presidente dell'Associazione armatori « San Giorgio »: « Gli armatori privati ritengono che la Finmare abbia necessità di un ridimensionamento ispirato al superiore interesse della collettività ».

Hanno forse un diverso significato le parole scritte nella relazione dell'ultima assemblea annuale della Finmare? In questa relazione si legge infatti: « È stato messo allo studio un programma integrale di ristrutturazione che tende ad armonizzare le caratteristiche dei servizi con la mutata fisionomia dei traffici e raggiungere una razionale correlatività tra il soddisfacimento degli interessi del Paese e i risultati della gestione economica ».

Si usano — come si vede — termini diversi. Là si parla di ridimensionamento, qui si parla di ristrutturazione e di razionale correlatività di risultati della gestione economica. Il significato però, nella sostanza è abbastanza simile. Infatti di fronte alle pressioni dell'Associazione armatori, la parte dirigente della Finmare si mostra molto sensibile. Di qui è nato un Comitato tecnico consultivo, emanazione del Consiglio di amministrazione dell'IRI, con il compito di dare un parere sul nuovo assetto da proporre al Governo. Questo parere doveva poi essere emesso entro 6 mesi, dall'ottobre 1968. Nel marzo 1969 cominciarono a filtrare le prime notizie abbastanza allarmanti: disarmo di 30 navi solo parzialmente rimpiazzate da nuove unità da carico. Una tale misura porterebbe alla perdita secca di 3 mila posti di lavoro, al licenziamento di 400 amministrativi occupati nella gestione delle linee, alla rottura di collegamenti di carattere economico, politico, turistico con le comunità italiane del Sud America.

Non voglio parlare delle conseguenze che un tale disegno avrebbe per Genova, città che vive già in una situazione difficile per la precarietà delle sue strutture economi-

che. Nel marzo di quest'anno l'allora Ministro delle partecipazioni statali Forlani, di fronte alle proteste dei lavoratori marittimi, inviò a Genova un telegramma in cui sosteneva che « le notizie relative al ridimensionamento sono destituite di fondamento ». Alcuni giorni fa, però, l'argomento è stato ripreso da certa stampa: « Il comitato tecnico ha terminato il lavoro e ora il suo parere deve passare al CIPE ». Un giornale di Genova elencava le conseguenze a cui si sarebbe giunti in base a tale « parere »: « Società Italia: messe in disarmo, scaglionate nel tempo, le motonavi Augustus, Giulio Cesare, Verdi, Donizzetti, Rossini e costruzione di sei navi da carico (in pratica si verrebbero così ad abolire le linee per l'Argentina e per il Cile, con le conseguenze sul piano occupazionale di cui ho parlato); Lloyd Triestino: cessione alla società Adriatica delle motonavi Asia e Vittoria, che verrebbero usate per crociere nel Mediterraneo ». Il comitato tecnico prevederebbe per il Lloyd Triestino e per l'Adriatica la costruzione di nuove moderne unità da carico. Per la Tirrenia costruzione di sette navi traghetto (di cui alcune già in fase di allestimento) e ciò preluderebbe alla messa in disarmo di undici navi, tra passeggeri e merci.

Non appena fu pubblicato dalla stampa questo programma, venne una smentita dall'ufficio stampa della Finmare, però tre giorni prima (il 15 settembre) il Presidente della stessa aveva dichiarato a Trieste che « l'IRI e la Finmare avevano definito il piano di ristrutturazione dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale, sul quale dovrà ora pronunciarsi il CIPE per renderlo operante ».

Nel marzo ci fu la smentita di un Ministro. Questa volta la smentita è venuta da un ufficio stampa, contemporanea alla conferenza del Presidente della Finmare il cui ufficio stampa ha smentito.

Tutto questo alternarsi di affermazioni e di smentite mi sembra un gioco poco serio e tutto sommato pericoloso. Spero pertanto che il ministro Vittorino Colombo vorrà oggi essere preciso su questo argomento e farci delle dichiarazioni politiche in mate-

ria, impegnative e responsabili. Sia chiaro che noi non siamo contrari ad un nuovo programma per la flotta pubblica (anzi lo auspichiamo e diciamo che siamo in ritardo già di molti anni). Però siamo decisamente contro ad un piano che colpisca l'occupazione e ridimensioni ancora il settore pubblico della nostra flotta.

Noi chiediamo quindi innanzi tutto che il piano venga discusso davanti alla nostra Commissione, prima di passare all'esame del CIPE, perchè l'esperienza ci ha dimostrato che quando certe decisioni CIPE sono state prese è impossibile riuscire a cambiarle. Chiediamo inoltre che il Ministro informi i sindacati dei lavoratori marittimi di ciò che si vuol fare ed apra una trattativa con i rappresentanti dei lavoratori; in questo modo potrà trovare la forza politica per affrontare una battaglia certamente dura.

Mi auguro che queste nostre richieste saranno accolte. In ogni caso il Ministro deve avere la forza di opporsi a questo piano, bloccarlo e riaffermare il pieno diritto del Ministero della marina mercantile di decidere, previa discussione in Parlamento.

A tal fine, unitamente ad altri colleghi, presento il seguente ordine del giorno:

« Il Senato,

di fronte alla urgente necessità di varare un piano di potenziamento della Finmare e delle Società di preminente interesse nazionale, richiesto dal crescente fabbisogno di trasporti marittimi determinato dal costante aumento dei traffici via mare,

invita il Governo:

1) a sottoporre alle competenti Commissioni parlamentari le linee di struttura del gruppo Finmare;

2) a sollecitare un incontro con i sindacati dei lavoratori marittimi per sottoporre ad essi le linee e le proposte del piano stesso, il quale deve comunque corrispondere alla necessità di potenziare la flotta pubblica e di incrementare i livelli occupazionali dei marittimi ».

S P A G N O L L I . Signor Presidente, onorevole Ministro, ciò che dirò qui sarà

il frutto della mia duplice, seppur breve, esperienza di Ministro della marina mercantile. La prima proposizione che si pone è quale sia la situazione del nostro Paese dal punto di vista fisico, da quello economico e da quello sociale per quanto interessa il Dicastero della marina mercantile. La seconda proposizione che si pone è come un Dicastero della marina mercantile debba soddisfare alle esigenze che derivano dalla situazione fisica, economica e sociale del nostro Paese.

Per quanto riguarda il primo punto, la situazione del nostro Paese è presto detta. L'ho affermato in altre occasioni e l'ho ripetuto anche ieri: l'Italia è un molo, un ponte proteso nel Mediterraneo, mare che aveva perso in un certo periodo storico lontano la sua importanza, ma che in un periodo storico più vicino ha acquistato grande importanza in funzione della civiltà del petrolio.

L'Italia è dunque tutto un porto che può servire veramente non soltanto l'economia del nostro Paese, ma addirittura quella di un *hinterland* molto vasto.

Questo per quanto riguarda la situazione fisica e naturale dell'Italia. Per quanto riguarda invece la situazione economica, il nostro Paese in epoca abbastanza recente è venuto acquistando il ruolo di un Paese che, essendo povero di materie prime, sempre più si è fatto luce per l'intelligenza dei suoi tecnici, per la abnegazione della sua classe operaia e sempre più si è indirizzato verso la lavorazione delle materie prime.

Da ciò nasce la domanda su come abbia fatto la Svizzera che si trova in situazione analoga per condizioni fisiche e per ricchezza di materie prime a crearsi una economia di così alto livello dal punto di vista economico e finanziario, mentre noi, che si può dire cadiamo in mare, non siamo riusciti a sfruttare questa risorsa naturale nella maniera più idonea.

Per quanto riguarda la seconda osservazione, ovvero come il Ministero possa soddisfare le esigenze che nascono da questa situazione, debbo dire che più volte ho scandalizzato i miei funzionari, quando ero io Ministro, dicendo che se non si riusciva a

fare una opera di fondo a favore dell'attività del Ministero, si sarebbe posta indubbio addirittura l'utilità del Ministero stesso.

A questo punto si inserisce un altro problema: quello che sia almeno per parecchio tempo la stessa persona a ricoprire la carica di Ministro di questo Dicastero, in quanto una approfondita conoscenza dei problemi di questo settore richiede molto tempo.

Per quanto riguarda questi problemi occorre fare una *reductio ad unum*. Oggi c'è una mezzadria, una pluralità di competenze sui problemi della marina mercantile, di modo che ogni volta che si cerca di fare qualche cosa per risolvere questi problemi, si incontrano mille ostacoli. Occorre quindi che veramente il Ministero della marina mercantile sia libero di fare le sue scelte sui problemi che riguardano il suo settore.

Io stesso ho cercato di fare qualche cosa e, non so se per la brevità della mia permanenza o per incapacità personale, sono arrivato fino ad un certo punto. Per quanto riguarda ad esempio il problema della situazione portuale, c'era stata da parte del ministro Dominedò l'iniziativa di una indagine; non si era però mai fatto un programma. Il primo programma infatti fu fatto nel 1965, quando io ho cercato di tradurre in pratica il concetto della *reductio ad unum*, affermando davanti ai Ministri della Cassa per il Mezzogiorno e dei lavori pubblici che spettava al Ministro della marina mercantile la responsabilità di tradurre in concreto un piano dei porti.

Non potendosi in quella occasione distribuire i finanziamenti ai 304 porti classificati, ho cercato di concentrarli, in modo che questi, migliorando l'economia generale, dessero una maggiore disponibilità ai porti minori. I finanziamenti a favore di Genova, Venezia, Ancona, Napoli, sono stati fatti quindi in base a questo criterio.

Questo significa fare la *reductio ad unum*: noi dobbiamo aiutare il Ministro della marina mercantile, che credo sia d'accordo su questa impostazione, ad affermare energicamente che la responsabilità della politica marittima italiana in funzione di un servizio al progresso del Paese è sua, che gli altri devono essere esecutori e i Ministri

dei lavori pubblici e della Cassa per il Mezzogiorno suoi collaboratori.

Se è vero che l'Italia è un Paese trasformatore che trae la maggior parte della materia prima dal mare e che il 65 per cento dei prodotti finiti viene trasportata via mare, mi pare che sia abbastanza chiara l'importanza di questo settore nell'economia generale del Paese.

Ho voluto dire queste cose sui porti (per altro ben note a tutti) perchè ritengo che essi siano un ganglio vitale della nostra economia. Spero che l'attuale Ministro, che ha meno anni e più energie di me, possa fare di più di quanto ho potuto fare io. Per parte mia, sarò sempre pronto ad aiutarlo, se ce ne sarà bisogno.

Ma quello dei porti non è il solo problema. Molto grave è anche quello dei marittimi e delle loro condizioni di vita. Mi ha sempre fatto impressione il loro inumano isolamento dalla famiglia per periodi lunghissimi, anche a me che, come alpigiano, conosco quali sono gli isolamenti delle grandi vette. A questo proposito non dovrebbero sorgere questioni di ordine politico, trattandosi di problemi strettamente umani e sociali.

Altro problema è quello dei portuali, a proposito dei quali come Ministro ho cercato di seguire una certa linea. Quello che ho capito però è che con essi bisogna essere schietti ed espliciti, responsabilizzarli; solo così i portuali hanno potuto regalare un quadro a quel Ministro che avevano cercato in tutti i modi di non far arrivare a Genova.

Come impostazione generale di metodo, ritengo che sia tanto meglio quanto più il Ministro riservi a sè il compito di predisporre programmi, dettare linee generali e demandi invece l'applicazione pratica di certe decisioni agli organi decentrati, come i consorzi e gli enti portuali. È ovvio che, perchè sia possibile seguire questa linea, gli organi periferici (soprattutto con l'avvento delle regioni) andranno potenziati e responsabilizzati, in quanto soltanto essi — che vivono a contatto diretto con i problemi e le difficoltà di tutti i giorni — possono compiere un'azione molto più proficua e meno dispersiva.

Passando al problema cantieristico, posso qui portare la testimonianza dell'esperienza che mi è venuta dall'aver fatto parte del CIPE appunto in ordine a questo problema. In quella sede abbiamo cercato di recepire le esperienze che ci potevano venire da tutti i paesi (sia dell'Est che dell'Ovest) ed abbiamo visto che prima fra tutte si pone l'esigenza della concentrazione, da attuarsi passando sopra a qualsiasi remora di ordine campanilistico. La legge della concorrenza richiede che il prodotto (le navi) sia realizzato al più basso costo possibile e questo traguardo è raggiungibile soltanto adottando tecniche moderne (prefabbricati) in maniera organica e su larga scala. Attenzione, però, perchè non tutte le zone sono idonee alla realizzazione di una concentrazione: occorrono particolari requisiti di posizione e di disponibilità di aree. A mio parere il posto migliore rimane Monfalcone.

Circa i problemi della flotta, non è certo necessario fare tanti discorsi astratti. La pratica, l'osservazione della realtà possono darci tutti i dati necessari. Ed è proprio questa rilevazione che ci mostra come ormai la concorrenza straniera ci sta superando, sia per quanto riguarda il trasporto delle merci, sia per quello dei passeggeri, comprese le crociere. Per quanto riguarda la flotta di preminente interesse nazionale, la statistica denuncia questi fenomeni.

Bisogna quindi avviare una politica vera di specializzazione per il trasporto delle merci, in quanto questa è la strada per la quale si può giungere a risolvere il problema del *deficit* esistente in questo settore.

Non tocco il problema della bandiera ombra, che molti hanno fatto presente, perchè questo mi porterebbe molto lontano, in quanto anche questo è un modo di sottrarre valuta al Paese.

Parlando dei porti e dei cantieri, non voglio dimenticare di dire che, in questo argomento, importante è la situazione fisica del Paese. Noi abbiamo delle insenature che sono dei gioielli dal punto di vista dello sviluppo della cantieristica e del settore della navigazione da diporto.

Mi permetto di ripetere la mia idea che, se aspettiamo dei finanziamenti per operare questo ammodernamento, facciamo un duplice sbaglio: il primo perchè sarebbe una attesa vana; il secondo perchè non sfrutteremo le possibilità latenti nella iniziativa privata che, se è adeguatamente facilitata dall'ammodernamento dei canoni e dalla durata di questi che favorisca un congruo rinnovamento dei capitali investiti, può soddisfare queste nostre attese. In questo modo noi potremo, a simiglianza di qualche Paese confinante, fare qualcosa di utile per sfruttare adeguatamente la situazione fisica del nostro Paese.

Anche qui la *reductio ad unum* è indispensabile, affinché si possa sfruttare il demanio marittimo in questo senso. È per questo che mi sono permesso di suggerire al Ministero delle finanze la modifica dei canoni. In questo caso infatti il Ministero delle finanze dovrebbe ritenere, se il Ministero della marina mercantile dice che il demanio marittimo può essere non adeguatamente sfruttato in una certa maniera purchè il canone non sia vessatorio, come più utile un canone più basso che faciliti gli investimenti in questo settore.

CROLLALANZA. Molte volte però in questa maniera si arrecano gravi danni al paesaggio.

SPAGNOLLI. Per dimostrarle quanto io mi preoccupi anche che non vengano arrecati danni al paesaggio le dirò che io sono socio della « Protezione della natura », di « Italia nostra », sono membro del *Club alpino italiano* e sono un accanito tutore delle bellezze alpine e marine.

Indubbiamente, nell'immediato dopoguerra non sono state fatte grandi cose per la marina mercantile italiana; però, certo non era possibile arrivare dappertutto per tutelare la bellezza del demanio marittimo. Ad ogni modo, quando il sottoscritto si è trovato di fronte a persone altolocate che si erano costruite magnifiche ville, non si è tirato indietro, anche se si è trovato handicappato nel superare certe difficoltà per mancanza di organi adatti.

Parliamoci chiaro: non basta dire che occorre rivedere tutti questi punti; occorre fare un piano, provvedere, controllare.

In questo modo ho toccato il problema del demanio marittimo che mi riservavo di toccare in ultimo a proposito del problema importantissimo della nautica da diporto che va sempre più sviluppandosi dal punto di vista delle attrezzature. Ora voglio però accennare brevemente al problema della pesca. Anche qui sarebbe necessaria una *reductio ad unum* perchè il Dicastero possa adottare una politica simile a quella adottata nel Trentino per i laghi, attraverso una legge e regolamenti severi.

Bisogna inoltre vedere che cosa occorre fare per rendere più pescosi questi mari, che vanno sempre più impoverendosi di fauna ittica. Qui è proprio indispensabile la *reductio ad unum* in quanto questo problema è di competenza del Ministero dell'agricoltura e il Ministero della marina mercantile non può farci nulla.

Vorrei che anche i nostri avversari politici fossero nostri compagni nel risolvere questi problemi e queste difficoltà che non si risolvono naturalmente con i bei discorsi o con gli *slogans*.

Trattato il problema della pesca, sia pure rapidamente, mi permetto di rinnovare, come ho già fatto in occasione della discussione di altri bilanci, l'invito all'onorevole Ministro di venire ogni tanto in Commissione per una discussione più ampia di quanto sia possibile in sede di discussione di bilancio. Si può e si deve anche parlare di cifre; io, per esempio, ho accennato che da 60 miliardi siamo passati a 70 miliardi di *deficit*, ma in sede di bilancio i problemi non si possono approfondire e credo che sarebbe ogni tanto opportuno affrontarli in una collaborazione viva lasciando da parte i brogliacci, gli scartafacci e i libri; forse in questa maniera potremmo trovare la chiave di volta per risolverli e il nostro lavoro sarebbe più interessante e determinante.

Affido il mio reiterato invito alla Presidenza affinché il Ministro partecipi a questa più ampia panoramica in compartecipazione con gli altri Ministri, se possibile, dei dicasteri cui la nostra Commissione è interes-

sata. Da questi contatti non potrebbe che derivarne la conferma dell'assunto che il Paese ha bisogno di un Ministero della marina mercantile pienamente responsabile di tutto il settore della politica marittima nell'interesse sostanziale dello sviluppo del Paese che in definitiva è interesse anche di ciascuno di noi.

A B E N A N T E . Sarò telegrafico. Desidero affrontare solo poche questioni. Dopo che i problemi di fondo sono stati posti, risulta ancora una volta con evidenza la necessità di predisporre una programmazione organica a livello ministeriale; la necessità di un piano deriva anche dall'ultima considerazione del senatore Spagnolli. L'Italia riacquista nuovo vigore nei traffici grazie al petrolio. È proprio su questo terreno che, ultimamente, sono stati approvati due provvedimenti di finanziamento pubblico per i superbacini di Genova e di Napoli. Quando si parla di iniziativa privata per un attracco di superpetroliere nel golfo di Gaeta si ha la dimostrazione evidente che se su questo terreno non poniamo mano ad una energica azione preventiva e di programmazione a largo respiro, ci troveremo di fronte a grossi sprechi a parte i danni che subirà la collettività per le questioni che sono state sollevate.

Ma non intendo trattenermi su questo problema, desidero solo sapere dall'onorevole Ministro quale è l'azione che si andrà a svolgere per stabilire un nuovo rapporto tra il carattere pubblico dei porti e le autonomie funzionali, soprattutto per quello che riguarda l'utilizzazione sui pontili della manodopera portuale. Il problema viene riproposto dopo che a Porto Torres è stata data una nuova concessione. Il dramma quale è? Le lotte degli ultimi anni avevano posto un termine, o per lo meno una remora, all'estendersi anche in questo campo di iniziative private, e non vorremmo che quella concessione fosse la via di un nuovo processo di esautoramento del carattere pubblico dei nostri porti. È evidente che quando dico questo non voglio difendere rendite precostituite o ridurre la produttività delle prestazioni lavorative. Io insisto invece sulla

necessità di attrezzare e finanziare i porti fino a giungere ad un programma di riqualificazione della manodopera portuale, fino a porre le compagnie portuali in condizioni di avere, in effetti come ogni privato, i mezzi meccanici necessari che rendano competitiva la loro prestazione di manodopera. Non voglio sollevare il problema, lo indico soltanto per dire che a livello ministeriale, nel momento in cui si deve risolvere il problema della manodopera portuale, si deve fare con i sindacati un discorso affinché si creino le strutture necessarie per rendere redditizia la prestazione dei portuali.

La questione delle bandiere ombra va esaminata da un altro punto di vista, quello delle condizioni di lavoro dei marittimi. Le bandiere ombra sono diventate lo strumento di violazione di tutte le leggi dello Stato. Più attracchi di navi battenti bandiera ombra vi sono, più proventi vanno ad alcune partecipazioni e a società estere. Quando vado a Torre del Greco sento gli uomini di queste navi raccontare cose inaudite sull'orario, sulle condizioni salariali, sulla durata del loro lavoro, sui difficili rapporti che si instaurano in questi equipaggi misti e che rendono ancor più drammatica la solitudine e la lontananza dalla famiglia. Si dice che il visto di arruolamento è concesso unicamente se il contratto è conforme ai patti di lavoro, alle leggi dello Stato italiano. Non è vero, basta leggere uno di questi contratti di arruolamento per rendersi conto che ciò non corrisponde alla realtà. Ripropongo la questione, la stessa che altre volte abbiamo affrontato, quella cioè dell'uso delle leggi sociali del nostro Paese. Quando le navi battenti bandiera ombra attraccano, lo Stato deve adempiere in pieno all'opera di sovranità che gli spetta. Solo così possiamo avviare a soluzione un problema che non è più dilazionabile; di fronte alla fuga di capitali all'estero non possiamo creare una fascia di sottosalario. Le opere di rinnovamento devono partire da questi fattori umani; anche per questi problemi è necessaria una svolta decisiva.

L'altra questione riguarda il problema delle concessioni su demanio marittimo. Vi sono 8 mila chilometri di costa, magnifiche

spiagge, paesaggi incantevoli e la gente non sa dove andare a fare i bagni. La cosiddetta rivolta di Castelvolturmo è nata proprio da questo senso di disagio che ha causato la ribellione di alcuni giovani i quali, al rione Coppola, hanno tentato di entrare nella zona costiera senza pagare il biglietto. Tutte le nostre coste sono proibite ai cittadini. Le disposizioni emanate dal Ministero sono inattuabili; è necessario, dunque, rivedere la legge. La concessione statale non è valida, non sollecita gli investimenti a lungo termine e occorre che venga assicurata l'azione calmieratrice di certi controlli affinché i prezzi delle attrezzature corrispondano alle possibilità della stragrande maggioranza dei cittadini. Quest'anno nella provincia di Napoli si è sviluppata una azione che si è svolta anche con grande partecipazione di masse. Oggi, in molti centri, come nella pineta di Castelvolturmo, non si può far valere il diritto della proprietà su concessione demaniale. È questa un'altra questione che interessa decine, centinaia di migliaia di cittadini e che dobbiamo affrontare.

Ultima questione: alla fine di quest'anno scade la convenzione per l'Ente autonomo del porto di Napoli. È la prima convenzione che scade in un regime che dovrebbe essere diverso da quello del passato se, come ci auguriamo tutti, andrà avanti il processo di decentramento e di autogoverno delle popolazioni con la costituzione dell'ente regione. Ora, in rapporto a questo elemento concreto, si parla di consorzio, di ente regionale, si ricollega questo discorso alle previsioni, relative al Progetto '80, di un sistema portuale del basso Tirreno che dovrebbe far perno su Napoli. Noi riteniamo che sarebbe un grave errore riconfermare, *sic et simpliciter*, l'ente autonomo così com'è oggi. Non è più possibile, infatti, così come si riconosce da tutti, assicurare l'esistenza anche del più efficiente dei porti, in particolare di un grosso porto come quello di Napoli, quando si abbia attorno una fascia di scali minori in una situazione di assoluta arretratezza. Potrebbe essere questa l'occasione — ed è questo il problema che pongo al Ministro — per sperimentare, nella ricostituzione di un organismo che do-

vrà sostituire l'Ente autonomo del porto di Napoli, forme di collegamento regionale permanente secondo una visione organica della ristrutturazione delle nostre attrezzature portuali.

G E N C O . Signor Presidente, onorevole Ministro e onorevoli colleghi, sono trascorsi circa sette mesi da quando abbiamo discusso l'ultimo bilancio della marina mercantile. Io ebbi l'onore di essere relatore di quel bilancio, quindi ho il timore di ripetere cose già dette. Comunque, non toccherò nessuno degli argomenti che sono stati già trattati, in maniera esauriente, dai colleghi che mi hanno preceduto.

Nella mia relazione dell'anno passato ebbi a lamentare come in Italia manchi una coscienza marinara (la maggior parte degli italiani si ricorda del mare soltanto nella stagione dei bagni), tanto è vero che le scuole di preparazione nautica si contano sulle dita di una mano e il Ministero della marina mercantile non ha alcuna possibilità di intervenire, nè per i programmi, nè per l'addestramento, nè per le necessarie esercitazioni pratiche che gli alunni debbono compiere. Nel bilancio non è previsto alcuno stanziamento per un intervento del Ministero in questo importante settore. Bisogna pure aggiungere che, come vi è stato e vi è un certo abbandono della terra da parte dei contadini (i contadini, almeno dalle mie parti, non amano rimanere in campagna, mentre le loro famiglie stanno in paese per cui possono vederle solo ogni quindici giorni), così il fenomeno prende anche la gente di mare. Certo la vita del mare è una vita di sacrificio: bisogna abbandonare a volte per mesi la propria famiglia, affrontando spesso l'incognito. La gioventù non è spinta quindi ad andare sul mare. Bisognerà fare qualcosa perchè il fenomeno non si aggravi, altrimenti si avranno delle deficienze notevoli di personale. Perciò mentre sono d'accordo col collega Fabretti che bisogna dare impulso alle costruzioni navali, penso però che ci potremmo trovare ad avere nuove, belle navi, ma senza personale.

Circa il piano dei porti, l'amico e collega Spagnolli ha detto che cosa è stato fatto; ha detto perchè si è dovuto aiutare...

S P A G N O L L I . Se mi consente, poichè mi sono dedicato al problema, direi che manca uno strumento di rapida attuazione del piano dei porti.

G E N C O . Ora, se nel piano dei porti, nell'ambito della spesa prevista dal piano economico quinquennale, si penserà soltanto ai porti grandi, che ne sarà dei porti piccoli? Ecco perchè condivido la proposta del senatore Abenante di unire in un unico ente il grande porto di Napoli e i piccoli porti che gli sono vicini. Ma questo non si può fare in via generale: come si potrebbe infatti aggregare ad Ancona il porto di San Benedetto del Tronto o quello di Giulianova?

Ecco, dunque, la domanda che vorrei porre e alla quale spero di avere una risposta: il Ministero si preoccupa di provvedere anche ai piccoli porti?

È stato accennato dal senatore Abenante alla questione delle bandiere-ombra. Avrete certamente letto nei giornali quello che è accaduto tempo fa: su una nave battente non si sa quale bandiera tre marittimi italiani sono stati trucidati e buttati in mare. Ora l'Autorità giudiziaria è riuscita finalmente a mettere le mani addosso ad alcuni, che sembrano i responsabili.

L'anno scorso il ministro Lupis disse che avrebbe fatto qualcosa per la questione delle bandiere-ombra. Ora, il fenomeno non riguarda solo le navi da carico, delle quali molti armatori sono italiani e dove si sfrutta il personale in maniera indegna, non rispettando i contratti di lavoro, non tenendo conto delle norme previdenziali, eccetera, ma si sta estendendo alle imbarcazioni da diporto (lo sappiamo fin dall'anno scorso), le quali sono ormeggiate lungo tutte le nostre coste; esse appartengono a proprietari sconosciuti e battono bandiere sconosciute. È ovvio che, da parte dei proprietari, si cerca soprattutto di evadere il fisco. Io non mi intendo di questioni giuridiche, non so se si può fare qualcosa dal punto di vista del diritto internazionale. Ma qualche rimedio ci deve pur essere!

Il senatore Lucchi ha parlato, nella sua relazione, del problema dell'inquinamento delle acque. Anche qui si deve intervenire. Non c'è tratto di spiaggia dove non si ve-

dano rifiuti di ogni genere o non vi siano scarichi maleodoranti. Il Ministero non può intervenire perchè non ha personale sufficiente e idoneo. Ma bisogna fare qualcosa. Sono d'accordo che si debba lasciare una certa apertura alle spiagge. Andando verso Reggio Calabria vi sono delle spiagge molto belle che, fortunatamente, con il funzionamento dell'Autostrada del sole, cominciano ad affollarsi. Ma non deve essere consentito a nessuno, nemmeno all'autorità militare di Bari, di chiudere un tratto di spiaggia. Oggi il cittadino che vuole fare un bagno non può entrare al mare perchè trova un tratto di spiaggia riservato al dopolavoro dell'artiglieria, un altro al dopolavoro del Ministero degli interni, a quello dei vigili del fuoco, a quello del Ministero dei lavori pubblici, a quello dello Stato Maggiore.

Una sola parola sugli studi per la pesca. Nel bilancio a pagina 18, al capitolo spese per i nuovi banchi di pesca, si legge: 9 milioni. Cosa si può fare con 9 milioni? Semplicemente ordinare gli stampati occorrenti per raccogliere le statistiche. Stiamo peggiorando invece di migliorare e non voglio, poi, fare paragoni con il Giappone e la Russia. Sono, dunque, assolutamente insufficienti i 9 milioni, così come lo sono i 50 a pagina 16 stanziati per studi e ricerche.

Consentitemi di aprire una parentesi: desidero anche io lamentare il fatto che la pesca in acque marine sia di competenza del Ministero della marina e quella in acque dolci del Ministero dell'agricoltura; pescatori sono gli operatori delle une e delle altre, i prodotti si equivalgono, affidiamo le due competenze ad un solo Ministero!

Tornando al bilancio del Ministero della marina mercantile, voglio dire che occorrono sussidi per gli istituti biologici, che si occupano della fauna marina. A Napoli, e lo ripeto per la quarta o quinta volta, la stazione biologica — costruita con il nome di *Aquarium* ad opera di un tedesco illuminato in una zona deserta, quando ancora non esisteva il magnifico lungomare Caracciolo, che era un pezzo di costa abbandonata — oggi di proprietà del comune di Napoli, ospita studenti di una trentina di Nazioni, ognuna delle quali partecipa con borse di

studio alla presenza dei propri studiosi. Or bene, io che sono amico del Direttore, il quale mi ha anche donato una fotografia per farmi vedere come era la spiaggia ai tempi in cui la Stazione fu costruita, posso affermare con sicurezza che non esiste da parte dello Stato nessuna forma di intervento in favore di detta Stazione. Mi auguro che si voglia trovare la maniera affinché lo Stato italiano non rimanga assente di fronte alla partecipazione del Giappone, della Russia della Germania e così via, soprattutto perchè gli studi che vi si svolgono sono molto interessanti e non riguardano solo la fauna marina esistente nel golfo di Napoli. È strano che questa Stazione non sia stata ancora messa in condizione di ingrandirsi e di adempiere ai propri studi, con maggiori possibilità di quanto non abbia oggi.

Poichè il nostro Paese ha la necessità di vivere sul mare e del mare, concludo con la raccomandazione di dare tutta l'importanza dovuta a questo settore dell'economia nazionale, importanza reale e concreta, riscontrabile nelle cifre e non soltanto in affermazioni retoriche. Questo bilancio per ovvie ragioni non può essere mutato, non possiamo fare un rivolgimento di questo genere, ma possiamo e dobbiamo incontrarci ancora per studiare e discutere, portando ognuno di noi il suo contributo.

Auguro al Ministro che la sua fatica sia coronata dal successo, nell'interesse della marineria italiana e soprattutto nell'interesse della Nazione.

P R E S I D E N T E . Vorrei fare due raccomandazioni all'onorevole Ministro, riguardo alle agevolazioni a favore delle costruzioni navali per la ricerca scientifica e all'inquinamento delle acque marine, non solo nel senso inteso dal senatore Genco ma in maniera più globale.

Sul primo argomento faccio presente che vi sono convenzioni di carattere comunitario che impediscono di fare passi avanti; per questo ho presentato un disegno di legge che sarà discusso al più presto da questa Commissione. Non sono previste dalla legge agevolazioni per i galleggianti i quali, anzi, vengono tassati. Evidentemente, però, la leg-

ge si riferisce ai galleggianti di vecchio tipo; oggi, invece, si considerano galleggianti i nuovi pontoni per la ricerca scientifica che hanno notevoli dimensioni, anche di 50 mila tonnellate. C'è tutta una fioritura, nel Mediterraneo, di queste costruzioni e ormai diventa necessario concedere le agevolazioni a queste vere e proprie navi, addirittura provviste di elicotteri, di radar, di attrezzature di notevoli dimensioni. Per cui quando il disegno di legge sarà preso in esame, sarà necessario superare le limitazioni di carattere comunitario, così come ha fatto l'Olanda che è riuscita ad ottenere le sovvenzioni, mentre l'Italia pare che non sia adeguatamente rappresentata e tutelata in questo ente comunitario. Pregherei il Ministro di approfondire la questione, perchè ci sono migliaia di lavoratori nei nostri cantieri che si dedicano a questa importante attività.

Il secondo punto che vorrei trattare è quello dell'inquinamento delle acque. Si tratta di un problema molto grosso, collega Genco; non è solo questione di quello che si vede sulle spiagge. L'inquinamento più grave delle acque è dovuto ai rifiuti liquidi delle navi, che vengono scaricati in mare non appena la nave esce dal porto. Un rimedio è costituito dalla difesa passiva, che si effettua con i solventi. Il ministro Natali, in una sua circolare del 1966, richiamava l'attenzione delle capitanerie di porto sull'uso dei solventi per difendersi passivamente dai rifiuti che vengono scaricati all'imboccatura dei porti o addirittura dentro i porti. Ma c'è anche una difesa attiva da poter mettere in atto. Il Comandante del porto di La Spezia mi dimostrava recentemente come si possa realizzare tale tipo di difesa attraverso la costruzione di contenitori che sottraggano alle navi i liquidi di scarico. Si tratterebbe di mettere le navi in condizione di non spurgare nel mare, sistemando in una adatta zona del porto dei contenitori che attirino i liquidi di scarico. L'idea mi pare ottima e da appoggiare in tutti i modi; credo che il Comandante del porto di La Spezia l'abbia prospettata anche al Ministero. Se tale sistema venisse attuato in porti come Genova o Napoli, salveremmo le nostre acque dagli inquinamenti, con evidenti vantaggi anche per la fauna marina, eccetera.

Vorrei pertanto raccomandare al Ministro che il problema dell'inquinamento delle acque sia affrontato seriamente e risolto nel migliore dei modi.

Poichè nessun altro domanda di parlare, il seguito dell'esame della tabella n. 17 è rinviato alla seduta pomeridiana.

(Così rimane stabilito).

La seduta termina alle ore 13.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 25 SETTEMBRE 1969
(Pomeridiana)

Presidenza del Vice Presidente AVEZZANO COMES

La seduta ha inizio alle ore 18,20.

Sono presenti i senatori: Abenante, Aimoni, Andò, Avezzano Comes, Bonazzi, Cavalli, Crollalanza, De Matteis, Fabretti, Florena, Genco, Lucchi, Maderchi, Massobrio, Piccolo, Poerio, Raia, Sammartino, Spagnoli, Tansini, Togni e Venturi Lino.

Intervengono il ministro della marina mercantile Vittorino Colombo ed il sottosegretario allo stesso Dicastero Mannironi.

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1970

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

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca il seguito dell'esame del disegno di legge: « Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1970 — Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile ».

L U C C H I , relatore. Ringrazio tutti coloro che sono intervenuti completando ed arricchendo la mia relazione e sottolineando, oltre ai punti che avevo rapidamente e sinteticamente elencato, anche altri argomenti che avevo sottaciuto. Desidero far ri-

levare che il relatore non può discostarsi dalla realtà, perchè quanto è stato qui ripetuto con un'analisi chiara ed esplicita cozza a volte con le cifre, sulle quali purtroppo non si discute. Bisogna d'altronde riconoscere che effettivamente ci stiamo muovendo faticosamente dentro un quadro finanziario molto angusto rispetto alle esigenze della nostra marina mercantile.

Quello dei porti mi sembra sia stato uno degli argomenti principi, nel quale però la responsabilità del Ministero della marina mercantile è molto limitata. Semmai si dovrà vedere se saremo in grado, o se lo sarà il Governo futuro, di superare attraverso la forma del coordinamento più efficace certi ostacoli che impediscono di procedere in modo più dinamico e più realistico di fronte alle vaste esigenze di questo importante settore.

Io non ne avevo parlato, ma è stata sollevata da qualche collega anche la questione delle famose bandiere-ombra.

È di questi giorni la presentazione alla Camera da parte di alcuni deputati di una proposta di legge alla quale il Ministro, ne sono certo, sarà particolarmente interessato; credo anzi che egli vorrà approfondire la situazione. In essa si denunciano anche le cifre (ad esempio si avverte che le navio-ombra dovrebbero aggirarsi all'incirca su 600 mila tonnellate di stazza), e si toccano dei lati umani che qui sono stati sottolineati citando un episodio molto doloroso; la questione interesserebbe circa 25.000 marittimi fuori protezione, nelle mani di bracconieri del mare. Il progetto indica in modo efficace ed evidente i due ben noti delitti che si commettono contro lo Stato, evasione fiscale e fuga di capitali, con la cosiddetta bandiera panamense o altre bandiere di comodo, e contiene indicazioni che non definirei vincolative o tassative, perchè anche in questa materia vi sono ovviamente dei limiti, ma che comunque costituiscono un qualcosa di nuovo abbastanza apprezzabile. Prego pertanto l'onorevole Ministro di voler dedicare a questo problema uno studio approfondito, attraverso i suoi uffici, perchè mi sembra che ne valga la pena.

Ciò che preoccupa, nello stato di previsione in esame, è l'esiguità degli stanziamenti.

Io, per amor di patria, ho taciuto il fatto che i 10 miliardi stanziati in più, considerati voce per voce, costituiscono una percentuale che nella maggiorazione globale di spesa dello Stato è veramente molto bassa; ho taciuto che per esempio una parte di quei 10 miliardi non sono altro che economie effettuate su altre voci e spostamenti di capitali, con correzione di capitoli, come la voce relativa ai fondi concessi per legge al porto di Civitavecchia, per il quale occorrerà un nuovo finanziamento essendosi esaurite le possibilità iniziali.

Tuttavia ricordo che nel corso della discussione è stato formulato un augurio, cui il relatore non può non associarsi: l'augurio che l'onorevole Ministro abbia a superare quelle difficoltà che altri non hanno superato, non per incapacità, ma evidentemente perchè le strettoie del bilancio non lo hanno concesso. Noi conosciamo le sue capacità, il suo spirito d'iniziativa, la sua passione, e perciò ci appelliamo alla sua sensibilità e diligenza perchè faccia tesoro di quanto i colleghi hanno saputo esprimere in modo così efficace.

VITTORINO COLOMBO, *ministro della marina mercantile*. Signor Presidente, onorevoli senatori, debbo anzitutto ringraziare il relatore per la chiarezza e la concisione della sua relazione, e così pure tutti gli intervenuti nel dibattito. Forse è una fortunata circostanza che il nostro primo incontro abbia luogo in occasione della discussione del bilancio e non di un provvedimento di tipo particolare, perchè ciò mi permette di recepire le grandi linee di politica della marina mercantile espresse dai vari Gruppi, nonchè di sottoporvi alcune ipotesi di lavoro, alcune linee di azione nella presente situazione politica.

Il bilancio in esame è stato definito un bilancio di piccolo cabotaggio. Ripeto, quindi, il mio ringraziamento a tutti coloro i quali intendono far sì che esso sia invece degno di un settore tanto importante per il nostro Paese; e, a tale riguardo, debbo dire che ho cercato di far avere a tutti i membri della Commissione copia della Relazione 1968 sulla Marina mercantile, in modo da fornire, direi, la diagnosi e la radiografia

del settore. Mi dichiaro inoltre completamente disponibile per ogni altro incontro al di fuori della discussione del bilancio o di disegni di legge specifici, affinché insieme si possano esaminare quelle linee di politica della marina mercantile, cui sopra accennavo, in modo sereno e proficuo. Ciò, tra l'altro, risparmierebbe al Governo certe difficoltà che si creano quando si instaura una dialettica tra maggioranza e minoranza; dialettica che a volte fa porre in secondo piano, per esigenze politiche di carattere generale, aspetti che invece sono di carattere oggettivo e preminente.

Quindi, io esporrò in questa occasione alcuni punti su cui forse varrà la pena di soffermarci ulteriormente, in modo che io possa essere suffragato dall'opinione delle varie parti politiche, le quali a loro volta avranno modo di confermare o correggere taluni punti di vista. Da buon milanese, vorrei dire che sono stato particolarmente toccato non solo dalla competenza che traspariva dagli interventi ma anche dalla passione contenuta in alcuni di essi. Vi sono persone che sono della montagna ma sembrano ammalate di mare: esiste, quindi, la possibilità di uno sforzo comune teso a risolvere i nostri problemi.

Io debbo partire dallo stesso punto dal quale siete partiti voi, e cioè dal rivendicare al Ministero della marina mercantile il suo giusto posto, non per una esigenza generica di aumentare le sue competenze, ma per esigenze di carattere economico, sociale e politico per far fronte alle quali una migliore struttura ed un riordinamento, a livello esecutivo, di competenze e di responsabilità veramente si impongono.

È infatti inevitabile che una buona politica della marina mercantile non possa essere fatta a mezzadria. Bisogna evidentemente riuscire ad individuare le competenze specifiche, ma dovrà anche esservi un punto di intesa quando si tratti di rendere conto al Parlamento, perchè il potere legislativo, nella misura in cui le competenze sono suddivise, trova difficoltà nell'assolvere i suoi compiti fondamentali di stimolo e promozione. Mi permetto di citare il fatto che la politica cantieristica è condotta in comune

col Ministero delle partecipazioni statali; quella dei porti col Ministero dei lavori pubblici; quella del demanio col Ministero delle finanze, e via dicendo; e fin quando il Ministero della marina mercantile non sarà in grado di spendere direttamente, vi saranno impossibilità e difficoltà tecniche, strutture pesanti, nonchè, al limite, problemi di diverse valutazioni politiche.

Questo è uno dei primi punti fondamentali, ed il Ministro deve farlo presente. È necessario procedere ad alcune riunioni di carattere interministeriale, anche in questa sede, alla presenza del potere legislativo, in modo da prendere, come si dice, con una fava parecchi piccioni. L'importante è concepire certe idee e portarle avanti, altrimenti si rischia di continuare sempre con le lamentazioni e con politiche ed azioni svolte fuori del campo specifico. Io oggi penso per la prima volta in termini di marina mercantile, e vorrei dire che l'esigenza di una riforma è insita anche nel tipo di politica che vogliamo perseguire; perchè la politica della marina mercantile non si può che di rado misurare a breve o a medio termine. I lunghi periodi sono all'ordine del giorno, ad esempio, per quanto riguarda i porti e per tale settore bisogna ragionare in termini di piano: qui la programmazione è necessaria più che altrove.

Per quanto riguarda l'aspetto economico, debbo ora dire che la consistenza della flotta è aumentata nel 1968 di 350.000 unità di stazza, cioè di più del 5 per cento rispetto al 1967. I traffici portuali sono giunti a 270 milioni di tonnellate di merce, con un aumento del 16 per cento rispetto al 1967: incremento certo positivo, ma che va specialmente visto in relazione alla componente petrolifera, per cui qui non si può giudicare solo in termini di macroeconomia.

Altro dato: le navi consegnate nei cantieri navali nazionali hanno raggiunto le 520 mila tonnellate di stazza lorda, ovvero quasi il 25 per cento in più del 1967.

I disarmi delle navi per cause economiche si sono mantenuti su cifre molto basse, meno dell'1 per cento della consistenza della flotta. Questo andamento è confermato con una media dello 0,6 per cento, anche dai primi

otto mesi del 1969, nei quali la flotta ha già raggiunto una consistenza di 7 milioni di tonnellate di stazza. Ciò ha consentito di anticipare il conseguimento degli obiettivi del Piano quinquennale di arrivare nel 1970 da un minimo di 6,8 milioni ad un massimo di 7,3 milioni; questa cifra nel 1970 sarà superata, tenuto conto che presso i cantieri sono attualmente in costruzione, per conto nazionale, navi per circa 900 mila tonnellate di stazza, cifra ben superiore a quella di 400-500.000 ritenuta necessaria come capacità produttiva dal piano quinquennale.

I traffici portuali, nel 1969, hanno continuato a progredire, ad un tasso leggermente inferiore, ma che può considerarsi come normale di fronte al tasso del 1968, che fu elevatissimo per cause contingenti, in particolare, per l'entrata in funzione dell'oleodotto di Trieste, che ha fatto dare un'impennata all'attività da trasporto marittimo.

È stata iniziata, sempre nel 1969, a Monfalcone la costruzione della prima supercisterna di oltre 200 mila tonnellate, dopo il varo, in agosto, della ESSO-Augusta di 140 mila tonnellate.

I dati in termini economici sono, quindi, discreti, ma essi vanno inseriti nel quadro generale della marina mercantile. Ed è proprio qui che saltano fuori alcune ombre, alcune classiche dolenti note, che mi permetto di ricordare.

In primo luogo c'è la situazione della bilancia dei trasporti marittimi che è fortemente deficitaria, e ciò in un momento in cui la nostra economia è decisamente proiettata verso l'esterno, poichè ormai il 25 per cento del prodotto lordo nazionale dipende dalla componente domanda estera, che richiede una nuova struttura relativa all'esportazione. In termini plastici si può esprimere la situazione dicendo che su 5 navi che lavorano per l'economia italiana, per l'importazione di materie prime e per l'esportazione di prodotti finiti, una sola batte bandiera italiana. Per i 4 quinti dei costi di trasporto la nostra economia è perciò deficitaria e debitrice rispetto all'armamento internazionale, tanto che nel 1967 era in *deficit* di 148 milioni di dollari e nel 1968, con una leggera diminuzione dovuta all'aumento del-

la nostra flotta, di 137 milioni di dollari. Questa la situazione della bilancia dei trasporti, che si ripercuote, ovviamente, sulla bilancia dell'economia in genere.

Secondo dato negativo è quello della bilancia ittica. Il valore della produzione è salito certamente, però nello stesso periodo, dal 1967 al 1968, anche le importazioni sono aumentate: nel 1968 si sono avute importazioni per oltre 70 miliardi di lire. E si tenga presente che il consumo italiano di pesce è inferiore alla media internazionale di consumo per cui, se l'Italia vorrà raggiungere i livelli medi di consumo, o addirittura quelli più elevati di alcuni Paesi, vedrà la sua bilancia ittica ancor più notevolmente in *deficit*, ove non venga svolta un'adeguata politica della pesca.

Terza ombra piuttosto preoccupante è quella delle linee di navigazione, in particolare delle linee di preminente interesse nazionale. Quando, infatti, si legge sul bilancio che per il 1970 si prevedono sovvenzioni per 72 miliardi di lire, non ci si può non preoccupare. E ci si deve chiedere se è bene spendere questi soldi in questo modo o se, invece, ai fini di un incremento della marina mercantile, questa spesa dovrebbe essere rivolta verso altri settori. Sono sicuro che davanti ad un discorso chiaro del « sì sì » o del « no no » su previsioni di carattere economico, suffragate da una valida statistica, un franca discussione di carattere politico a livello di Parlamento e a livello di incontri tra lavoratori e imprenditori, si possa indicare la soluzione da adottare.

Soltanto in questo modo, dopo che i problemi siano stati dibattuti e si sia delineato un indirizzo comune nelle scelte ai vari livelli, si potrà abbattere quel diaframma psicologico che spesso allontana le forze politiche da quelle sociali.

Quarta ombra è quella del disavanzo della industria cantieristica. Non è un mistero per nessuno che l'industria cantieristica è sovvenzionata dallo Stato e che pesa quindi sul contribuente: lo stato di previsione per il 1970 prevede, infatti, lo stanziamento di 21 miliardi di lire per premi di costruzione ai cantieri. Occorre, perciò, risolvere i problemi che ho ora evidenziato: bilancia itti-

ca e dei trasporti marittimi, sovvenzioni all'industria cantieristica ed alle linee di preminente interesse nazionale. Sono proprio questi aspetti che mettono in stato di inferiorità il bilancio di questo Dicastero rispetto a quello di altri, in alcuni dei quali vi sono problemi che, nel quadro dell'ambiente generale di attività, sono più facili a risolversi, come ad esempio quelli dell'aviazione civile, settore con un roseo avvenire, mentre nel settore della marina mercantile si pone il grosso problema della rinuncia a tradizionali correnti di traffico di passeggeri.

A questo proposito si è parlato di scelte coraggiose che occorre fare; non vorrei fare un discorso demagogico o superficiale, però dalla relazione fatta dal senatore Lucchi mi pare che possiamo individuare alcune indicazioni precise.

Il settore delle linee sovvenzionate per l'estero è sottoposto alla nuova situazione creata dalla concorrenza dell'aereo. Quando ho visto le statistiche della Douglas e quando ho appreso che entro il 1969 saranno messi in funzione degli *Jumbo jets* della Pan American sulla linea New York-Londra-Amburgo e che l'Alitalia ha già prenotato uno *Jumbo jet*, il quale entrerà in funzione il 1° luglio 1970, considerando che questi mezzi hanno una capienza di 400 passeggeri, mi sono reso conto che le linee di navigazione passeggeri si troveranno di fronte alla necessità di rivedere completamente la struttura dei propri servizi e di fronte al fatto che la grande nave per il trasporto passeggeri potrà avere un futuro valido solo come strumento turistico.

Proprio per comprendere meglio questo fenomeno, sto facendo svolgere una indagine dai miei uffici per accertare perchè gli inglesi, di cui è noto e di cui ammiro il pragmatismo, abbiano costruito la nuova « *Queen Elizabeth* ». Lo hanno fatto solo per un fine di prestigio o c'è la possibilità che lo abbiano fatto per un motivo economico?

D'altra parte il problema generale delle sovvenzioni è stato ed è dibattuto anche in sede di Comunità economica. È per questo che non ci possiamo far trovare impreparati in questo settore, anche perchè questa non

è un'industria che si impianta in breve tempo o che possa essere elasticamente strutturata; in questa industria gli investimenti si fanno per tempi lunghi.

Mi si potrà forse accusare di avere una mentalità eccessivamente economica, ma devo dire che, se la politica in questi settori di spesa non è basata su scelte economiche valide, il risultato non può che rimanere allo stato di vaga tesi e quelli che dovrebbero essere dei vantaggi sociali a lunga scadenza si trasformano in risultati negativi. Tale politica, quindi, va innanzi tutto esaminata nell'ambito dei parametri fissati dal Parlamento in sede di programmazione economica. Secondo questi parametri, occorre riesaminare, come dice il piano quinquennale, se esista realmente un interesse pubblico che giustifichi, per ogni singola linea, l'onere accollato alle finanze statali e ciò in diretta relazione ai crescenti contributi che lo Stato deve fornire.

Per quanto riguarda l'entità del bilancio (rapportata a questi obiettivi), devo dire che mi risulta che i miei predecessori hanno portato avanti una dura battaglia per evitare decurtazioni rispetto a quelle che erano le impostazioni dei competenti uffici del Ministero. Ed i fatti hanno dimostrato che le previsioni del nostro Ministero erano nel quadro della programmazione economica, più adeguate di quelle del Ministero del bilancio.

Per quanto riguarda, ad esempio, gli investimenti per l'attuazione del programma dei porti, nel piano quinquennale era prevista una spesa di 260 miliardi, mentre il piano decennale prevedeva 700 miliardi (cioè 350 miliardi per cinque anni). Se poi esaminiamo in dettaglio questi 260 miliardi, possiamo vedere che entro tutto il 1970 ne sarà stato effettivamente speso all'incirca il 40 per cento. Sarà il caso di tornare successivamente e con maggiore insistenza sul problema dei residui passivi.

Per quanto riguarda il cosiddetto « progetto '80 », è chiaro che mi troverò molto più libero nei suoi confronti, in quanto si tratta di un piano elaborato dal Ministero del bilancio, ma non ancora recepito — neppure come ipotesi di lavoro — dal Governo nel

suo complesso. Mi sembra comunque che in tale progetto vi siano intuizioni e prospettive che non sempre convincono, per cui ho incaricato i miei uffici di redigere un nostro « progetto '80 » per la marina mercantile. Non mi preoccupa affatto l'esigenza, che ampiamente riconosco, del rispetto formale del piano quinquennale, mentre mi preoccupa invece di predisporre una linea politica futura che permetta una esatta valutazione di quanto si verifica nel nostro settore.

È chiaro, comunque, che nel secondo piano quinquennale dovrà essere presente anche la marina mercantile, e nel modo che diremo noi. A questo proposito mi permetto di dare, sotto la mia responsabilità politica, delle indicazioni di massima su quelle che saranno le schede del nostro programma per il futuro. Innanzi tutto, la scheda della politica sociale. A questo proposito devo premettere che sono stato molto toccato da alcune espressioni pervenute, in questa materia, dai banchi sia della maggioranza, che dell'opposizione. Nel corso di una mia recente visita nel porto di San Benedetto del Tronto ho parlato con i marinai di una nave da pesca oceanica, i quali mi hanno detto che erano appena tornati da un viaggio di 154 giorni di navigazione. Ebbene, vi assicuro che anche chi viene dal mondo sindacale dei settori più disagiati non può evitare di impressionarsi di fronte a quella che è la situazione morale, psichica, materiale di questi uomini. Ecco quindi perchè noi poniamo sopra tutte le altre la scheda della politica sociale nei confronti della gente del mare. Mi sono permesso di dire recentemente agli armatori e ai loro rappresentanti che è loro preciso interesse mantenere nei confronti dei marittimi un atteggiamento improntato alla concessione di alti salari e di avanzata normativa, altrimenti rischiano di vedersi portar via il personale da altri rami di attività, come ad esempio il settore metalmeccanico. Questo concetto potrebbe sembrare incompleto sotto il profilo strettamente economico basato sulla concorrenza, ma è certamente rispondente ad una sana politica sociale.

Molti sono i problemi del settore. Primo fra tutti quello dell'addestramento del personale; a questo proposito devo dire di essere il primo a meravigliarmi della mancanza nel bilancio di un capitolo destinato a questo scopo. È vero che l'addestramento potrebbe essere affidato al Ministero della pubblica istruzione od a quello del lavoro, ma in questo modo il nostro settore rischierebbe di fare la fine di una Cenerentola, visto che qui non si tratta soltanto di fornire una cultura od una qualificazione generica, ma soprattutto fornire un addestramento pratico specializzato, che è del tutto basilare.

Altro problema importante è quello della sicurezza in mare. Ho avuto l'onore di aprire una delle sessioni del *Bureau international du travail* (attualmente in corso a Genova) e in quella occasione sono stato molto chiaro nel dire alle delegazioni dei trentadue paesi presenti che il grosso problema della bandiera ombra non si risolve se non con la collaborazione in campo internazionale. Questa sessione del *Bureau* era destinata specificamente alla sicurezza del lavoro in mare e a questo proposito sarà senza dubbio emessa una raccomandazione impegnativa, che sarà mia cura far sì che venga al più presto recepita dal Governo italiano.

Qualcuno ha citato i molti incidenti verificatisi in questi ultimi tempi e in particolare quello della Granefors. Appena avuto la notizia ho mandato un ispettore a Genova, ma è chiaro che in questo campo vi sono dei grossi problemi giuridici di diritto internazionale. In mio potere è soltanto di tentare delle pressioni politiche ed amministrative per cercare di trovare il bandolo della verità. Non mi illudo però che la pressione politica e quella amministrativa siano tali da portare dei cambiamenti. Voglio solo sperare che la giustizia sia assicurata. Per quanto riguarda il caso della Granefors, la magistratura e la polizia si sono mosse con un discreto successo, però il problema di trovare il colpevole non può da solo rasserenare la nostra coscienza. Per essere soddisfatti bisogna fare di tutto perchè questi fatti non avvengano più.

Lo stesso discorso si deve fare per quanto riguarda la politica sociale intesa nel suo aspetto più classico. A questo proposito voglio rivolgere un elogio alla categoria sindacale e soprattutto a quella che lavora nel campo portuale, in quanto è riuscita ad ottenere meglio di altre categorie sindacali ciò che le interessava e che viene considerato uno degli obiettivi più importanti: il salario minimo garantito.

Non basta una rondine per fare primavera e così non basta questo risultato per dire che la politica sociale va bene. Infatti vi sono altri problemi, quali l'integrazione di alcune forme assicurative e quelli delle autonomie funzionali, che sono ancora da risolvere.

Onestamente, penso che su questi argomenti si possa fare una discussione libera in una riunione informale di Commissione, in cui si possano apertamente discutere i vari problemi e vedere che cosa vi è di giusto nelle singole posizioni.

Per quanto riguarda l'autonomia funzionale credo, comunque, che qui ci sia da fare un discorso di economicità. Le stesse organizzazioni sindacali, specialmente in questi ultimi anni in cui il discorso sindacale è diventato il discorso di grosse forze politiche, sapranno affrontare con senso di responsabilità questo argomento. Quello che posso garantire è che intendo portare avanti con energia un discorso di metodo, cosa che hanno fatto del resto con successo i miei predecessori. Solo attraverso una aperta discussione con le varie forze sociali, infatti, si può trovare un punto d'incontro; in questo modo le decisioni che verranno prese saranno più gradite dalle varie parti, e ognuno si sarà assunta la responsabilità delle proprie asserzioni.

Altro argomento molto interessante è quello della politica dei porti. Discutendo con industriali torinesi, milanesi, genovesi e con il Presidente del Consorzio del porto di Genova, ho potuto cogliere delle cose molto curiose. È sorto, ad esempio, il problema del perchè, dopo che mediante il traforo del Monte Bianco si era cercato di avvicinare il porto di Genova a quelli del Nord e il Mediterraneo all'Europa, non si sia

realizzato questo scopo in concreto, con l'acquisizione di nuovi traffici.

L'altro giorno ho avuto il piacere di incontrarmi con il Ministro della marina mercantile olandese e gli ho fatto varie domande su questo problema. Le sue notizie confermavano il fatto, apparentemente inspiegabile, della preferenza degli industriali milanesi e torinesi per i porti del Nord di Anversa, Rotterdam ed Amburgo. Questo sarà un altro dei discorsi che farò in maniera molto chiara, perchè intendo ben studiare il motivo che spinge questi industriali a far percorrere centinaia di chilometri alle loro merci invece di imbarcarle a Genova.

Tra le cause probabili di questo fenomeno può essere certamente la scarsa ricettività dei porti e qui sorge l'altro problema dell'insufficienza degli stanziamenti, che superano di poco i 150 miliardi contro i 260 previsti dal primo programma quinquennale per la realizzazione dei programmi di sviluppo e potenziamento dei porti.

Da ciò deriva, però, un altro problema: quello del ristagno nella attuazione delle opere. Ho fatto fare una indagine campione e da questa è risultato che su tre opere approvate con programma di intervento finanziario nel novembre 1965, una è stata iniziata dopo 13 mesi, una dopo 15, una dopo 18. I tempi tecnici di costruzione di quelle opere sono di 16, 15 e 36 mesi, per cui si può concludere che le procedure tecnico-amministrative preliminari richiedono un tempo che è pari o superiore a quello occorrente per la costruzione. Questo è un problema tanto grave che a livello contabile, poi, salta fuori la grossa piaga dei residui passivi, che costituiscono la conseguenza di queste strozzature. Così, alla fine del 1968, considerato il periodo 1965-1968, su una disponibilità di 75 miliardi, i lavori iniziati toccavano 31 miliardi, quelli in fase di appalto 4 miliardi e quelli in fase di istruttoria o di elaborazione oltre 30 miliardi. Questa situazione insostenibile va sanata ed è responsabilità del Ministero della marina mercantile denunciarla a tutti i livelli perchè si giunga al più presto ad una soluzione.

Rivolgo quindi un appello al collega dei Lavori pubblici, perchè si ponga fine ad una situazione nella quale non è nemmeno possibile spendere tempestivamente quella somma che è stata messa a disposizione dal Parlamento.

C R O L L A L A N Z A . Signor Ministro, vi è da rilevare che oltre al fatto che in questo campo si va con il rallentatore a causa di vecchie leggi, c'è anche da considerare la mancanza di personale tecnico, perchè lo Stato non paga adeguatamente. È per questo che i concorsi per ingegneri marittimi vanno deserti!

COLOMBO VITTORINO, ministro della marina mercantile. Questo è dovuto fra l'altro al fatto che non possono essere assunti ingegneri nell'Amministrazione se non hanno fatto due anni di esperienza come ingegneri marittimi. Ma qual è quell'ingegnere che aspetta due anni per trovare un posto? Bisognerebbe invece assumerli subito appena si laureano, perchè altrimenti ci sfuggiranno per sempre.

Il Ministero dei lavori pubblici dovrà convincersi che lo Stato non può essere direttamente l'unico costruttore in Italia di porti, di strade, di scuole, e così via. Vi sono altri modi per fare le stesse cose, e forse meglio. L'azienda per le costruzioni di opere stradali, ad esempio, funziona ed è in grado di portare a termine i programmi affidati ad essa in meno tempo, in modo migliore e con meno spesa di quanto non faccia lo Stato.

Per quanto riguarda le opere portuali, come ho dimostrato, lo Stato non riesce a spendere nel tempo previsto neppure la metà di quanto stanziato ed è inutile chiedere il modo per fare di più nella situazione attuale. Io posso soltanto dire che si deve abbandonare l'attuale sistema e dar vita ad un'azienda autonoma per le opere portuali: altrimenti tanto vale iscrivere in bilancio la metà di quello che c'è adesso, tanto sappiamo che una maggior somma non riusciremo mai a spenderla se non con anni di ritardo.

Una volta che il Parlamento avrà risolto i vari conflitti di competenza e che ognuno

si sarà assunto le proprie responsabilità politiche, bisognerà porsi anche il problema della specializzazione dei porti, perchè è impossibile avere, se non in casi eccezionali, dei porti tuttofare. E vi sono altri problemi: a San Benedetto del Tronto, per esempio, ho visto il porto ingombro di navi attraccate una stretta all'altra su tre file; se calcolassimo il costo dipendente dall'immobilizzazione del naviglio, probabilmente ci accorgeremmo che con un valore corrispondente potremmo forse approfondire il fondale o costruire i nuovi moli che in quel porto sono necessari.

Altro esempio: con il presidente della Esso e con quello della Fincantieri, parlando dei porti petroliferi, abbiamo esaminato l'ovvio problema, che necessita di una soluzione urgente, che le grosse superpetroliere potranno servirsi dei porti italiani soltanto quando ce ne sarà almeno uno capace di ospitare un mastodonte di 250 mila tonnellate di portata.

Si è parlato del porto di Augusta, ma questo non è assolutamente attrezzato per ospitare e servire una nave di quella mole, e quindi è naturale che questa dirotti su altri scali del Mediterraneo.

Importante è anche il problema dello scarico in mare delle acque di lavaggio delle cisterne delle superpetroliere, con conseguente inquinamento delle acque marine.

Vi è poi il problema dei trasporti internazionali per *containers*; il CIPE ha già approvato la costruzione del nuovo porto industriale di Cagliari e voglio sperare che, costruendo un porto nuovo, si tengano anche presenti le esigenze di spazio, di strutture ed attrezzature necessarie per i trasporti per *containers*. Resta però ancora da vedere se si intende o meno dare a Cagliari le sistemazioni necessarie per provvedere a linee internazionali di grande traffico di *containers*.

A proposito dei *containers* si pone una alternativa primaria, la cui soluzione varia, peraltro, secondo le specifiche esigenze e situazioni locali: realizzare un sistema porto-rotaia o un porto-autostrada per l'oltro internazionale dei *containers* in arrivo nei porti; oppure provvedere completamente via mare al trasporto dei colli. In ogni caso

gli investimenti sono massicci e sorge anche il problema, economico, ma anche politico, della loro localizzazione, perchè evidentemente una tale impostazione fa saltare tutta l'infrastruttura classica del retroterra prescelto. È per questo che ritengo indispensabile un contatto diretto con i vari enti portuali. Il senatore Spagnoli, durante il periodo in cui ha ricoperto la carica di Ministro della marina mercantile, ha tentato più volte di dar vita ad una associazione fra i vari enti portuali. Sarebbe una cosa ottima, anche se lenta da attuare, perchè permetterebbe di riunire intorno allo stesso tavolo i responsabili dei porti e discutere collegialmente con essi la politica portuale italiana. Naturalmente sarò lieto se in un prossimo domani questo discorso si potrà inserire in un altro a carattere regionalistico. Non nascondo la mia tendenza all'ordinamento regionale, anche come Ministro della marina mercantile, e quindi sarei lieto se potessi decentrare quante più attività e funzioni è possibile, affidando al Ministero un'opera di stimolo e di coordinamento. È indubbio che le spese fatte a livello statale hanno una produttività inferiore a quelle disposte e realizzate a livello locale; questo è però attuabile soltanto quando in periferia esistano organi e persone della massima competenza e quando lo Stato disponga di tutti i necessari sistemi di controllo.

Per quanto riguarda il piano di ristrutturazione dei cantieri, esso ha indubbiamente dato i suoi primi frutti, anche se l'ho sentito qui criticare da più parti. Il tempo dirà chi ha ragione, ma è certo comunque che oggi la nostra industria cantieristica è tecnicamente a un livello internazionale; Monfalcone, ad esempio, ha certamente una capacità di tecnica produttiva corrispondente ai cantieri giapponesi ed a quelli svedesi. I nostri cantieri hanno, così, acquisito commesse per un discreto numero di anni, almeno due e siamo in un momento di piena occupazione. D'altra parte vi sono anche molti acquisti di armatori italiani di navi all'estero, il che dimostra che siamo ben lontani da un livello di saturazione del mercato, per cui è chiaro che si pone l'impera-

tivo dei necessari investimenti nell'industria cantieristica, per incrementarne la produttività e porre l'offerta allo stesso livello della domanda, in condizioni di gestione che consentano di ammortizzare gli investimenti. D'altra parte è risaputo, però, che il periodo di ammortizzazione per un cantiere è molto lungo e che è difficilissima la ristrutturazione ove ci si trovi di fronte ad un'inversione dell'andamento della domanda: ciò vuol dire che le cose vanno fatte, ma con la massima prudenza. Attualmente nei nostri cantieri vi sono grossi problemi di rispetto dei termini di consegna, a causa delle agitazioni sindacali. Questo significa che una nave che ha un prezzo bloccato viene a costare al cantiere molto più di quanto era previsto al momento della commessa.

Anche questo è un problema che dovremo cominciare ad esaminare, tenendo pure presente la possibilità di commesse all'estero, qualora dovessimo constatare che gli investimenti nel campo cantieristico non siano sufficienti.

Per quanto riguarda il problema del demanio, recepisco alcune delle osservazioni che mi sono state fatte dai colleghi della Commissione. Sono d'accordo che questo problema non vada visto solo sotto il profilo fiscale, ma anche sotto quello economico, però devo far presente che il Ministero non ha, a questi fini, personale sufficiente. Da una indagine che è stata fatta in Romagna è risultato che ben 4.000 sono le posizioni irregolari; si immagina quindi quanto personale occorrerebbe per tutta l'Italia.

Altro problema molto importante è quello amministrativo, che tra l'altro è molto delicato in quanto potrebbe creare conflitti di competenza; il Ministero delle finanze è portato a pensare al demanio più come un bene da cui ricavare soldi, mentre noi lo pensiamo più adatto ad altri fini.

C'è poi un'altra osservazione da fare per quanto concerne la politica dei trasporti e del naviglio. Indubbiamente vi è una certa crisi dell'industria navale per quanto attiene al trasporto dei passeggeri, dovuta alla concorrenza dell'aereo, che impone ad essa una svolta qualitativa. D'altra parte abbia-

mo anche la necessità di ultimare il rammodernamento di tutta la struttura cantieristica, per adeguarla allo stato delle industrie negli altri settori dell'economia nazionale.

Si può inserire a questo punto il discorso della bandiera ombra. Quali siano i motivi che hanno portato al verificarsi del fenomeno della bandiera ombra, ha già detto il relatore: sono soprattutto problemi di carattere fiscale, che vanno esaminati sulla base della legge economica dei ricavi globali. Si tratta quindi di vedere se con determinate nuove impostazioni di carattere fiscale il reddito globale delle navi che potrebbero tornare alla bandiera nazionale sia superiore al reddito che nella situazione attuale riescono a produrre.

La seconda fonte di evasione è rappresentata dai regolamenti. Infatti, mentre sulle navi battenti bandiera italiana si è molto severi per quanto riguarda il numero e la qualificazione del personale, su altre navi questi regolamenti non sono molto seguiti. Molti incidenti che capitano sul mare sono dovuti anche alla minore severità con cui in alcuni Paesi sono fatti applicare i regolamenti di sicurezza.

Per quanto riguarda il costo sociale, le cifre date dal senatore Lucchi mi pare siano abbastanza confermate da alcune stime del mio Ministero: nel complesso infatti si arriva ad un 20 per cento del naviglio italiano in termini di tonnellaggio. È in questi termini che va impostata una battaglia in senso psicologico per evitare delle sperequazioni: al Ministero abbiamo formato un gruppo di lavoro che esaminerà anche il progetto di legge cui accennava il relatore e che ha per scopo proprio quello di esaminare questo problema delle bandiere ombra.

Per quanto riguarda il naviglio c'è da dire ancora qualche cosa sull'argomento FINMARE, a proposito del quale è stato presentato un ordine del giorno. L'IRI, sulla base di disposizioni statutarie, ha formato una commissione presieduta dal professor Visentin per esaminare questo argomento. Ho già detto al collega delle partecipazioni statali e al Presidente dell'IRI che,

come Ministro della marina mercantile, non andrò in sede CIPE a discutere un documento di una azienda, anche se a partecipazione statale. Il CIPE, organo politico, dovrà discuterne sulla base di un documento del Ministro della marina mercantile che si avvarrà di tutti gli apporti tecnici, comprese le risultanze della Commissione Visentin e dei *deliberata* del Consiglio di amministrazione. Il CIPE dovrà quindi depositare i documenti presso chi di dovere, perchè a livello politico le istanze e le ipotesi di lavoro devono essere di tipo economico e politico.

Ecco perchè sono veramente lieto che abbiamo preso l'impegno di discutere le linee della politica del Ministero della marina mercantile.

Certo il problema del rapporto tra naviglio privato e naviglio pubblico va tenuto presente, ma va tenuto presente anche quello del rapporto tra naviglio merci e naviglio passeggeri. Lo Stato non può disinteressarsi di questo problema; l'avete detto voi stessi che è necessario che lo Stato intervenga in modo proficuo.

C'è, poi, a questo riguardo da tenere presente il problema dell'occupazione. Di questo ho parlato con i rappresentanti dei sindacati, in quanto è necessario che anche essi si assumano la responsabilità delle decisioni che si prendono.

Ad ogni modo il problema del rapporto tra naviglio privato e pubblico non sarà risolto con la moltiplicazione, bensì con una azione di ristrutturazione del settore, sulla base di esigenze che lo sviluppo tecnologico e l'andamento economico hanno fatto sorgere.

Per quanto riguarda il problema dei rapporti con i sindacati, fin da ora affermo la necessità della più ampia collaborazione al fine di risolvere i problemi che a tutti stanno a cuore. Per questo sarà mia premura sottoporre ai rappresentanti di essi le soluzioni che man mano il Governo penserà di adottare.

Poche cose a proposito della pesca, su cui molti hanno parlato. Anche su questo argomento non posso nascondere un certo disagio, perchè non è affatto chiaro se in

questo campo, di fatto, la competenza in certi settori sia del Ministero della marina mercantile o della Cassa per il Mezzogiorno, e ciò sia per quanto riguarda la preparazione di leggi sia per quanto riguarda la concessione di contributi.

Non vi è dubbio che in questo campo sono in atto profonde trasformazioni. I giapponesi, ad esempio, ed i polacchi hanno risolto il principale problema dei marittimi imbarcati su navi oceaniche, affiancando loro delle navi appoggio con a bordo le famiglie. Questo è un esempio da seguire e l'ho detto con chiarezza in risposta alle richieste degli armatori, che considerano appetibili alcune zone di pesca remote, come quelle al largo della Mauritania. A quegli stessi armatori, e ai pescatori, ho detto anche che con certi Paesi vi sono degli accordi a livello governativo e non si può certo pensare di attuare nei loro confronti una nuova forma di colonialismo: possiamo solo aiutarli a svegliarsi e a capire quale enorme ricchezza hanno lungo le loro coste. È chiaro anche che in questi rapporti non si può considerare soltanto il tornaconto della pesca italiana, ma anche il desiderio della Mauritania di inserirsi in tutti gli organismi internazionali che lavorano in favore dei Paesi in via di sviluppo.

Condivido le osservazioni espresse circa la cooperazione, la disponibilità del demanio marittimo e i contributi a favore dell'attività di pesca e della commercializzazione del prodotto, commercializzazione che oggi è diventata molto più difficoltosa della produzione. È indispensabile, a questo proposito, la creazione di una catena del freddo tra il battello da pesca e il luogo di smercio. In questo quadro, va, così, esaminata la richiesta di una cooperativa di cedere una buona metà di un porto per farne un grosso frigorifero: richiede un impegno enorme, ma non va scartata a priori. L'importante, comunque, è impostare una vera politica della pesca.

Per concludere, due argomenti di grande importanza. Il primo è quello della nautica da diporto, che si appresta ad attraversare negli anni '70 lo stesso boom fatto registrare negli anni '60 dall'automobile. Sono

già oltre ottantamila i mezzi da diporto soggetti all'obbligo dell'iscrizione nei registri marittimi, ma si calcola che in realtà siano ben oltre centomila le barche che circolano nei nostri mari. E chiaro quindi che, anche in considerazione della sicurezza e della igiene, si dovrà pensare a una regolamentazione del tipo di quella già esistente per la circolazione stradale. Vi è poi il problema dei porticcioli turistici, dei luoghi di rifugio e di rifornimento: tra non molto sarà assillante ed è chiaro che bisognerà prevedere tutta una politica di intervento diretto e di aiuto all'industria privata per raggiungere il traguardo ormai indispensabile. Non sono un fautore della statizzazione a tutti i costi e bisognerà vedere con precisione se sia il caso o meno di affidare la gestione di tutto questo campo allo Stato o se non sia invece meglio riservare a quest'ultimo una semplice attività di sostegno e di collaborazione nei confronti dell'iniziativa privata.

Ultimo problema, quello dell'inquinamento delle acque marine, del quale si sta occupando una commissione interministeriale appositamente formata. Nella seconda metà di ottobre si svolgerà a Genova un importante convegno sull'argomento, convegno da cui dovranno emergere quali siano allo stato attuale i sistemi più sicuri per evitare l'inquinamento. Tra gli altri, mi è stato illustrato quello che prevede la creazione nei porti di appositi bacini per il lavaggio delle cisterne e delle petroliere.

Comunque, il problema non è solo legato all'attività dei giganti del mare, ma anche alla presenza di una moltitudine di piccoli scafi, che danno il loro valido contributo all'inquinamento dei mari. Per questi è stata richiesta una attenta vigilanza dal cielo (con elicotteri ed aerei), ma questo non può bastare, perchè al massimo quello che può capitare allo stato attuale al trasgressore è una multa: e questo non rappresenta certo una grossa remora.

Vi è poi l'altro problema di estrema attualità che è rappresentato dalla creazione di un sistema efficace di emergenza per far fronte con immediatezza e buoni risultati a casi come quello della *Torrey Canyon*.

Non c'è neppure bisogno di pensare a disastri del genere, basta ricordare il danno enorme che provocò su tutte le spiagge del litorale la banale rottura del cordone ombelicale che collega a Fiumicino l'isola artificiale di attracco delle petroliere con la raffineria esistente sulla costa. Tali servizi di emergenza potrebbero avvalersi delle tecniche che in questi anni hanno fatto passi da gigante e potrebbero provvedere anche ad altre incombenze. Si potrebbero così, ad esempio, evitare casi come quello recente dell'esplosione di una petroliera: ciò è avvenuto perchè evidentemente non si era provveduto con la necessaria cura a ventilare le cisterne, per cui la presenza di gas all'interno ha trasformato la nave in una bomba galleggiante. In quel caso non si sono avute conseguenze, ma è facile immaginare cosa sarebbe successo se l'esplosione fosse avvenuta in uno scalo petrolifero come Augusta o Civitavecchia.

Molti altri sono i problemi sul tappeto, come quello della politica dei traghetti e degli aliscafi o quello delle pensioni; a proposito di quest'ultimo abbiamo insistito per l'acceleramento dei lavori dell'apposita commissione, perchè in pratica alcuni miglioramenti ottenuti dai marittimi sono stati poi riassorbiti.

Vorrei concludere chiedendo a tutti i senatori una collaborazione fattiva, aperta, schietta: la chiedo non solo come Ministro ma anche come persona. In questo campo vi sono degli aspetti prettamente tecnici che è possibile dominare e capire soltanto con il tempo, con l'esperienza; per questo rinnovo la richiesta di collaborazione a tutti. Da parte mia ci sarà il metodo del « sì sì » e del « no no ». Ogni volta che ci sarà da prendere una decisione discuteremo insieme sul da farsi e poi ognuno si prenderà la propria parte di responsabilità per le decisioni adottate; in questo modo le decisioni prese saranno capite e più gradite, perchè frutto di un approfondito esame.

P R E S I D E N T E . Ringraziamo il signor Ministro per la sua esposizione e per le sue parole improntate alla più viva collaborazione, sperando che ritorni presto in

Commissione per affrontare alcuni dei più grossi problemi che ci sono davanti.

Ricordo alla Commissione che è stato presentato dai senatori Cavalli, Fabretti, Abenante, Maderchi, Poerio, Raia, Bonazzi, Venturi Lino e Aimoni il seguente ordine del giorno:

« Il Senato,

di fronte alla urgente necessità di varare un piano di potenziamento della FINMARE e delle Società di preminente interesse nazionale, richiesto dal crescente fabbisogno di trasporti marittimi determinato dal costante aumento dei traffici via mare, invita il Governo:

1) a sottoporre alle competenti Commissioni parlamentari le linee di strutturazione del gruppo FINMARE;

2) a sollecitare un incontro con i sindacati dei lavoratori marittimi per sottoporre ad essi le linee e le proposte del piano stesso, il quale deve comunque corrispondere alla necessità di potenziare la flotta pubblica e di incrementare i livelli occupazionali dei marittimi ».

C O L O M B O V I T T O R I N O , ministro della marina mercantile. Il Governo accetta questo ordine del giorno dichiarando che non mancherà di favorire gli incontri con le organizzazioni sindacali.

P R E S I D E N T E . Informo la Commissione che da parte del senatore Sema è stato presentato il seguente ordine del giorno:

« Il Senato

impegna il Governo a svolgere nelle competenti sedi comunitarie l'azione necessaria ad assicurare al porto di Trieste quelle tariffe ferroviarie preferenziali di cui godono i porti del Mare del Nord della Repubblica federale di Germania ».

C O L O M B O V I T T O R I N O , ministro della marina mercantile. Questo problema è stato da me discusso altre volte quando ero Ministro del commercio con l'estero. Anch'io sono del parere che i Trat-

tati di Roma debbono essere interpretati anche a favore del porto di Trieste, così come sono stati interpretati a favore della Germania. In realtà qui ci sono delle difficoltà di carattere internazionale perchè, anche se il tratto di ferrovia che da Trieste va in Germania passa per pochi chilometri in territorio italiano, il tratto più lungo è quello che attraversa l'Austria e a questo non si possono estendere le tariffe preferenziali previste dai Trattati di Roma.

Ad ogni modo il Governo italiano non ha nessuna difficoltà a sottoporre in sede comunitaria il problema. Per questo pregherei la Commissione di far proprio questo ordine del giorno, mantenendo come primo firmatario il senatore Sema, proprio perchè questo è un incentivo per il Governo ad agire in questo senso.

A B E N A N T E . Noi siamo d'accordo e così credo anche gli altri colleghi.

P R E S I D E N T E . Se non si fanno osservazioni, resta stabilito che l'ordine del giorno, accolto dal Governo, è fatto proprio dalla Commissione. Lo metto ai voti.

(È approvato).

Ricordo alla Commissione che da parte dei senatori Fabretti, Cavalli, Abenante, Poerio, Maderchi, Aimoni, Adamoli, Raia e Sema è stato presentato il seguente ordine del giorno:

« Il Senato,

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

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

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

considerato che l'arretratezza dei porti marittimi italiani si traduce in una pericolosa e crescente strozzatura per l'intera economia nazionale, essendo diventato il co-

sto del trasporto marittimo e delle operazioni portuali elemento importante dei costi generali di produzione;

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

constatato il perdurante stato di precarietà e arretratezza della pesca marittima;

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

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

impegna il Governo:

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

a presentare un organico piano nazionale dei porti — articolato regionalmente e gestito democraticamente — rispondente a scelte miranti al superamento degli squilibri territoriali e settoriali e all'armonico sviluppo dell'industria del Paese e a predisporre immediatamente il finanziamento delle somme previste dal programma quinquennale e cioè 145 miliardi (stante che dei 260 miliardi previsti 115 sono già stati finanziati, 75 con la legge 1200 del 1965 e 40 da parte della Cassa del Mezzogiorno);

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

ad elaborare un piano organico per lo ammodernamento e potenziamento dei mezzi navali e delle attrezzature a terra per la conservazione e distribuzione del pescato, adeguando il settore alle necessità crescenti

del Paese e garantendo la tutela degli interessi, dei diritti e del lavoro dei pescatori;

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

COLOMBO VITTORINO, ministro della marina mercantile. La prima parte di carattere politico non può essere assolutamente accettata nemmeno come raccomandazione. Accetto invece come raccomandazione la seconda parte.

FABRETTI. Io mantengo nella sua interezza la formulazione attuale. Infatti in questo modo si potrà riportare l'argomento in Aula dove si potrà fare una discussione più approfondita; dopo di ciò si potrà avviare in Commissione un discorso sulle linee

della programmazione. Chiedo quindi che l'ordine del giorno sia posti ai voti.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'ordine del giorno dei senatori Fabretti ed altri accolto, nel solo dispositivo, dal Governo come raccomandazione.

(Non è approvato).

Non facendosi osservazioni, il relatore è autorizzato a trasmettere alla 5^a Commissione permanente parere favorevole sullo stato di previsione della spesa per il Ministero della marina mercantile per l'anno 1970.

La seduta termina alle ore 19,45.

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