

N. 1861-A

Resoconti XVII

## BILANCIO DI PREVISIONE DELLO STATO PER L'ANNO FINANZIARIO 1972

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

Resoconti stenografici della 8<sup>a</sup> Commissione permanente  
(Lavori pubblici, comunicazioni)

### INDICE

#### SEDUTA DI MARTEDI' 9 NOVEMBRE 1971

PRESIDENTE . . . . . Pag. 673, 681  
ATTAGUILE, *ministro della marina mercantile* 680  
AVEZZANO COMES . . . . . 681  
GENCO, *relatore alla Commissione* . . 673, 680, 681

#### SEDUTA DI GIOVEDI' 11 NOVEMBRE 1971

PRESIDENTE . . . . . Pag. 681, 684, 688 e *passim*  
ATTAGUILE, *ministro della marina mercantile* 689  
690, 691 e *passim*  
FABRETTI . . . . . 682, 684, 690 e *passim*  
GENCO, *relatore alla Commissione* . . 688

#### SEDUTA DI MARTEDI' 9 NOVEMBRE 1971

Presidenza del Vice Presidente AVEZZANO COMES,  
indi del Presidente TOGNI

*La seduta ha inizio alle ore 16.*

*Sono presenti i senatori: Abenante, Avezzano Comes, Bonatti, Bonazzi, Catalano, Cavalli, Crollanza, De Matteis, Fabretti, Ferrari, Genco, Indelli, Lucchi, Maderchi, Pic-*

*colo, Poerio, Sammartino, Spasari, Tansini, Togni e Venturi Lino.*

*Interviene il Ministro della marina mercantile Attaguile.*

Presidenza del Vice Presidente AVEZZANO COMES

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno  
finanziario 1972

— 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 la discussione del disegno di legge: « Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1972 — Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile ».

Prego il senatore Genco di riferire alla Commissione sullo stato di previsione suddetto.

G E N C O , *relatore alla Commissione.* Procederò innanzi tutto ad un rapidissimo esame delle cifre di questo bilancio.

Lo stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'anno 1972 prevede in cifre tonde una spesa di 127 miliardi e 724 milioni, di cui 90 miliardi e 154 milioni di parte corrente e 37 miliardi e 570 milioni in conto capitale. A queste cifre vanno aggiunte quelle accantonate nel fondo globale del Ministero del tesoro, che ammontano ad 1 miliardo e 65 milioni di parte corrente e ad 1 miliardo e 620 milioni in conto capitale. La spesa complessiva può quindi essere calcolata in 130 miliardi e 409 milioni, di cui 91 miliardi e 219 milioni di parte corrente e 39 miliardi e 190 milioni in conto capitale.

Specifico che le somme di cui al fondo globale dovranno servire per la costruzione di porti turistici, per il funzionamento delle commissioni, per la concessione di contributi agli Enti portuali di Civitavecchia e Trieste, nonché per contributo alla Vasca navale. Da rilevare anche che l'aumento di parte corrente rispetto allo scorso anno è soltanto di circa 6 miliardi.

Le spese correnti consistono per 6 miliardi nel pagamento di retribuzioni al personale in servizio e per 2 miliardi nel pagamento delle pensioni al personale in quiescenza.

Ciò premesso, vorrei ricordare un breve passo della relazione ministeriale introduttiva al bilancio, un passo che può dare spazio e motivo all'opposizione per imbastire una polemica piuttosto aggressiva nei confronti del Ministero della marina mercantile e del suo bilancio. Il passo è questo: « L'aumento della nostra flotta non tiene il passo con l'aumento della flotta di altri Paesi marittimi principali nostri concorrenti. Sicchè, mentre il commercio marittimo mondiale cresce vistosamente ogni anno, la crescita della nostra marina mercantile non appare adeguata alla crescente domanda. Per stimolare una maggiore presenza della nave italiana in tutti i mari del mondo e per elevare il grado di partecipazione al traffico internazionale dei nostri porti, è necessario che la marina mercantile sia inserita più incisivamente nel quadro della politica economica generale produttivistica. Sono diretti a questa finalità gli stanziamenti per contributi sugli interessi per operazioni di

credito navale e per contributi per nuove costruzioni. Occorrono, per altro, nuovi sforzi, anche di carattere finanziario, e procedure più tempestive per l'impianto di una politica che agevoli il processo di accrescimento della nostra flotta, condizione pregiudiziale affinché la bilancia dei noli possa ribaltare il suo corso in fase deficitaria ».

Da un estratto del *Lloyds Register* di Londra, in cui è contenuta la situazione aggiornata delle marine di tutto il mondo, il primo dato che balza evidente è che l'Italia è oggi al nono posto come tonnellaggio di stazza lorda, mentre due anni fa era al settimo posto.

Al primo posto assoluto è la Liberia, con più di 33 milioni di tonnellate. La ragione di questo primato è da collegarsi al noto fenomeno delle cosiddette bandiere ombra, che più volte si è affermato di voler combattere (ricordo, ad esempio, dichiarazioni in tal senso del compianto ministro Mannironi e del ministro Lupis), anche se non si sa bene come una simile battaglia sia possibile.

Al secondo posto è il Giappone, con 27 milioni di tonnellate di stazza lorda; al terzo posto l'Inghilterra (da sola, perchè con i Paesi del Commonwealth raggiunge un totale superiore anche a quello della Liberia) con 25 milioni di tonnellate; al quarto la Norvegia, con 19 milioni e mezzo di tonnellate; al quinto gli Stati Uniti d'America, con 18 milioni e mezzo circa di tonnellate; al sesto l'Unione Sovietica, con quasi 15 milioni; al settimo la Grecia, con circa 11 milioni; all'ottavo la Germania occidentale, con 8 milioni e 800.000 tonnellate; al nono, come dicevo, l'Italia, con 7 milioni 447.610 tonnellate di stazza lorda.

È chiaro, però, che se manterremo il ritmo attuale, il prossimo anno ci ritroveremo ancora più in basso.

In quello stesso documento dei *Lloyds* è riportata l'età delle navi che compongono le varie flotte, con riferimento soltanto a quelle di stazza lorda superiore alle cento tonnellate.

Per quanto riguarda l'Italia, il 27 per cento della flotta è composto di navi nuove (tra zero e quattro anni di età); il 23 per cento di navi tra i cinque ed i nove anni, il 20 per

cento tra i dieci ed i quattordici, il 15 per cento tra i 15 ed i 19 anni, il 6 per cento tra i 20 ed i 24; il 4 per cento tra i 25 ed i 29 anni, il 5 per cento con trenta anni e più di età. Bastano questi pochi dati per dimostrare l'assoluta esigenza di un immediato e più rapido ringiovanimento della nostra flotta.

Sono secoli che l'Italia è definita un Paese marinaro, un grande molo gettato sul mare Mediterraneo; sono secoli che si dice che il nostro destino è nel mare e sul mare, però devo constatare con rammarico che la politica fino ad oggi seguita dal Governo non è certo coerente con questo che si può ormai definire soltanto uno *slogan*.

Il valore della marina mercantile per l'Italia è di tutta evidenza. L'economia nazionale, aperta al mercato mondiale, ha necessità assoluta di trasporti marittimi per lo sviluppo industriale ed il commercio con l'estero: l'apparato industriale nazionale riceve le materie prime in gran parte via mare ed i prodotti finiti sono in buona parte esportati via mare. Lo sviluppo mondiale del commercio estero via mare ha stimolato lo sviluppo mondiale dell'offerta di naviglio. La flotta mercantile italiana non ha sempre tenuto il passo, nei tempi recenti, con il ritmo di sviluppo della flotta mondiale, sicchè la partecipazione della flotta italiana al totale mondiale, in altri tempi di circa il 5 per cento, è andata progressivamente calando; oggi è di poco superiore al tre per cento.

Nel 1969, la flotta mondiale ammontava a 211.661.000 tonnellate di stazza lorda, mentre quella italiana raggiungeva le 7.172.000 tonnellate (pari al 3,32 per cento); nel 1970, la flotta mondiale è passata a 228 milioni di tonnellate, mentre quella italiana è passata soltanto a 7.636.660 tonnellate, pari al 3,40 per cento.

Il tasso di sviluppo annuale della flotta, che nel 1969 ha toccato nel mondo il 9,2 per cento e nel 1970 il 7,5, è stato in Italia nel 1969 del 4,02 per cento e nel 1970 è salito a poco meno del 7 per cento, con un incremento, quindi, in valore assoluto, di 494.581 tonnellate di stazza lorda. La flotta italiana, che al 1° gennaio 1970 annoverava 4.014 unità (da cento tonnellate in su), per tonnellate 7.139.377, ha toccato, il 1° gennaio

1971, la cifra di 4.172 unità, per 7.636.660 tonnellate di stazza lorda.

Se si fa riferimento alla consistenza al 1° gennaio 1966 (che era di 5 milioni 822 mila tonnellate), l'aumento conseguito nel quinquennio scaduto al 31 dicembre 1970 (pari ad 1.814.660 tonnellate di stazza lorda) ha superato l'obiettivo di un milione e mezzo di tonnellate originariamente previsto. Non si può quindi dire che non si sia fatto niente, questo sia chiaro.

La situazione, però, non è tranquillizzante, perchè la gradualità dello sviluppo della flotta nazionale, a parte il fatto che ha seguito a fatica il ritmo di sviluppo della flotta mondiale, dovrebbe essere valutata comparativamente ai notevoli incrementi (naviglio nuovo e usato) di altre flotte; anche se deve ammettersi che, nei tempi lunghi (ma solo nei tempi lunghi) un ritmo lineare di crescita è forse da preferire alle brusche impennate, cui spesso seguono lunghe stasi.

Il continuo aggravarsi della bilancia dei no- li è un dato di fatto incontrovertibile. Esso deve essere messo in relazione, più che a un dislivello tra ritmo di sviluppo della flotta mondiale e ritmo di sviluppo di quella nazionale, ad una diminuita relativa incidenza della nostra flotta sull'entità dei servizi di trasporto marittimo internazionale, prestati dalle flotte di tutto il mondo, perchè evidentemente il vertiginoso aumento del commercio estero mondiale e di quello italiano in particolare si è incontrato con una insufficiente offerta di naviglio nazionale, pur essendo invece sufficiente nel suo complesso il tonnellaggio mondiale.

Questa diagnosi è denunciata, oltre che dal progressivo abbassarsi della percentuale di partecipazione della nostra bandiera nei traffici vistosamente crescenti dei nostri porti, dalla decrescente partecipazione della bandiera italiana nei traffici tra i Paesi terzi. Qualsiasi altra eventuale considerazione aggiuntiva (condizioni dei lavoratori marittimi, ruolo della flotta a partecipazione statale) resta assorbita nella considerazione di base come dianzi enunciata. La situazione dei marittimi italiani non è comunque inferiore a quella dei marittimi degli altri Paesi. Il ruolo della flotta a partecipazione statale

è in fase di riordino per la qualificazione della sua funzione.

Il trasporto marittimo ha un evidente riflesso nel processo produttivo e in quello della distribuzione. La sua organizzazione deve essere perciò vista in funzione propulsivo dello sviluppo economico: veicolo per gli sbocchi all'estero della produzione nazionale, veicolo di approvvigionamento dallo estero. Il riordino della flotta a partecipazione statale, come si delinea dall'indirizzo del CIPE (luglio 1971), appare ancorato al riconoscimento della funzione propulsiva del trasporto marittimo.

Secondo il nuovo indirizzo: a) I collegamenti con le isole maggiori e quelli con alcuni porti mediterranei (Nord Africa, Malta, eccetera) dovrebbero restare affidati alla società Tirrenia alla quale potrebbero essere trasferiti anche quei collegamenti con le isole minori, oggi affidati in concessione ad aziende di carattere locale, che fossero riconosciuti indispensabili. Aggiungo, ma solo a titolo personale, che non sono totalmente favorevole all'abolizione di tali servizi di carattere locale, quando gli stessi siano svolti da lungo tempo e bene da quelle società locali cui sono attualmente affidati;

b) Le linee mediterranee di prevalente interesse turistico dovrebbero far capo tutte alla società Adriatica;

c) I servizi regolari di linea per trasporti di merci varie dovrebbero essere affidati alla società « Lloyd Triestino » senza limitazione di settori geografici;

d) Le linee passeggeri transoceaniche (senza limitazioni di settore) dovrebbero essere affidate con una gestione « stralcio » (cioè ad esaurimento) alla società « Italia », la quale dovrebbe attrezzarsi per l'esercizio del trasporto di merci di massa (rinfuse, secche e liquide) al servizio di industrie nazionali.

Il problema delle sovvenzioni andrebbe ovviamente risolto in diverso modo in rapporto al tipo di servizio: è evidente l'ineliminabilità della sovvenzione per i servizi indispensabili, da assicurare a tariffa politica; nel mentre si deve contare su un progressivo alleggerimento della cifra di sovvenzione per gli altri servizi da presumere fruttiferi dopo un processo più o meno lungo di avviamen-

to. Debbo dire che personalmente non sono così ottimista come il CIPE: se nel corrente esercizio finanziario 73 miliardi di lire vanno spesi per sovvenzioni, non credo che nel prossimo anno sia possibile un immediato alleggerimento, giacchè *deficit* di tale portata si eliminano solo in tempi lunghi.

Un approfondimento dei fattori più idonei di una politica di espansione e di rinnovamento della marina mercantile italiana è necessario anzitutto sotto l'aspetto qualitativo. L'attenzione deve essere portata sulla necessità di rinnovare la flotta da carico per merci varie. Petroliere e navi portarinfusa, queste ultime elettivamente dedite al traffico *tramping*, e così navi per carichi speciali (mineraliere, ecc.) non fanno difetto; comunque la domanda naturale del mercato in questi settori (carichi liquidi, rinfuse, ecc.) è sufficiente, senza bisogno d'incentivazione, a mantenere la stabilità di ritmo di crescita. Dove invece la crisi appare grave è nel naviglio per servizi di linea da carico per merci varie. Occorrono navi da carico moderne, di elevata velocità, con apparecchiature di qualità, affinché i nostri armatori possano competere in condizioni di parità con l'armamento estero. Oggi anche i trasporti marittimi internazionali in servizio di linea sono assicurati per le merci varie, prevalentemente dagli accordi conferenziali; non si può sperare di essere ammessi nelle conferenze e, se possibile, in posizione di forza, se non si hanno le navi adatte.

Il compito del processo di risanamento del settore della produzione navale dovrebbe concorrere all'attuazione di una politica marinara che, con opportuno provvedimento, potesse e sapesse spingere il nostro armamento a rinnovare convenientemente la flotta di commercio per merci varie. Per quanto riguarda l'accrescimento in cifra assoluta della nostra flotta, che nei prossimi anni deve realizzarsi con un ritmo di crescita più elevato di quello mondiale, appare evidente che si deve fare affidamento non soltanto sull'apporto di nuove costruzioni navali, ma altresì su acquisizioni di naviglio — nuovo e usato — da trasferire sotto bandiera italiana.

Dalle rilevazioni più recenti (commesse al 31 dicembre 1968, 31 dicembre 1969, 31 di-

cembre 1970) si desume che — a parte alcuni casi di consegne a velocità record — il tonnellaggio mondiale che figura « ordinato » alla fine del 1969 è superiore del 60 per cento a quello « ordinato » alla fine del 1968. Ciò si riscontra per tutti i tipi di navi: petroliere, portarinfuse, merci varie. Comunque, nell'interno di questi totali, le commesse di petroliere, di cui il ritmo era un po' diminuito nel corso del 1969, sono aumentate del 24 per cento; le commesse di portarinfuse hanno proseguito a crescere fino ad oltre il 50 per cento, di cui la maggior parte sotto forma di portarinfuse « miste » (polivalenti).

Per quanto riguarda l'Italia, è da ritenere egualmente necessario l'accrescimento della flotta in tutti i tipi: petroliere, portarinfuse: sia per carichi generali, sia miste (per carichi liquidi e solidi), per merci varie.

Mentre per quanto riguarda le petroliere e le portarinfuse non vi sarebbe bisogno, a stretto rigore, di particolari incentivazioni, stimandosi sufficiente la domanda di mercato, viceversa per l'accrescimento (più navi e più moderne) della flotta da carico per merci varie sembrano necessarie misure stimolatrici particolari, data la complessità tecnica delle nuove costruzioni navali per tali servizi (si pensi alle navi porta-containers, o comunque a navi convenzionali, ma di elevate prestazioni, per il maneggio dei carichi « merci varie ») e la persistente crisi dei noli dei servizi di linea.

Si impongono, dunque, ulteriori provvedimenti a favore dell'armamento.

Riconosciuta la necessità dello sviluppo della flotta mercantile italiana — e quanto ho detto finora non ha bisogno di commenti — ne consegue quella di definire « cosa fare » per agevolare tale auspicato sviluppo.

Fino a quando si continueranno ad indicare cifre — 12 milioni di stazza lorda nel 1975 o 18 milioni di stazza lorda nel 1980 (al 1975 mancano quattro anni e quindi occorrerebbe costruire oltre 1 milione annuo di stazza lorda!) — senza definire alcun provvedimento incentivante o, peggio, lasciando in condizione di non operare quelli esistenti, si farà soltanto una professione di buone intenzioni senza realizzare alcunchè di concreto.

Premesso che la concessione di finanziamenti agevolati rappresenta senza dubbio il provvedimento primo per consentire nuove iniziative armatoriali, richiamo la vostra attenzione, onorevoli colleghi, sulla legge 9 gennaio 1962, n. 1, e successive modificazioni, che, se fosse regolarmente operante, rappresenterebbe già un valido mezzo — anche se non l'unico — per il raggiungimento del fine che ci proponiamo.

Tale legge sin dalla sua promulgazione è stata scarsamente operante o quanto meno ha operato in ritardo rispetto ai tempi di realizzazione delle iniziative che avrebbe dovuto agevolare. La ragione prima di tale scarsa operatività può essere individuata nella deficienza degli stanziamenti stabiliti di volta in volta. Ad oggi, nonostante che con il decreto-legge 5 luglio 1971, n. 431, siano stati stabiliti ulteriori limiti di impegno, rimarranno carenti di benefici tutte quelle iniziative per le quali sono state avanzate le rispettive istanze a partire dal 1° gennaio 1970.

In altre parole, rimangono tuttora prive delle agevolazioni statuite dalla legge in essere, nè è possibile prevedere quando potranno ottenerle, più di 90 nuove iniziative che comprendono nuove costruzioni navali per 2 milioni di tonnellate di stazza lorda e che comportano un finanziamento complessivo di 350 miliardi circa.

Ci si trova, quindi, in una situazione che mette sicuramente in crisi qualsiasi iniziativa armatoriale; di conseguenza ci si domanda come possano essere raggiunti gli obiettivi prima ricordati.

Il Ministero della marina mercantile nello scorso mese di maggio si era fatto promotore di un disegno di legge *ad hoc* che avrebbe potuto, anche se gradualmente, sanare la situazione attuale nell'arco di un biennio e consentire una più regolare operatività delle disposizioni esistenti, a partire dal 1973. Tale provvedimento — del quale non si conosce la sorte — era fondato sul presupposto di assicurare tempestivamente nuove costruzioni navali per 800-900 mila tonnellate di stazza lorda ogni anno, ossia per un volume tendente al raggiungimento dei limiti di sviluppo più volte ricordati.

L'onere derivante allo Stato dall'attuazione del provvedimento di cui si tratta risulterebbe pari ad impegni annuali oscillanti tra i 5 miliardi per ciascuno dei primi due anni e i 3-3,5 miliardi per gli anni successivi.

Diventa, quindi, indispensabile riprendere in esame quanto il Ministero della marina mercantile ha già predisposto ed attuarlo nel minor tempo possibile.

Si è detto precedentemente che la concessione di finanziamenti agevolati rappresenta uno degli strumenti validi per stimolare le nuove iniziative armatoriali, strumento necessario ma non sufficiente. Se il problema vorrà essere affrontato e risolto nel modo più completo, si dovranno considerare, per l'armamento italiano, così come avviene in tutti i maggiori Paesi marittimi del mondo, provvedimenti che riducano gli oneri di carattere fiscale, che gravano sull'esercizio; facilitino gli investimenti per le nuove costruzioni; riducano le spese di esercizio e in particolare quelle relative al personale.

È in gestazione, dunque, una nuova legge che dovrà sostituire quella n. 19, che verrà a scadenza il 31 dicembre prossimo, ma non credo che tale termine potrà ormai essere rispettato.

V'è da dire, peraltro, che in sede CEE il « Comitato di collegamento » dei costruttori navali comunitari ha esposto in una nota la situazione generale del settore, invocando provvedimenti atti a difendersi dalla concorrenza extracomunitaria. In un incontro avvenuto a Bruxelles il 25 ottobre scorso, il documento predetto è stato commentato; è impressione generale che uno schema di legge italiana, articolato sulla base delle proposte Assonave, non dovrebbe incontrare alcuna difficoltà a Bruxelles.

Sembra che il Ministro disponga ormai di tutti gli elementi per la convocazione del Comitato consultivo previsto dalla legge, per procedere quindi agli accertamenti necessari e per disporre intanto il versamento di congrui anticipi alle aziende presso le quali è già stata constatata l'ultimazione delle opere di ristrutturazione a suo tempo progettate.

L'Italcantieri, ad esempio, che ha ultimato fin dal giugno 1968 i grandiosi impianti di Monfalcone, potrebbe avere titolo — visto

tra l'altro che si tratta di un'azienda di Stato — ad un anticipo di 2.500-3.000 milioni. Aggiungo, per dovere di cronaca, che nei cantieri di Muggiano, presso La Spezia, nella primavera del prossimo anno dovrà entrare in funzione un nuovo bacino di carenaggio, ma i lavori di completamento del cantiere stesso, affidati al Ministero dei lavori pubblici, procedono a singhiozzo. Ne consegue che il bacino non potrà essere realizzato nei tempi previsti. Occorre dunque un maggior coordinamento tra i due Ministeri, ognuno dei quali — come spesso avviene nel nostro Paese — procede per proprio conto.

I contributi integrativi afferenti alle navi ammesse ai benefici della legge n. 19 vengono liquidati con notevole ritardo anche e soprattutto in conseguenza dell'insufficienza dei fondi stanziati.

È notorio infatti che per far fronte alle sole esigenze della legge predetta, gli stanziamenti oggi disponibili richiedono un'integrazione di circa 80 miliardi. E d'uopo quindi che, indipendentemente da quelle che risulteranno le esigenze finanziarie per far fronte alla nuova legge, si provveda con separati stanziamenti alla copertura del fabbisogno finanziario di cui sopra.

Circa il credito navale, si continua a collegare impropriamente le possibilità costruttive dei cantieri nazionali con l'esigenza di un più accelerato ritmo di sviluppo della flotta mercantile nazionale; ma non si tiene presente che condizione prima per conseguire quest'ultimo obiettivo è un credito navale adeguato e operante, il che non si verifica da lungo tempo a causa degli insufficienti stanziamenti per il contributo di interesse. Per poter definire « operante » una legge sul credito navale occorrerebbe ottenere che l'accesso a tale beneficio fosse esteso a tutti gli armatori, immediato nella concessione, automatico nell'applicazione.

Uno stanziamento annuo di 5 miliardi dovrebbe considerarsi congruo per il conseguimento degli obiettivi di sviluppo della flotta mercantile nazionale durante il prossimo decennio.

Veniamo ora all'argomento dei porti. Il problema dei porti italiani — già denunciato in varie occasioni — è tuttora in sede CIPE a

livello direttori generali (dei Ministeri della marina mercantile, dei lavori pubblici, del tesoro e del bilancio); si sta operando per identificare le remore di carattere legislativo e burocratico antagoniste della puntuale attuazione del piano dei porti e per proporre le soluzioni più idonee a porvi rimedio; in questa sede il bilancio delle necessità portuali sarà perfezionato e la scala delle priorità, la misura e i tempi degli investimenti saranno messi a punto.

I più recenti orientamenti del gruppo di lavoro CIPE sul piano dei porti si possono sintetizzare come appresso. Sono state messe a confronto le ipotesi sul fabbisogno per i porti avanzate separatamente dal Ministero della marina mercantile e da quello dei lavori pubblici con quelle indicate nel documento programmatico preliminare che fa due ipotesi: una di 374 miliardi nel quinquennio 1971-75 e una di 286 miliardi, basata sulla estrapolazione del *trend* in atto, la quale appare quindi più realistica. È stata sottolineata la necessità che i lavori del gruppo vengano ultimati entro l'anno, auspicando che si coordinino gli sforzi per assicurare un congruo flusso di mezzi finanziari e ricordando le preoccupazioni sorte in conseguenza della cessazione della legge n. 1200 del 1965.

È negli intendimenti del gruppo pervenire ad uno schema di disegno di legge che snellisca le attuali procedure dell'Amministrazione dei lavori pubblici e che istituzionalizzi il principio, già contenuto nella legge n. 1200, secondo il quale le scelte di politica portuale debbono essere adottate di concerto tra il Ministero dei lavori pubblici e quello della marina mercantile.

D'altro lato, il Ministero della marina mercantile è seriamente impegnato nella realizzazione di uno schema di riforma organica, ispirata anche alle più recenti esperienze dei principali Paesi marittimi, della legislazione sui porti marittimi nazionali, che, tra breve, sottoporrà all'esame del CIPE. Sempre in sede CIPE saranno tra breve definite le indicazioni operative per gli interventi nel Mezzogiorno (da coordinare con quelli della Cassa) e per le infrastrutture portuali petrolifere da coordinare con la politica degli

oleodotti, nel più ampio quadro della politica energetica).

Una politica portuale sarebbe certo più razionale nella sua concezione e più completa e soprattutto più pronta nella sua esecuzione se la responsabilità della parte tecnico-esecutiva fosse affidata al Ministero della marina mercantile. Il movimento della navigazione per operazioni di commercio nei porti nazionali (imbarchi e sbarchi) è il seguente, in tonnellate:

|            | Complessivo | In traffico internazionale |
|------------|-------------|----------------------------|
| 1965 . . . | 191.144.319 | 114.290.614                |
| 1969 . . . | 294.074.475 | 214.905.183                |
| 1970 . . . | 325.447.154 | 235.442.208                |

Prevedendosi per il 1975 un movimento complessivo (di cui il 70 per cento per petrolio greggio e prodotti raffinati) di tonnellate 500.000.000, di cui in traffico internazionale tonnellate 350.000.000, si ha la misura della entità delle opere di miglioramento e di adeguamento che dovranno essere compiute in questo settore nei prossimi anni.

Va segnalato, *per incidens*, che un disegno di legge d'iniziativa governativa sugli approdi per l'uso del diporto nautico è stato recentemente approvato dal Consiglio dei ministri e presentato alla Camera dei deputati per la discussione.

Circa il settore della pesca, il Ministero della marina mercantile afferma che perseguirà l'obiettivo della compressione del *deficit* della bilancia ittica con l'aumento della produttività della pesca. Ma nel bilancio per questo settore è prevista una spesa di 100 milioni. penso che con tale cifra si realizzeranno assai poche cose.

Si afferma inoltre che per la pesca oceanica sarà proseguita la politica degli accordi di pesca e sarà intensificata la ricerca oceanografica, fisica e biologica per l'individuazione di banchi di pesca fruttuosi. Per la pesca d'altura dovrà essere accelerato il processo di ringiovanimento della flotta e della sua tipizzazione. Per la pesca costiera dovrà essere intensificato il controllo per l'osservanza dei divieti di pratiche distruttive delle sorgenti ittiche. Dovrà essere migliorata la

politica delle incentivazioni, coordinando le varie provvidenze attualmente vigenti.

Dovrà essere incoraggiato l'associazionismo tra pescatori in tutte le fasi, dalla produzione allo smercio, con particolare riguardo alle nuove esigenze derivanti dalla prima applicazione dei regolamenti comunitari sulle strutture e sui mercati della pesca.

Parlando della pesca, non si possono non lamentare i danni apportati al patrimonio ittico nazionale dagli inquinamenti dell'acqua. Il nostro Paese, che ha circa 8 mila chilometri di coste, dovrebbe intensificare l'azione, per ridurre prima e per eliminare poi la lunga serie di inquinamenti che avvengono in tutte le zone d'Italia, attraverso lo scarico di liquidi che compromettono gravemente la fauna e la flora marina. Non è proprio possibile (siamo a conoscenza della presentazione di un disegno di legge contro l'inquinamento) fare qualche cosa di immediato per ridurre questo fenomeno?

La Guardia di finanza, ad esempio, che si occupa con brillanti risultati della repressione del contrabbando, non potrebbe fare qualcosa anche in questa materia?

Circa i problemi del lavoro per la marina mercantile (marittimi e portuali), essi sono tenuti costantemente presenti sia per il livello occupazionale, sia per il livello medio delle retribuzioni. A tal fine, è da formulare l'auspicio che ogni questione riguardante il lavoro marittimo e portuale trovi la sua pronta soluzione soddisfacente per le esigenze dei lavoratori e rispettosa delle condizioni essenziali della produttività.

Il mio discorso è partito dalla considerazione che noi siamo considerati, o ci riteniamo, una nazione marinara. Ciò nonostante, va rilevato che nel settore della istruzione professionale marinara il Ministero della marina mercantile non ha alcuna competenza, sicchè non può fattivamente intervenire. Il ministro Attaguile è stato recentemente a Monopoli, una cittadina che ha un'antica tradizione peschereccia, un bel porto e notevoli correnti di traffico, dove funziona una delle poche scuole marinare esistenti in Italia. Avrebbero dovuto condurre il Ministro a visitarla. Io mi domando, però, con quali sussidi il Ministero interviene in favore di tali scuole...

A T T A G U I L E , *ministro della marina mercantile*. C'è un'apposita voce di bilancio.

#### Presidenza del Presidente TOGNI

G E N C O , *relatore alla Commissione*. Lo stesso discorso vale per l'assistenza alla ricerca. In proposito non posso mancare di riferirmi ad un problema a cui ho sempre accennato, da sei anni a questa parte, in occasione della discussione sullo stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile: quello della stazione zoologica di Napoli (l'acquario, per i napoletani) che sorge nella Villa Comunale della città partenopea e costituisce una delle istituzioni più importanti a livello europeo. La stazione fu fondata un secolo fa da un professore tedesco, Dohrn, al quale venne espropriata durante la prima guerra mondiale; passò poi al Comune ed ora è costituita in organismo autonomo, retto da un nipote dello stesso professor Dohrn. Ebbene, nell'acquario citato — la cui zona un secolo fa era caratterizzata da rocce che scendevano verso il mare, la stessa ove è stato poi realizzato quel magnifico lungomare che è via Caracciolo — operano una sessantina di studiosi, che le Nazioni di appartenenza provvedono a mantenere con borse di studio: vi sono giapponesi, russi, cinesi, indiani, ma — neppure a farlo apposta — l'Italia non partecipa alla vita dell'istituzione con alcun aiuto finanziario.

In più occasioni ho fatto rilevare l'importanza del problema (la stazione provvede allo studio di tutta la fauna marina del golfo di Napoli, che è notevolissima, e quindi dà un contributo non trascurabile alla ricerca scientifica) e ho invitato il Ministro a venire a visitare l'istituzione, ricevendo sempre promesse che poi non sono state mantenute. Ora spero che il ministro Attaguile voglia finalmente affrontare la questione, in primo luogo rendendosi conto di persona della importanza dell'istituzione.

Constato con piacere che nel bilancio in esame sono previsti stanziamenti di una certa entità per l'assistenza marittima. Tuttavia non posso non richiamare l'attenzione

del Ministro sulla necessità di una maggiore presenza del Dicastero nel settore, il quale non deve essere lasciato totalmente nelle mani del Ministero del lavoro. Non si contano oggi i casi di marittimi che dopo 15-20 anni di navigazione sono costretti, per salvaguardare la propria salute, ad abbandonare il servizio senza, però, che la Cassa di assistenza (i cui uffici sono dislocati a Napoli, a Trieste e a Genova) riconosca l'esistenza di una malattia professionale.

In tale quadro rientra anche il problema della sicurezza per coloro che lavorano sul mare e per quanti usano i servizi marittimi. Il disastro recentemente avvenuto lungo le coste della Puglia alla nave greca *Heleanna* dimostra che anche da parte delle nostre autorità portuali vi è stata qualche carenza di vigilanza. La nave citata, infatti, aveva già approdato numerose volte nei nostri porti prima di quell'ultimo tragico viaggio, sempre stracarica di uomini e di mezzi: è mai possibile che sia potuta sempre ripartire senza che le autorità marittime di Ancona si accorgessero che essa superava i limiti di ogni e qualsiasi sicurezza e metteva a repentaglio la vita di centinaia di persone? Nè sono riuscito a comprendere per quale ragione il comandante della *Heleanna* non si sia immediatamente diretto al porto di Brindisi, distante pochi chilometri, ove — dato l'allarme via radio — certamente l'incendio sarebbe stato facilmente domato e non si sarebbero dovute lamentare tante vittime tra i passeggeri.

**A V E Z Z A N O C O M E S .** Invece il comandante ha fatto esattamente il contrario: si trovava a tre miglia dalla costa e si è allontanato sino a sette miglia. Il perchè è evidente.

**G E N C O , relatore alla Commissione.** Qualche anno fa, ricordo di essermi trovato nel porto di Napoli al momento dello arrivo di una motonave da Ischia. Essa era strapiena di passeggeri e non vi sarebbe stato posto nemmeno per una persona in più! Anche a me, personalmente, è capitato di viaggiare per mare in condizioni simili, cioè di nessuna sicurezza. E vi assicuro che

se in quei casi fosse accaduto un incidente qualsiasi, il disastro sarebbe stato per gravità molto più pesante di quello registratosi nella nave greca *Heleanna*. Occorre anche in questo, quindi, una maggiore vigilanza, perchè bisogna evitare che succedano fatti irrimediabili.

Concludendo, vi invito, onorevoli colleghi, a voler esprimere avviso favorevole allo stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per il 1972.

**P R E S I D E N T E .** Ringrazio il senatore Genco per la relazione, che sarà stampata e distribuita.

Il seguito dell'esame della tabella in titolo è rinviato ad altra seduta.

*La seduta ha inizio alle ore 17,30.*

#### **SEDUTA DI GIOVEDÌ 11 NOVEMBRE 1971**

**Presidenza del Presidente TOGNI**

*La seduta ha inizio alle ore 17,30.*

*Sono presenti i senatori: Andò, Avezzano Comes, Bargellini, Bonatti, Bonazzi, Bruni, Catalano, Cavalli, De Matteis, Fabretti, Ferrari, Genco, Maderchi, Piccolo, Poerio, Sammartino, Tanga, Togni e Venturi Lino.*

*Intervengono il ministro della marina mercantile Attaguiile ed il sottosegretario di Stato allo stesso Dicastero Cavezzali.*

#### **Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1972**

##### **— 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 1972 — Stato di previsione

della spesa del Ministero della marina mercantile ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

F A B R E T T I . Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, ritengo sia necessario e doveroso soffermarci alquanto sul bilancio della Marina mercantile, giacchè la discussione di esso è una delle poche occasioni che abbiamo, nel corso dell'anno, per fare una disamina della tematica concernente l'economia marittima. Nel ringraziare il Ministro della sua presenza, mi auguro anzi che quanto mi accingo a dire gli fornisca lo spunto per illustrarci ampiamente, nella replica, la posizione del suo Dicastero in ordine ai problemi cui accennerò.

Dico subito che il bilancio della Marina mercantile per il 1972 — come il relatore ha già posto in evidenza — non si discosta granchè dalle linee generali dei precedenti bilanci. C'è una leggera lievitazione delle disponibilità, ma ci troviamo ugualmente di fronte ad un rapporto sconcertante tra la spesa generale dello Stato, che è di 16.056 miliardi di lire, e la spesa prevista per il bilancio della Marina mercantile, che è di 130 miliardi di lire; con un'incidenza quindi dello 0,8 per cento sulla spesa generale dello Stato. Se poi a questa somma di 130 miliardi togliamo i 72 miliardi e 300 milioni per le sovvenzioni alle società assuntrici di servizi marittimi, ci rendiamo conto di che cosa resta in bilancio, per finanziare le iniziative del Ministero della marina mercantile. Resta veramente ben poco e lo stesso relatore, facendo considerazioni abbastanza critiche, ha già posto in rilievo tale carenza, anche se poi è pervenuto ad una conclusione politicamente contraddittoria, appartenendo egli alla maggioranza.

Del resto questa insoddisfazione per la mancanza di disponibilità la troviamo anche nella nota illustrativa allo stesso bilancio. C'è la conferma, quindi, che le scelte di fondo per quanto concerne i problemi dell'economia marinara — e purtroppo non solo per questo settore — vengono fatte al di fuori delle spese previsionali inserite nel bilancio; in questo caso nella tabella n. 17.

Ora, non essendoci nè una relazione preeliminarne del Ministro (al riguardo rinnovo

la richiesta di una relazione orale o di un documento scritto che sintetizzi i problemi ed i piani che il Ministro della marina mercantile intende, nel corso dell'anno, portare avanti come prospettiva), nè un documento dal quale risultino le scelte e gli investimenti che il Governo intende fare, anche il dibattito diventa assai difficile. Alcune cose siamo costretti a discuterle sulla base di notizie non ufficiali. Faccio l'esempio dei porti (questione che ho già avuto occasione di sollevare in sede di discussione del bilancio dei Lavori pubblici): è ormai notizia corrente che in base ad un piano pluriennale è previsto uno stanziamento per i porti di 374 miliardi per il quinquennio 1971-75 e di 588 miliardi per il quinquennio 1976-1980. Si avrebbe quindi uno stanziamento di quasi 1.000 miliardi in un decennio. Ora, essendo la notizia di pubblico dominio ed avendocene data conferma, anche se le cifre non corrispondono perfettamente, lo stesso relatore, devo ritenere che sia vera. Desidero però esprimere il mio rammarico per il fatto che certe notizie sui piani, sui progetti, sulle disponibilità finanziarie del Ministero vengano rese note a determinate persone, ad organizzazioni e alla stampa (che indubbiamente hanno diritto di essere informate) ma che non si senta contemporaneamente il bisogno di informarne anche i membri del Parlamento, eventualmente in via confidenziale.

A prescindere, comunque, da queste considerazioni, devo dire che ritengo senz'altro positiva la notizia; la disponibilità di 374 miliardi per il prossimo quinquennio è la conferma che qualcosa si muove, che si cominciano a considerare realisticamente le necessità del settore e l'urgenza di superare le gravissime arretratezze dei nostri porti. Questa notizia, inoltre, mi fa piacere perchè conferma la giustezza della battaglia che, assieme ad altre forze, anche della maggioranza, stiamo portando avanti da molti anni, e perchè premia in un certo senso la nostra pazienza e la nostra insistenza nel condurre tale battaglia.

Devo prendere atto perciò che finalmente si imposta una previsione di spesa per i porti su basi realistiche, tali da poter favorire lo sviluppo dei traffici marittimi nel prossimo

quinquennio; si prevede infatti, come ha sottolineato il relatore, che alla fine del 1975 il traffico da e per i nostri porti toccherà i 500 milioni di tonnellate annue. E questo costituisce già un elemento positivo rispetto al piano precedente (al riguardo va detto che una delle ragioni della sua insufficienza in quanto a stanziamenti fu una non esatta valutazione delle previsioni di sviluppo dei traffici; previsioni che ho criticato in varie occasioni). Bisogna inoltre tener presente che lo sviluppo dei traffici marittimi verrà ulteriormente incrementato dalla riapertura del canale di Suez; riapertura per la quale spero che il Governo italiano eserciti tutta la pressione che è in grado di esercitare. La riapertura di questa via d'acqua, così importante per le nostre posizioni nel Mediterraneo, porrà fine ai gravi danni, ai ritardi e alle perdite di traffico che si avvertono in alcuni nostri porti a causa appunto della chiusura di Suez.

Urge però, a mio avviso, correggere rapidamente gli errori ed eliminare gli ostacoli che hanno impedito di utilizzare proficuamente le disponibilità finanziarie messe a disposizione dalla legge n. 1200, cioè quella relativa ai famosi 75 miliardi. Tutti sappiamo infatti che in sei anni appena il 45 per cento di tale somma è stato tradotto in opere effettive. E questa amara esperienza della legge n. 1200 ha fatto dire in certi ambienti che è inutile mettere a disposizione altre somme quando non si è in grado di utilizzare quelle già stanziare. Voglio sperare che la parziale fondatezza di questo atteggiamento possa essere eliminata dall'azione del Ministero della marina mercantile e del Governo nel suo complesso. È necessario, signor Ministro, eliminare gli enormi ritardi causati da procedure defatiganti, dalle interdipendenze fra i vari Dicasteri, e via di seguito: si parla di tempi che vanno dai 18 ai 30 mesi per far diventare operanti le disponibilità finanziarie. La questione quindi va affrontata con decisione se si vuole che il previsto massiccio investimento sia veramente utilizzato nel tempo più breve possibile.

Ora, tenendo conto del fatto che si tratta di finanziamenti rilevanti — sempre che, ripeto, la notizia sia vera e corrisponda ad un impegno programmatico del Governo — e di

tutte le difficoltà che attualmente si incontrano per rendere queste somme operanti, non so se sia il caso di istituire una specie di azienda specializzata o un gruppo di aziende collegate all'IRI per un rapido utilizzo di dette somme, così come è stato prospettato altre volte.

Sottolineo quindi la necessità di mettere a disposizione rapidamente tali somme, senza perdere altro tempo e, al riguardo, preannuncio la presentazione di un ordine del giorno analogo a quello che ho presentato per il bilancio dei Lavori pubblici. In proposito, sorgono spontanei taluni interrogativi: queste somme come verranno utilizzate? Con quali criteri verranno fatte le scelte relative alle località, al tipo di porto, e via di seguito? Sono ancora validi i piani regolatori, gli ampliamenti e gli ammodernamenti dei porti approvati dal Ministero e dal Consiglio superiore dei lavori pubblici e che hanno, quindi, tutto il crisma della legalità? È ancora valido il Piano azzurro, che è il frutto di uno sforzo di elaborazione, non solo del Parlamento, ma delle varie forze operanti nel settore dei porti? In che modo le regioni, i comuni, gli operatori economici, i sindacati parteciperanno a queste scelte?

È una tematica questa, signor Ministro, che ci appassiona, e ritengo che quanto prima dovremo affrontare tutti questi problemi in sede parlamentare.

È stata riconosciuta la necessità di accelerare i tempi che si impegnano nelle operazioni di carico e scarico delle merci, e quindi l'esigenza di avere una maggiore disponibilità di banchine per eliminare le soste, perchè incidono sui costi, i quali a loro volta incidono sui noli. Quello dei noli è indubbiamente un problema molto importante. Oggi ci troviamo in un periodo di grave turbativa a livello internazionale provocata in gran parte, a mio avviso, dai provvedimenti finanziari e protettivi presi dagli Stati Uniti il 15 agosto 1971. Mi auguro soltanto che questo momento possa venire rapidamente superato. Quello però che mi preme sottolineare è che la linea che si intende seguire per ridurre i noli è a mio avviso da respingere, perchè reazionaria. Si pensa infatti di diminuire

i costi delle operazioni di carico e scarico delle merci fiscalizzando gli oneri contributivi degli equipaggi, sia pure parzialmente, o respingendo le richieste dei portuali, o non accogliendo le richieste di miglioramento delle pensioni della previdenza marinara, eccetera.

Questa è la posizione degli armatori, delle grandi aziende di trasporto che hanno costruito fortune sul lavoro e sul sacrificio degli equipaggi.

Il Governo, ed in particolare il Ministro della marina mercantile, deve risolvere con urgenza e positivamente le due vertenze aperte, signor Ministro. Intanto quella relativa all'aumento delle pensioni marinare: miglioramento per il quale si battono gli equipaggi marinari e che rappresenta una questione molto seria, cui va data sollecita soluzione. Tra l'altro in tali benefici previdenziali andrebbero compresi anche i veri pescatori, i quali sono effettivamente dei marinai, a tutti gli effetti, e quindi non vedo per quale motivo li si debba escludere dalla Cassa per la previdenza marinara. Vi è poi la vertenza relativa ai portuali, sulla quale deve essere almeno prospettata una posizione del suo Dicastero, onorevole Ministro, partendo essa da una piattaforma realistica che tiene conto di alcuni problemi, di alcune realtà, come la richiesta che venga garantito il salario mensile annualmente. Si tratta, in effetti, di una sorta di equilibratura del salario, sulla base delle paghe: alcuni gridano allo scandalo come se i portuali, avendo già il monopolio del collocamento e quindi non consentendo la nota politica della concorrenza nella manodopera, volessero abusare di tale posizione favorevole per imporre determinate soluzioni; ma lei sa che gli USA — e non solo loro — hanno da anni fissato il salario annuo garantito, fondato sui dodici-quattordicimila dollari? Durante il nostro recente viaggio in America, tra l'altro, i portuali della costa occidentale erano in sciopero per migliorare le basi di tale salario; salario che significa settrecentomila lire mensili percepite da quei portuali per manipolare merci che dall'America vengono in Europa e viceversa.

**P R E S I D E N T E .** Anche i nostri lavoratori portuali percepiscono quelle cifre. Se vuole posso mostrarle le tabelle.

**F A B R E T T I .** Ce le porti e vedremo.

Comunque l'esigenza primaria, specie in una situazione di scarsa disponibilità di attrezzature portuali, sarebbe quella di porre fine al fenomeno negativo consistente nel portarsi via le navi da porto a porto, facendo la concorrenza al ribasso sulle tariffe ufficiali a vantaggio degli spedizionieri e degli armatori delle navi.

Esiste dunque anche tale questione, che i sindacati tengono presente e sulla quale il Ministero non può non rispondere.

L'applicazione delle quaranta ore credo rappresenti una conquista generalizzata. La stabilità degli organici è un problema sul quale il Ministero non può rimanere insensibile: si tratta di rivendicazioni sostenute da organizzazioni sindacali che hanno sempre avuto il senso della realtà, di innovazioni efficienti e nel puro interesse dei porti; e spero che il Ministro ci dica qualcosa al riguardo, poichè urge porre fine all'agitazione ed al danno che essa reca ai marittimi. È in altra direzione, secondo noi, che va ricercata la riduzione dei costi delle operazioni di carico e scarico delle merci e dei noli marittimi. La nuova legge per lo stanziamento di adeguate somme per i porti deve prevedere, a nostro avviso, che parte di tali somme possa essere usata per rendere subito più redditizio il lavoro portuale, e non solo per le opere murarie necessarie all'ampliamento dei porti stessi, che non producono un immediato aumento dell'operatività.

Farò un esempio; Ancona ha avuto uno stanziamento di 2.545 miliardi nel quinquennio 1966-1970; ebbene, sono state eseguite certo opere necessarie, ma non è in alcun modo migliorata la redditività del suo porto, non sono state in alcun modo accelerate le operazioni di carico e scarico e quindi non si sono avuti abbassamenti dei costi. Tutta la questione dei trasporti viari e ferroviari rappresenta una strozzatura sulla quale discutiamo da anni e che va affrontata. Sempre per parlare di Ancona, le gru di quel porto, che pure sono insufficienti per riconoscimento

unanime degli operatori economici portuali, a volte rimangono ferme una o due ore al giorno per attendere i vagoni carichi e quelli scarichi. Questa è la realtà, con tutte le conseguenze facilmente individuabili, ed è quindi in tale direzione che va ricercata la riduzione dei costi.

Pertanto l'azione pubblica deve essere indirizzata verso la specializzazione dei porti e dei vettori; a tale scopo, signor Ministro, le rinnovo ufficialmente (a nome del Gruppo comunista) la richiesta di consentire l'effettuazione di una visita, da parte della nostra Commissione, presso i porti del Nord Europa, non solo perchè la Commissione competente della Camera ha già visitato, come altre Commissioni, quegli impianti e quelle attrezzature, ma perchè abbiamo bisogno di renderci conto di come siano organizzati.

Per quanto riguarda i porti turistici e quelli pescherecci, siamo per un giusto sviluppo di tali attività; quindi le somme previste nel bilancio ci trovano consenzienti. Dobbiamo però ribadire la preoccupazione che, per dare un giusto incremento ai primi, si finisca per lasciare in ombra i secondi, la cui situazione è già abbastanza disagiata ed il cui contributo alla nostra economia è senz'altro più consistente. Oltretutto non ci sembra il caso di incoraggiare eccessivamente quel tipo di consumo, anche se — ripeto — riteniamo giusto incentivarlo entro certi limiti, a seconda dello sviluppo della situazione economica generale ed a condizione che i porti turistici siano ben gestiti.

Sappiamo che il Ministero si adopera al fine di rafforzare il sistema delle garanzie contro gli abusi, le distorsioni e l'indiscriminata speculazione, e siamo pienamente d'accordo in tale senso. Dobbiamo però avanzare un rilievo critico al Ministero della marina mercantile: ho parlato prima dell'esigenza di conoscere meglio la posizione del Ministero stesso, ed infatti in precedenza avevamo ricevuto per un certo periodo una sua pubblicazione recante un notiziario che trimestralmente operava non solo una specie di coordinamento, ma anche un aggiornamento della problematica relativa alla Marina mercantile. Ora credo che tale pubblicazione vada ripresa, in modo che i parlamentari interessati al settore possano tenersi al corrente.

Ad esempio sarebbe opportuno conoscere, alla fine di ogni anno, tutte le statistiche attinenti alla spesa, in modo da essere edotti della situazione dei vari settori e, allo stesso tempo, dell'opera che il Ministero svolge.

Per quanto riguarda la flotta ed i cantieri, il relatore ci diceva che abbiamo raggiunto la quota di 7.600.000 tonnellate, mentre la stampa afferma che, al 31 luglio 1971, la consistenza della flotta italiana è di 8.100.000 tonnellate. Concordiamo dunque sul fatto che si progredisce troppo lentamente, che la flotta è insufficiente, è ancora relativamente vecchia. Nel 1970 siamo passati dall'ottavo al nono posto rispetto alle altre flotte, e non sappiamo che cosa ci diranno le statistiche per il 1971, anche considerando le cifre suddette. Diciamo che vi è stato uno sforzo inadeguato, comunque è certo che la presenza della flotta italiana nello stesso periodo, nei traffici da e per l'Italia, è scesa ancora dal 23,3 per cento al 20,7 per cento, e la bilancia dei noli continua a presentare un passivo sempre più preoccupante (altri 20 milioni di dollari di aumento), per cui alla fine dell'anno saremo oltre i 30 miliardi di passivo nella bilancia dei noli.

Così non può durare: è un danno gravissimo che si arreca al Paese e di cui ci rendiamo conto non solo noi, ma lo stesso Governo. A mio avviso non si opera con la necessaria energia, con la necessaria chiarezza, per superare queste difficoltà: urge imporre una forte tendenza al pareggio dello squilibrio finanziario. Molti Paesi mirano a realizzare l'obiettivo del 50 per cento delle merci trasportate con la propria flotta nei porti nazionali: ora nessuno pensa che nella realtà italiana ciò sia possibile, ma bisogna tener presente che altrove già si tende a realizzare misure protezionistiche che facilitino in qualche modo la conquista di nuove posizioni. Comunque la via maestra è, ripeto, quella dell'ammodernamento della flotta; quindi è un impegno ufficiale l'obiettivo di 12 milioni di tonnellate per il 1975; è un obiettivo coraggioso, necessario per i bisogni dell'Italia; però altri Paesi hanno obiettivi molto più ardui ed avanzati del nostro. Tale traguardo, comunque, è ormai acquisito e negli ambien-

ti dell'economia marinara è ritenuto raggiungibile. Sorgono, però, delle perplessità se si guardano i dati sullo sviluppo della nostra flotta: sappiamo quale sforzo è stato fatto per la strutturazione della flotta e quale programma di costruzioni è stato elaborato perchè quest'obiettivo di 12 milioni di tonnellate diventi una realtà allo scadere del 1975? Sappiamo quale funzione di avanguardia facciamo assumere alle flotte di interesse pubblico PIN, ENI, ANIC, SIDARME, eccetera? Ho letto le sue dichiarazioni, signor Ministro, le ho trovate molto interessanti e le condivido. Occorre, però, volgere uno sguardo più coraggioso verso il futuro, anche per stimolare incisivamente l'armatoria privata.

Ci sono anche altre considerazioni da tenere presenti. Si dice che vi sono difficoltà ad avere credito, disponibilità, eccetera. Non v'è dubbio che il problema del credito navale è molto importante. Abbiamo criticato le leggi a sostegno della flotta e della politica cantieristica, ma non ritengo che in questa fase di sviluppo rivoluzionario della tecnologia delle navi e dei cantieri potremmo rinunciare ad una politica di sostegno di queste attività. Una politica di sostegno ce la impone una certa realtà (del resto, la fanno quasi tutti gli altri Paesi), ma deve essere un sostegno che stimoli ad acquisire posizioni di avanguardia nella costruzione e specializzazione di navi e cantieri.

Una delle leve più invocate, secondo voci che vengono dallo stesso mondo dell'armatoria privata, è quella del credito navale. Noi riteniamo che il credito a lungo termine, a bassissimo tasso di interesse, sia una leva che il Ministero della marina mercantile deve usare con più coraggio. Bisogna semplificare le procedure delle concessioni e delle garanzie. Si calcola che si perda circa il 20 per cento dei vantaggi del credito navale in attesa di realizzare le lunghe procedure che costringono a ricorrere ad altri sistemi per avere sollecitamente la disponibilità di queste somme. Anche per quanto riguarda le garanzie c'è da procedere con coraggio. Del resto, come garanzie ci sembrano sufficienti: la serietà dell'impresa concessionaria, le qualità tecniche del progetto di nave, il costo equo della nave, la nave stessa. Questo è an-

che il pensiero di ambienti certamente non vicini a noi politicamente. L'uso del credito può essere un mezzo, a mio avviso, per facilitare la commissione di navi e superare quelle difficoltà che può incontrare chi si avventura in questo tipo di attività economica. Le stesse osservazioni valgono per la flotta pubblica, per cui è da ritenersi che il finanziamento di un miliardo per il 1971 e di un miliardo e mezzo per il 1972 per il credito navale sia oltremodo insufficiente. Bisogna provvedere, signor Ministro, con la massima urgenza alla soluzione di questo problema.

Ma la preoccupazione ed i dubbi sulla possibilità di realizzare una flotta moderna, efficiente, capace di concorrere con le altre flotte, con 12 milioni di tonnellaggio entro il 1975, nascono non solo dalla mancanza di un vero ed adeguato programma di nuove costruzioni, eccetera, ma anche dalla considerazione delle reali capacità produttive dei nostri cantieri navali. Il Presidente della Fincantieri afferma pubblicamente e sostiene nella relazione alla Società per il 1970 — presentata il 30 aprile 1971 — che i cantieri navali italiani possono produrre annualmente 1.200.000 tonnellate di naviglio. È una affermazione molto grave che, a nostro avviso, va respinta decisamente non solo perchè non risponde a verità, ma perchè investe problemi di fondo sul ruolo che devono assolvere i cantieri dell'IRI. Intanto, tale valutazione non è condivisa da altre fonti autorevolissime: il dottor Cusmai afferma che le capacità produttive dei nostri cantieri non vanno oltre le 500-600 mila tonnellate di naviglio all'anno; in secondo luogo, la produzione dipende anche dal tipo di nave che si costruisce.

L'affermazione del Presidente della Fincantieri è smentita anche dai dati prodotti dalla succitata relazione, nello quale si afferma che la produzione navale dell'Italia è stata nel 1963 di 435 mila tonnellate, nel 1964 di 462 mila tonnellate, nel 1965 di 399 mila tonnellate, nel 1966 di 530 mila tonnellate, nel 1967 di 496 mila tonnellate, nel 1968 di 499 mila tonnellate, nel 1969 di 364 mila tonnellate e nel 1970 di 546 mila tonnellate. Per il 1971 non abbiamo dati precisi, ma

riteniamo che la produzione navale dell'Italia si aggiri sulle 500-600 mila tonnellate.

Come viene giustificata la mancata maggiore produzione?

Si tenga conto che da anni i nostri cantieri hanno pieno carico di commesse, il che significa che i cantieri lavorano con una certa continuità. Attualmente il Gruppo IRI ha commesse acquisite per 54 navi mercantili pari a 2.580.000 tonnellate, più una nave militare, più un grosso bacino di carenaggio. Questo significa che le commesse sono sufficienti ad impegnare le capacità produttive dei cantieri. Quindi, non sono le commesse che difettano. Ed allora, qual è la causa della mancata maggiore produzione, secondo il Presidente della Fincantieri? Le agitazioni sindacali dei lavoratori, gli scioperi. Ma l'affermazione del Presidente della Fincantieri è ancora smentita dai dati riportati nella predetta relazione, dove si afferma che le ore lavorate negli stabilimenti del Gruppo IRI sono state milioni 22,2 e le ore perdute per scioperi milioni 0,6. Ciò dimostra che i nostri cantieri non possono produrre un tale tonnellaggio annuo e che non sono vere le cause della presunta mancata produzione.

La gravità di queste affermazioni consiste in ben altro e cioè nel fatto che si nega l'esigenza di aumentare le capacità produttive dei cantieri, e quindi l'urgenza di investimenti in tal senso, la necessità di un adeguamento della nostra cantieristica alle più avanzate tecnologie.

Ebbene, secondo noi queste posizioni vanno combattute decisamente da parte del Ministero nell'interesse del Paese. L'IRI ha la quasi totalità dei cantieri italiani a propria disposizione, dopo l'assorbimento delle aziende del gruppo CNTR. Anzi, come sono stati giuridicamente sistemati questi cantieri, come proprietà? Chi li gestisce? Le sarò grato, onorevole Ministro, se vorrà darmi qualche notizia in merito.

A nostro avviso urgono investimenti per l'ammodernamento di questi cantieri e si impone il problema della specializzazione, essendo ormai esaurito il finanziamento previsto dalla legge n. 1200 del 1965.

La posizione del Presidente della Fincantieri e dell'IRI può essere bene accolta solo da costruttori privati di altri Paesi e non solo

europei. Le posso citare alcuni dati a conferma del fatto che mentre la nostra produzione ristagna, quella degli altri Paesi registra progressi veramente notevoli: la Germania federale, per esempio, è passata da una produzione di 1.051 mila tonnellate nel 1963 a 632 mila nel 1970; la Svezia da 969 mila tonnellate nel 1963 a 859 mila tonnellate nel 1970; la Norvegia da 366 mila tonnellate nel 1963 a 702 mila tonnellate nel 1970; la Spagna da 114 mila tonnellate nel 1963 a 649 mila tonnellate nel 1970; la Svezia da 969 mila tonnellate nel 1963 a 1.539 mila nel 1970; il Giappone da 2.269 mila tonnellate nel 1963 a 10.130 mila nel 1970, con notevoli prospettive di sviluppo.

Ora, mentre l'Italia si rimette alle affermazioni di questo dottor Cusmai, che ritengo contrarie agli interessi del nostro Paese, gli altri Paesi (America, Svezia, Norvegia, eccetera) si dedicano alla ricerca scientifica, tecnologica e via dicendo. L'ammodernamento e l'applicazione di nuove tecnologie per la costruzione delle navi rappresentano la via maestra per ridurre i costi delle stesse e contribuire così a risolvere il problema della nostra flotta mercantile.

Per quanto riguarda il settore della pesca, mi riservo di sollevare il problema con un apposito documento, perchè si tratta di una questione molto seria e grave. Farò tuttavia alcune brevi considerazioni.

Noi non riusciamo a capire quale politica il Ministero faccia in questo settore; ci domandiamo se vi sia un piano per quanto concerne la ricerca, l'assistenza ai pescatori, lo sviluppo cooperativistico.

Nella nota preliminare si legge questa affermazione: « Sarà proseguita la politica a favore della pesca marittima. Sarà in particolare incoraggiato l'associazionismo fra pescatori in tutte le fasi dalla produzione allo smercio, con particolare riguardo alle nuove esigenze derivanti dalla prima applicazione dei regolamenti comunitari nelle strutture e nei mercati della pesca ».

Ora, noi vorremmo sapere: in che modo è stato aiutato il cooperativismo? Sono stati dotati i nostri porti pescherecci di impianti frigoriferi per la conservazione del pescato, sottraendo i pescatori alla rapina dei commercianti piccoli e grandi che pagano il pe-

scato una sciocchezza e lo vendono al mercato ad un prezzo dieci, dodici volte superiore? Come si difendono gli interessi del pescatore e del consumatore? In che modo si aiuta l'immissione del pesce sul mercato?

Mi pare che su questi problemi, assieme a quelli della ricerca scientifica, dell'assistenza tecnica (specie per i pescatori di altura, che abbiamo sollevato molte volte), il Governo debba dire qualcosa.

Concludo con due raccomandazioni. La prima è che sia riveduta l'assurda circolare dell'INPS con la quale si è disposto di non corrispondere più, dall'agosto scorso, ai pescatori caratisti gli assegni familiari, peggiorando così la situazione relativa al trattamento previdenziale, oltre che a quello ospedaliero. Noi abbiamo presentato una interrogazione in proposito e chiediamo che il Ministro si interessi del problema. Si tratta, in fondo, di un diritto acquisito da sempre. Si vuole, con la disposizione cui ho accennato, colpire degli autentici lavoratori solo perchè hanno in proprietà una piccola parte della nave con cui si recano tutto l'anno a pescare.

L'altra raccomandazione è che sia approvato rapidamente il nuovo provvedimento riguardante provvidenze per la pesca, che è stato elaborato da un comitato ristretto. Bisogna rimuovere rapidamente certe remore. Se qualcosa si deve fare, la si faccia con sollecitudine! Non si debbono perdere mesi o addirittura anni per iniziative che hanno un certo valore!

In altre occasioni, signor Ministro, noi abbiamo dato atto delle buone intenzioni, della volontà espressa dai vari Ministri della marina mercantile. Conosciamo la sua passione, le sue idee, sappiamo del suo impegno a vincere le difficoltà che si oppongono ad un adeguamento del settore alle moderne esigenze. Ma abbiamo dovuto constatare come spesso tali sforzi siano vanificati da scelte politiche poco accorte, dal prevalere di interessi particolaristici, dalla situazione caotica derivante da interferenze, nel settore, di troppi Ministeri.

Noi speriamo si vada verso una giusta politica della Marina mercantile. Lasciateci, per ora, i nostri dubbi. Continueremo la nostra appassionata battaglia; pur dicendo no

al bilancio del 1972, seguitiamo a dare il nostro apporto per una politica marinara più rispondente ai bisogni del Paese.

**P R E S I D E N T E .** Ringrazio il senatore Fabretti e, non essendovi altri iscritti a parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

**G E N C O , relatore alla Commissione.** Signor Presidente, non mi pare vi sia necessità di una replica, anche perchè molte delle cose dette dal senatore Fabretti sono state pure da me osservate. Anch'io ho lamentato la scarsità degli stanziamenti nel settore della pesca; anch'io ho parlato delle incentivazioni da dare ai cantieri. Vorrei aggiungere che mi domando come mai il Ministero della marina mercantile, che ha un'importanza notevole nella nostra economia, viene considerato un po' come era considerato fino a qualche anno fa quello delle poste, cioè come un Ministero di terz'ordine. Pur essendo la nostra economia fondata essenzialmente sui traffici, in particolare marittimi, e pur determinandosi, sia per la pesca che per i noli marittimi, un cospicuo esborso di valuta, siamo in una situazione deficitaria, alla quale bisogna porre rimedio.

Non voglio pormi in polemica con il collega Fabretti; debbo osservare però che le sue valutazioni circa la potenzialità dei nostri cantieri non corrispondono alla realtà. I nostri cantieri possono raggiungere, come potenzialità produttiva, addirittura un milione di tonnellate all'anno. Debbono però essere aiutati. E qui s'inserisce il discorso del credito navale. Una delle ragioni per le quali il Giappone si è portato all'avanguardia nel campo delle costruzioni navali, risalendo, nella graduatoria delle flotte mondiali, da posizioni arretrate a una posizione di primo piano, è che in quel Paese si sono concentrati i cantieri in cinque grosse aziende, collegate a cinque grossi istituti bancari. Non so se si possa fare qualcosa di simile in Italia; certo è che in questo campo bisogna in qualche modo intervenire.

Ringrazio i colleghi per l'attenzione prestata alla mia relazione, nella quale si trovano, come ho già ricordato, molte delle critiche fatte dal senatore Fabretti (e che altri

hanno in mente, pur non avendole manifestate), critiche mosse tuttavia con spirito e motivazioni diverse, come è ovvio sia da parte di un membro della maggioranza. Sono ora desideroso di ascoltare la parola del Ministro.

A T T A G U I L E , *ministro della marina mercantile*. Vorrei anzitutto scusarmi con i colleghi perchè, ritenendo di dover intervenire a questo dibattito domani venerdì mattina, avevo predisposto il mio lavoro in modo da presentare per quel giorno una dettagliata e precisa relazione scritta. Mi spiace di non averne avuto la possibilità. Comunque, avendo seguito con molta attenzione — credo — la relazione e quanto ha detto il senatore Fabretti, ritengo di essere in grado, anche se non nella forma che avrei desiderato, di fornire alla Commissione elementi di giudizio circa la linea politica che il Governo intende seguire nel settore di competenza della Marina mercantile.

Loro sanno — e desidero ricordarlo — come in questi pochi mesi di attività ministeriale io abbia chiesto in modo particolare la collaborazione dei componenti le due Commissioni della Camera e del Senato, per una definizione, la più concorde possibile, di una linea di politica marinara. Ritengo infatti che i problemi ai quali in questa sede si è accennato possano essere efficacemente affrontati solo quando avremo concordato una nuova vera politica marinara.

Desidero anzitutto rispondere alle osservazioni ed anche ad alcune critiche mosse al Ministero della marina mercantile, sia dal relatore, che dall'opposizione. Si è detto che la flotta italiana non tiene il passo con quelle estere nell'incremento del tonnellaggio.

Intanto va osservato che la questione non può e non deve farsi in termini di prestigio nazionale.

Il potenziamento della nostra flotta, infatti, deve essere rapportato esclusivamente alle esigenze e alle prospettive dell'economia nazionale. Oggi la flotta italiana annovera unità come la « Michelangelo » e la « Raffello », indubbiamente tra le più belle e le più prestigiose navi passeggeri del mondo, ma il prestigio, e non l'utilità che ce ne deriva, co-

sta ogni anno fior di miliardi all'erario. Queste navi infatti solcano ormai gli oceani con pochissimi passeggeri e non rispondono ad alcuna effettiva esigenza del Paese.

Il relatore, come pure il senatore Fabretti, hanno fatto riferimento, per lo sviluppo della flotta mercantile, ad alcuni Paesi esteri, fornendo una certa graduatoria: Giappone, Liberia, Grecia, Svezia, Spagna, i quali vantano una flotta quantitativamente superiore alla nostra. È vero, ma, a parte il problema delle bandiere ombra, non possiamo inseguire per motivi di malinteso prestigio nazionale questi Paesi. Dobbiamo tener presenti — ripeto — le esigenze delle nostre industrie e dell'economia nazionale. Non possiamo fra l'altro investire il denaro pubblico nella costruzione indiscriminata di alcuni tipi di navi in un momento in cui il trasporto marittimo è in piena evoluzione; constatiamo oggi lo sviluppo del trasporto per *containers* e quello delle portachiatte, mentre va tenuto presente come alcune Nazioni, quali gli Stati Uniti e l'Unione Sovietica, stiano studiando tipi di propulsione marittima nucleare. L'investimento del denaro pubblico deve pertanto avvenire dopo una predeterminata scelta del tipo di navi da costruire.

Ritengo in ogni modo che entro i termini previsti potremo raggiungere il tonnellaggio preventivato in dodici milioni e mezzo.

Queste considerazioni richiamano inevitabilmente il problema della cantieristica. Mentre posso confermare che la capacità di costruzione dei nostri cantieri è, mediamente, di circa settecentomila tonnellate di naviglio l'anno, debbo altresì rilevare che il raggiungimento di questa quota dipende anche dai tipi di nave che si costruiscono: se vengono commesse petroliere, ovviamente, avremo una quantità di tonnellaggio maggiore.

Il senatore Fabretti ha richiamato l'attenzione della Commissione sui 374 miliardi del « Piano azzurro ». Tengo a precisare che, in atto, il CIPE ha allo studio proprio la formulazione di questo piano, che presto verrà tradotto in precise direttive.

Il Ministero, a sua volta, ha allo studio, da tempo, un disegno di legge-quadro sui porti italiani. Posso comunicare oggi che il disegno di legge è quasi pronto e che entro

il mese di dicembre sarà diramato agli altri Ministeri per il necessario concerto.

Per la prossima settimana — sciopero dei funzionari permettendo — ho in programma di ascoltare i sindacati e gli operatori economici interessati a questa importante riforma. Dopo il concerto con gli altri Ministeri sottoporro all'approvazione del Consiglio dei ministri il disegno di legge, che sarà trasmesso all'esame del Parlamento. Occorre dunque sapere quali scelte vogliamo fare; se intendiamo disperdere i miliardi previsti fra porti e porticcioli, o se vogliamo concentrare la maggiore spesa in alcuni porti principali, cioè quelli che servono maggiormente l'economia del Paese e che devono essere messi in condizione di poter concorrere coi porti del Nord-Europa. Occorre tener presente il pericolo di un dirottamento del traffico verso quei porti, da dove le merci, attraverso i trafori delle Alpi, lungo le autostrade che abbiamo costruite, possono raggiungere facilmente lo *hinterland* naturale dei porti italiani.

FABRETTI. Speriamo che non prenda dei mesi, questo concerto!

ATTAGUILE, *ministro della marina mercantile*. Spero di no; mi impegno a diramare al più presto il disegno di legge e, dopo il concerto, a portarlo all'esame del Consiglio dei ministri entro 15-20 giorni.

Ritengo indispensabile la riforma per poter poi operare in coerenza con una linea politica marinara.

Parlando della politica portuale si è accennato anche ai porti turistici, in ordine ai quali il senatore Fabretti ha messo in rilievo alcuni principi che sono stati tenuti presenti nella preparazione del disegno di legge già approvato dal Consiglio dei ministri e che sarà presto discusso dalla Camera dei deputati. Debbo precisare che il disegno di legge non prevede alcun contributo da parte dello Stato per la costruzione dei porti turistici. Data la limitata disponibilità di denaro pubblico, è necessario compiere delle scelte e così abbiamo ritenuto più opportuno rivolgere la nostra attenzione ai porti commerciali e ai porti pescherecci, ed a questi destinare le somme disponibili.

Per i porti turistici abbiamo tenuto presente l'impiego del capitale privato, prevedendo anche una rete di porti capaci di soddisfare le esigenze del turismo nazionale. Noi non vogliamo — e rispondo ancora al senatore Fabretti — creare dei porti turistici per permettere solo agli Onassis od a persone di eguale rango di fare migliori vacanze; intendiamo costruire una rete di porti che rispondano soprattutto alle esigenze del turismo nazionale, che ritengo siano esigenze legittime; intendiamo costruire porti turistici che, soprattutto per le regioni meridionali — dove l'industria non trova ancora larghe possibilità di sviluppo — possano costituire un volano per l'economia locale.

Il senatore Fabretti ha accennato inoltre, con la sua nota competenza, ad un altro problema molto attuale: quello del lavoro portuale. Come gli onorevoli commissari sanno, i lavoratori portuali hanno ultimamente presentato una piattaforma rivendicativa e sono in agitazione in quanto il Ministero della marina mercantile ha rappresentato alcune perplessità per il relativo accoglimento.

Gli uffici del Ministero della marina mercantile hanno confrontato le retribuzioni dei lavoratori portuali e quelle di altre categorie di lavoratori ad essi assimilabili. Preoccupati di difendere i diritti del lavoro portuale non possiamo però favorire la costituzione nello stesso mondo del lavoro di categorie privilegiate, di categorie di lavoratori che vengano ad essere retribuite in maniera di gran lunga superiore ad altre, soprattutto in un momento come questo in cui l'economia del Paese sta attraversando un periodo di difficile crisi. Al lavoratore portuale, che svolge un lavoro ormai quasi identico a quello del lavoratore dell'industria (oggi infatti la merce non viene più come una volta scaricata dalla nave a spalla; quasi sempre viene trasportata mediante mezzi meccanici che riducono considerevolmente la fatica del lavoratore), deve essere garantita una retribuzione uguale, o di poco superiore, a quella dell'industria; dall'esame dei dati forniti dagli uffici si può rilevare che alcuni lavoratori portuali guadagnano mensilmente, come punte massime, 715.000 lire; 691.000 lire; 709.000; 692.000; 690.000 in alcuni porti; altri, in altri porti, ne guadagnano 375.000; 314.000. Ri-

sulta una media retributiva che non giustifica l'urgenza di un aumento irragionevole, che evidentemente potrebbe determinare deprecabili sperequazioni rispetto ad altre categorie di lavoratori.

FABRETTI. Desidero rilevare, però, che le cifre citate dall'onorevole Ministro comprendono anche gli straordinari.

ATTAGUILE, *ministro della marina mercantile*. Solo però quelle che si aggirano sulle 700.000 lire mensili. È evidente che bisogna coordinare le rivendicazioni del settore dei lavoratori portuali con quelle di altri lavoratori.

PRESIDENTE. Bisogna anche considerare che il Ministero dei lavori pubblici prevede ancora una retribuzione di 120.000 lire mensili per gli ingegneri!

ATTAGUILE, *ministro della marina mercantile*. Non intendo qui discutere se, in atto, il lavoro portuale sia retribuito bene o no: anzi aggiungo che le conquiste dei lavoratori ad ogni modo debbono essere rispettate. Metto soltanto in dubbio l'opportunità in questo momento di avanzare una richiesta che non sia sufficientemente meditata.

Dal raffronto fatto fra i salari medi mensili dei lavoratori portuali permanenti con quelli degli operai appartenenti ai diversi settori industriali, riferiti al 1970, si ricava che i lavoratori portuali guadagnano 251.622 lire; gli operai delle industrie estrattive in genere ne guadagnano 188.120; gli operai delle industrie che estraggono dal suolo combustibili liquidi e gassosi 266.990, gli operai delle industrie metallurgiche 192.818 lire; gli operai delle industrie chimiche 177.185 lire; gli operai delle industrie poligrafiche ed editoriali, 197.228 lire. Le retribuzioni del lavoro portuale vengono quindi superate — e per poche lire — soltanto da quelle del lavoro nelle industrie estrattive di combustibili liquidi e gassosi.

Questo è il motivo per il quale ho ritenuto di invitare i rappresentanti dei sindacati dei lavoratori portuali a rinviare per un po' talune richieste, in attesa della ristrutturazione

dell'organizzazione portuale in Italia, pur essendo d'accordo sulla validità di alcuni punti di detta piattaforma rivendicativa.

Le perplessità ed i motivi sopra accennati hanno dunque originato l'attuale vertenza, che io mi auguro possa definirsi al più presto, perchè un suo ulteriore prolungamento potrebbe incidere gravemente sull'economia di tutto il Paese. Se si considera che il traffico di esportazione e importazione si svolge per la massima parte via mare, è facile immaginare quale incidenza potrebbe avere un eventuale inasprimento della vertenza sulla economia italiana.

Vero è che il costo del lavoro portuale è solo una componente del costo portuale e che non debbono essere solo i lavoratori portuali a sacrificarsi per non far lievitare i costi; è altresì giusto che al più presto si definisca una migliore gestione dei porti italiani, nella quale al lavoro portuale sia riservata una parte di corresponsabilità.

FABRETTI. I lavoratori portuali vogliono partecipare alla gestione dei porti; è una loro vecchia rivendicazione!

ATTAGUILE, *ministro della marina mercantile*. Personalmente, come ho già detto, sono favorevole a una rivendicazione del genere; dobbiamo studiare come accoglierla. È necessario vedere, ad esempio, se le Compagnie che sono sorte nel passato in difesa del lavoro portuale rispondano ancora oggi alle esigenze della gestione moderna di un porto.

Non mi dilungo ulteriormente su questi problemi perchè mi riservo di presentare un'ampia relazione sulla politica portuale.

Dunque, dopo aver così fuggacemente accennato a vari problemi della Marina mercantile, desidero ora comunicare che ho presentato un disegno di legge relativo al credito navale. Se infatti desideriamo lo sviluppo della flotta italiana e non vogliamo dipendere dai servizi delle flotte straniere, dobbiamo cercare di incoraggiare le iniziative italiane e provvedere in primo luogo ad agevolare il credito navale. Il disegno di legge presentato prevede un ulteriore stanziamento complessivo di 3 miliardi.

Per quanto concerne il problema della pensione ai marittimi, debbo rilevare che la sua soluzione rientra nella particolare responsabilità del Ministero del lavoro e della previdenza sociale.

Ma vorrei cogliere l'occasione per rilevare ancora una volta l'opportunità di una profonda ristrutturazione del Ministero della marina mercantile. Molte sono le responsabilità che gli vengono attribuite a mezzadria con altri Ministeri e pertanto le soluzioni di molti problemi risultano ritardate da innumerevoli complicazioni burocratiche. Mi auguro pertanto che le difficoltà possano essere superate e che quanto si propone di svolgere il Governo in questo settore possa trovare la rapida approvazione del Parlamento.

Desidero infine concludere, ringraziando la Commissione per l'attenzione che mi ha accordato ed in particolare l'onorevole relatore, per taluni apprezzamenti che ha voluto formulare.

**PRESIDENTE.** Ringrazio l'onorevole Ministro per la sua ampia replica.

Passiamo ora all'esame degli ordini del giorno.

I senatori Fabretti, Abenante e Cavalli hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« Il Senato,

considerata l'impegnativa affermazione sulle urgentissime necessità portuali contenuta nella relazione generale sulla situazione economica del paese presentata al Parlamento dai Ministri del bilancio e del tesoro, il 31 marzo 1971, nella quale si afferma che " si rende sempre più urgente la elaborazione di un nuovo piano pluriennale di interventi intesi ad adeguare le nostre attrezzature portuali alla rapida evoluzione in atto nei trasporti marittimi, sia per i mutamenti delle correnti di traffico che per le nuove tecniche che si stanno affermando nei trasporti stessi. Se si vuole mantenere competitivo il nostro sistema portuale con quello di altre nazioni che sono state più sollecite del nostro Paese a seguire la cennata evoluzione occorrono nuovi ingenti stanziamenti,

in quanto non è neppure lontanamente pensabile che si possa far fronte alle effettive necessità con le dotazioni di bilancio ",

invita il Governo a presentare al Parlamento entro il 31 dicembre 1971, affinché sia subito approvato, un apposito disegno di legge il quale preveda un primo massiccio finanziamento e contempli la possibilità che parte di tali fondi possano essere utilizzati per attrezzature ed opere le quali consentano l'immediato aumento della produttività dei nostri porti ».

**ATTAGUILE**, *ministro della marina mercantile*. Lo accetto senz'altro come raccomandazione.

**PRESIDENTE.** Il senatore Bruni ha presentato il seguente ordine del giorno:

« Il Senato,

premesso che il Ministero della marina mercantile sta approntando il " Piano azzurro ", avente come obiettivo il potenziamento e lo sviluppo di tutte le attrezzature portuali, per consentire l'attracco di navi del tonnellaggio che consenta un più equilibrato costo dei noli e dei trasporti;

tenuto conto del ribadito invito della Presidenza del Consiglio dei ministri a tutti i Ministeri, di adempiere all'impegno dell'impiego di almeno il 30 per cento della spesa globale in favore del Mezzogiorno;

considerato che nei porti dell'Agrigentino e particolarmente in quello di Licata, zona notoriamente depressa, proprio a cagione della inadeguatezza della capacità dei fondali e di una insufficiente ed antiquata attrezzatura per il carico, lo scarico e l'immagazzinamento delle merci, che ivi dovrebbero approdare per servire l'ampio *hinterland* formato dalle province di Enna, Caltanissetta e Agrigento, nonchè per lo sviluppo dell'attività turistica nazionale e internazionale, il traffico è sensibilmente diminuito, aggravando il già insostenibile stato di disoccupazione locale,

invita il Governo ad assicurare che nel suddetto piano venga incluso l'adeguamento

dei porti dell'Agrigentino alle aumentate necessità commerciali, turistiche e sociali ».

**ATTAGUILE**, *ministro della marina mercantile*. Accetto anche quest'ordine del giorno come raccomandazione.

**PRESIDENTE**. Infine, è stato presentato dal senatore Genco un terzo ordine del giorno del seguente tenore:

« Il Senato,  
considerato:

1) che la situazione economica dei dipendenti civili del Ministero della marina mercantile è gravemente discriminata in rapporto a tutti gli altri statali;

2) che le agitazioni da vario tempo in atto in detto Ministero non hanno trovato fino ad oggi alcun concreto riscontro nelle sedi competenti;

3) che, altresì, l'accurato e prolungato esame svolto presso la Camera dei deputati sulla predetta situazione di inferiorità ha portato all'unanime consenso sulla proposta di legge Amodio ed altri (n. 2902 Camera);

4) che, qualsiasi motivazione sia a fondamento dell'eccezionale intervento attuato dal Governo con il ricorso all'artico-

lo 92, quarto comma, del Regolamento, nei confronti della citata proposta di legge Amodio, nessuno, nè a livello amministrativo, nè a livello governativo, ha contestato la legittimità delle richieste perequative del personale del Ministero della marina mercantile; impegna il Governo alla soluzione, con assoluta urgenza, della vertenza in atto presso il Ministero della marina mercantile nella forma ritenuta più opportuna onde eliminare la suddetta sperequazione e ripristinare la normalità in un settore di vitale importanza per la pubblica Amministrazione ».

**ATTAGUILE**, *ministro della marina mercantile*. Accetto come raccomandazione anche quest'ultimo ordine del giorno.

**PRESIDENTE**. Concluso così l'esame del bilancio del Ministero della marina mercantile, poichè non vi sono obiezioni, resta convenuto che il senatore Genco è autorizzato a trasmettere alla 5<sup>a</sup> Commissione il rapporto favorevole concernente la Tabella n. 17.

*La seduta termina alle ore 20,30.*