

SENATO DELLA REPUBBLICA

IV LEGISLATURA

(N. 155-A)

RELAZIONE DELLA 7^a COMMISSIONE PERMANENTE

(LAVORI PUBBLICI, TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI
E MARINA MERCANTILE)

(RELATORE FLORENA)

SUL

DISEGNO DI LEGGE

approvato dalla Camera dei deputati nella seduta del 26 settembre 1963
(V. Stampato n. 137)

presentato dal Ministro del Tesoro

di concerto col Ministro del Bilancio

Trasmesso dal Presidente della Camera dei deputati alla Presidenza
il 27 settembre 1963

Comunicata alla Presidenza l'11 ottobre 1963

Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile
per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1963 al 30 giugno 1964

INDICE

	<i>Pag.</i>	
PREMESSE	3	
1. — PROBLEMI AMMINISTRATIVI	»	3
Struttura del bilancio	»	3
Struttura dell'Amministrazione centrale	»	5
Struttura dell'Amministrazione periferica	»	6
2. — PROBLEMI ECONOMICI E DI POLITICA MARITTIMA	»	11
Traffici marittimi	»	11
Industria dell'armamento	»	15
Industria cantieristica	»	16
Servizi di preminente interesse nazionale - Altri servizi sovvenzionati	»	22
Armamento libero	»	23
Porti	»	23
3. — PROBLEMI TECNICI RELATIVI AL LAVORO MARITTIMO	»	27
Il lavoro marittimo	»	27
Istruzione marinara	»	29
Previdenza marinara	»	30
4. — REGISTRO ITALIANO NAVALE	»	30
5. — PESCA	»	32
Situazione generale	»	32
Disciplina della pesca	»	33
Lavoratori addetti alla pesca	»	33
Contributi a fondo perduto	»	37
Finanziamenti	»	38
Agevolazioni fiscali	»	38
Studi e ricerche	»	39
Sicurezza della navigazione	»	39
Mercati ittici	»	40
Situazione internazionale nel settore della pesca	»	41
CONCLUSIONI	»	42
DISEGNO DI LEGGE	»	43

ONOREVOLI SENATORI. — Tre anni fa ebbi l'onore di fare il relatore sullo stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile e purtroppo anche oggi, nel presentare la mia relazione, devo esprimere il mio rammarico, perchè la brevità del tempo non mi ha permesso di preparare una esposizione completa ed esauriente per il vostro esame.

I problemi che sono legati alla attività marinara, dai traffici internazionali alla attività della pesca, sono moltissimi ed investono in pieno l'economia del Paese.

È superfluo, onorevoli colleghi, che io li enunzi perchè sono a tutti voi noti, per gli importanti dibattiti che in questa Assemblea si sono determinati e in sede di esame di bilanci e in sede di esame di singole leggi.

Si può quindi senz'altro affermare che tutto lo sforzo deve essere fatto perchè la nostra marina mercantile sia in condizione di assolvere i compiti che ne derivano.

Dalla esposizione che sottopongo al vostro esame si potrà rilevare quanto lungo e faticoso sia stato il cammino per la soluzione di alcuni problemi quanti ancora sono sul tappeto per essere risolti, e quali provvedimenti ed interventi si giudicano indispensabili per adeguare le soluzioni già adottate alle nuove e incalzanti necessità.

Chi ha potuto seguire l'attività del Governo nel settore della marina mercantile ed ha la cognizione della vastità dei problemi affrontati e risolti dalla fine della guerra a oggi non può non esprimere un giudizio positivo sull'attività svolta.

Sicuramente però ancora molti problemi devono essere affrontati e per alcuni la urgenza è veramente grande e vitale.

Ho riordinato la materia della presente relazione seguendo il criterio di ripartire i vari argomenti secondo il seguente sommario:

- 1) problemi amministrativi;
- 2) problemi economici e di politica marittima;
- 3) problemi tecnici relativi al lavoro marittimo;
- 4) registro italiano navale;
- 5) pesca.

1.

PROBLEMI AMMINISTRATIVI

STRUTTURA DEL BILANCIO

Lo stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario 1963-64 presenta una spesa complessiva di milioni 55.372,8 di cui spese effettive ordinarie per milioni 33.201,8, spese effettive straordinarie per milioni 22.146 e spese per movimento di capitali per milioni 25.

Il raffronto tra le previsioni dell'esercizio 1963-64 e quelle iniziali del corrente esercizio, distintamente per le categorie di bilancio nelle quali le spese stesse sono ripartite, risulta come appresso:

	Previsioni 1962-63	Previsioni 1963-64	Differenze
	(milioni di lire)		
Spese effettive:			
ordinarie	9.126,8	33.201,8	+ 24.075
straordinarie	16.663	22.146	+ 5.483
	25.789,8	55.347,8	+ 29.558
Spese per movimento di capitali	20	25	+ 5
	25.809,8	55.372,8	+ 29.563

Va, peraltro, posto in evidenza che, con riferimento a provvedimenti legislativi in corso che rientrano nella competenza del Ministero, sono stati accantonati negli appositi fondi speciali del Ministero del tesoro, ad integrazione dei fondi per i provvedimenti a favore dei cantieri navali, milioni 6.020 per la parte effettiva dimodochè, complessivamente, le spese di pertinenza del Ministero della marina mercantile ammontano per la parte effettiva, a milioni 61.367,8 ed a milioni 25 per il movimento dei capitali.

Le spese effettive considerate nello stato di previsione concernono per milioni 4.428,8 oneri di carattere generale per il funzionamento dei servizi vari dell'Amministrazione della marina mercantile; tra questi oneri vanno segnalate, tra l'altro, le spese per il personale in attività di servizio (milioni 2.729,9), quelle per il debito vitalizio e trattamenti similari (milioni 947,4) e le spese per i servizi vari (milioni 751,5).

Le altre spese effettive riguardano principalmente: per milioni 14.000 contributi a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento, per milioni 1.500 il contributo dello Stato nelle operazioni di credito navale, per milioni 26.946 sovvenzioni a società di navigazione assuntrici di servizi marittimi, per milioni 5.000 somme da corrispondere alle società di navigazione di preminente interesse nazionale in conto di sovvenzioni ed integrazioni a loro dovute, per milioni 300 le spese per le sistemazioni difensive sulle navi mercantili e per milioni 3.173 altre spese diverse.

Le spese diverse ascendenti a milioni 3.173 riguardano principalmente:

per milioni 2.700 il contributo dello Stato alla Cassa nazionale per la previdenza marinara;

per milioni 50 le sovvenzioni ad Istituti, Associazioni e Società varie che abbiano finalità attinenti alla marina mercantile e sussidi alla gente di mare nonchè i contributi per manifestazioni varie interessanti la marina mercantile;

per milioni 12 le spese per la concessione delle medaglie d'onore di lunga navigazione;

per milioni 29,2 il contributo annuo a favore del Centro internazionale radio medico;

per milioni 40 la quota di concorso nella spesa di vigilanza dei ghiacci del Nord-Atlantico;

per milioni 20 il contributo alla organizzazione marittima internazionale;

per milioni 100 il contributo alla « Fondazione assistenza e rifornimenti per la pesca »;

per milioni 3,3 il contributo alla Commissione internazionale per la pesca nello Atlantico nord-occidentale;

per milioni 20 le spese per l'attuazione dei provvedimenti per lo sviluppo e la regolamentazione della pesca marittima;

per milioni 185 le spese per l'organizzazione del servizio ostruzioni retali nei porti di preminente interesse commerciale;

per milioni 8 il concorso dello Stato negli interessi su operazioni di credito per la pesca.

Spese di personale.

Le spese di personale previste per l'esercizio 1963-64 hanno subito nell'ultimo quinquennio un incremento del 44 per cento circa. Tale incremento, è da attribuire principalmente all'attuazione dei provvedimenti economici intervenuti nel periodo suddetto ed, inoltre, al riordinamento dei ruoli del Ministero.

Spese di investimento.

Nell'esercizio in esame le erogazioni della specie sono previste in milioni 16.143,2, cioè pari al 29,16 per cento circa della spesa complessiva.

Concorrono alla composizione del detto ammontare le spese relative:

	Milioni
all'acquisto di macchine ed attrezzature tecniche per le Capitane- rie di Porto	323,2

ai contributi a favore dell'industria navale	14.300
ai contributi su operazioni di credito navale	1.500
ai contributi su operazioni di credito sulla pesca e per il miglioramento della stessa	20
Totale	<u>16.143,2</u>

Va, peraltro, rilevato che ai fini della completa valutazione dell'entità della spesa destinata a tale settore, è necessario considerare anche le somme incluse nei fondi speciali del Ministero del tesoro, cui è fatto cenno nella prima parte della presente nota preliminare (milioni 6.020) riguardanti spese d'investimento per l'importo di milioni 6.000.

Per completare il quadro dei benefici che nella gestione 1963-64 potranno derivare all'economia nazionale dall'intervento statale, si ritiene opportuno precisare che il volume degli investimenti aggiuntivi che si prevede possano essere realizzati mediante i concorsi dello Stato, di cui innanzi è cenno, può valutarsi in circa miliardi 22.

Spese ripartite.

Della complessiva spesa di milioni 53.347,8, per la parte effettiva, prevista per l'esercizio 1963-64, milioni 43.878,8 riguardano quote afferenti all'esercizio stesso, di spese ripartite, di cui milioni 1.008, concernono oneri per prestazioni già effettuate, milioni 500 oneri per prestazioni attribuite alla competenza dell'esercizio 1963-64 e milioni 42.870,8 oneri per prestazioni ancora da realizzare.

Gli oneri del primo gruppo sono costituiti dal contributo dello Stato nel pagamento degli interessi nelle operazioni di credito navale (legge 9 gennaio 1962, n. 1) e dal concorso dello Stato negli interessi su operazioni di credito peschereccio (legge 25 novembre 1960, n. 1508).

Gli oneri del secondo gruppo sono costituiti dal terzo limite di impegno per contributi nel pagamento degli interessi su ope-

razioni di credito navale, recato dalla citata legge 9 gennaio 1962, n. 1.

Gli oneri del terzo gruppo sono costituiti da sovvenzioni alle società di navigazione; da contributi a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento e da spese per le sistemazioni difensive sulle navi mercantili (legge 17 luglio 1954, n. 522); dal contributo dello Stato alla Cassa nazionale per la previdenza marinara (legge 12 ottobre 1960, n. 1183); dal concorso dello Stato nell'esercizio del credito navale (legge 9 gennaio 1962, n. 1); dalle spese per l'organizzazione del servizio delle ostruzioni retali nei porti di preminente interesse commerciale (legge 2 febbraio 1955, n. 32).

Mi occuperò in seguito, con riferimento ai singoli aspetti dell'attività del Ministero, dei capitoli di spesa che non presentano uno stanziamento sufficiente, oltre a quello su le spese per le statistiche (cap. 34), che prevede uno stanziamento di un milione di lire e che dovrà essere convenientemente aumentato per le esigenze di studio e statistica.

I capitoli con fondi deficitari sono, in particolare, i seguenti:

cap. 43: stanziamento di lire 1 miliardo e 700 milioni da elevare a 2.200.000.000, somma corrispondente alla spesa a carico della Cassa;

cap. 73: occorrerà un nuovo stanziamento per le maggiori esigenze derivanti dalla legge 2 giugno 1962, n. 600;

cap. 80: gli stanziamenti in base alla legge 31 marzo 1963, n. 301, esigono una totale copertura finanziaria, per cui occorre un ulteriore stanziamento di 14 miliardi di lire;

cap. 82: gli stanziamenti per il contributo statale sulle operazioni di credito navale dovrebbero essere maggiorati, come si dirà in seguito.

STRUTTURA

DELL'AMMINISTRAZIONE CENTRALE

Trattando dei problemi relativi alla struttura dell'Amministrazione centrale, sono lieto di poter notare che hanno trovato attuazione quei provvedimenti già indicati come

urgenti ed assolutamente necessari nella mia precedente relazione relativa allo stato di previsione della spesa per l'esercizio finanziario 1° luglio 1960-30 giugno 1961.

Si è, infatti, proceduto alla revisione dei ruoli organici del personale e si è costituito un nucleo di impiegati di concetto di cui l'Amministrazione era priva.

Sono stati, inoltre, espletati vari concorsi per le qualifiche iniziali delle diverse carriere, concorsi che consentiranno all'Amministrazione di ancor meglio adempiere agli innumerevoli compiti di istituto, peraltro sempre in aumento data anche l'intensa attività che il Ministero è chiamato a svolgere nel campo internazionale.

Per tali motivi, pur riconoscendo che la situazione attuale è notevolmente migliorata rispetto al passato, non posso esimermi dal prevedere la necessità di un ulteriore potenziamento dei ruoli organici per un prossimo futuro, anche con riferimento all'esigenza della creazione di una apposita Direzione generale che si occupi esclusivamente dei problemi dei porti.

Ciò vale, in particolare, anche per l'Ispettorato tecnico che oltre a svolgere, con personale insufficiente, intensa attività per il servizio di natura tecnica riguardante le varie Direzioni generali, collabora efficacemente con altre Amministrazioni per le materie concernenti aspetti tecnici navali.

Ha trovato anche soluzione l'indiscussa esigenza di attribuire ad una specifica Direzione generale la competenza sulla pesca marittima ed a tale proposito noto con piacere che il desiderio da me manifestato di vedere rientrare nell'ambito del Dicastero della marina mercantile anche la disciplina degli Istituti di ricerca biologica e talassografica ha trovato una prima concreta indicazione nell'ordine del giorno, presentato dall'onorevole Giuseppe Reale e sottoscritto dai rappresentanti di tutti i Gruppi parlamentari, che ha inoltre precisato la necessità del passaggio all'Amministrazione della Marina mercantile del settore della pesca interna per una più razionale suddivisione delle competenze ministeriali.

Altro problema avviato recentemente a soluzione è quello relativo alla sede del Ministero che ha trovato funzionale sistema-

zione in un nuovo edificio, consentendo, in tal modo, l'unificazione dei vari servizi in precedenza dislocati in cinque diversi edifici.

STRUTTURA

DELL'AMMINISTRAZIONE PERIFERICA

Organi periferici dell'Amministrazione marittima sono: 12 Direzioni marittime, 37 Capitanerie di porto, 30 Uffici circondariali marittimi, 40 Uffici locali marittimi e 264 Delegazioni di spiaggia.

Le loro principali attribuzioni, previste dal Codice della navigazione e da altre leggi speciali, sono:

l'amministrazione del demanio marittimo;

l'amministrazione e la polizia dei porti; la disciplina dei servizi portuali di pilotaggio, rimorchio, ormeggio, carico e scarico di merci, trasporto;

la polizia e la sicurezza della navigazione ed il soccorso a navi in pericolo od a naufraghi;

l'organizzazione e la disciplina del personale marittimo, il suo collocamento e tutela;

il conferimento di abilitazioni professionali marittime;

la tenuta dei pubblici registri delle navi e l'esecuzione della pubblicità dei diritti reali sulle stesse;

la polizia della pesca;

la polizia delle spiagge e della navigazione da diporto;

le inchieste sui sinistri della navigazione e sugli infortuni marittimi;

l'amministrazione della giustizia nelle cause per sinistri marittimi e nelle controversie del lavoro marittimo sino al valore di lire 100.000;

la polizia giudiziaria in riguardo ai reati marittimi;

la giurisdizione penale in materia di contravvenzioni marittime.

A queste funzioni soprintende il Corpo delle capitanerie di porto, che è un corpo della Marina militare.

Agli Ufficiali del Corpo delle capitanerie di porto, oltre che le funzioni sopradette, spettano anche svariate altre funzioni in materia militare (leva e mobilitazione, difesa dei porti, eccetera) ed in materia d'emigrazione (tutela degli emigranti durante i viaggi d'emigrazione sia su navi nazionali che estere).

Dalla sommaria enunciazione, che si è fatta, degli svariati incarichi affidati al Corpo predetto discendono i problemi degli organici, del reclutamento e della preparazione professionale del personale, quelli della dotazione dei mezzi necessari all'attuazione dei compiti assegnati e, infine, quelli rispondenti alle esigenze di un'organizzazione che, atta a soddisfare ogni incombenza, risulti armoniosa, duttile ed efficiente in ogni circostanza.

Il personale

Il Corpo delle capitanerie di porto è attualmente formato da un organico di 430 ufficiali suddivisi nei tre ruoli — ruolo normale, ruolo speciale ed ufficiali C.E.M.M. servizi portuali — e di 530 sottufficiali dei vari gradi e 150 sottocapi portuali.

Questi uomini, a cui devono aggiungersi 600 civili appartenenti ai vari ruoli della carriera esecutiva dell'Amministrazione della marina mercantile, devono far fronte a tutti i compiti e le funzioni cui si è già accennato in un Paese che ha uno sviluppo costiero di ben 8.310 chilometri.

Come rilevava fin dal 1961 l'allora Ministro per la marina mercantile il compito è impari e la situazione di disagio che ne deriva minaccia di costituire un gravissimo pregiudizio per le attività d'istituto e per la stessa Nazione in un particolare periodo di rigogliosa ripresa marinara.

Il problema non è di facile soluzione.

Per gli ufficiali il recente riordinamento di ruoli organici della Marina militare (legge 18 febbraio 1963, n. 165) ha consentito di ottenere un aumento degli organici di 60 unità. Mentre però da un lato tale aumento è insufficiente a fronteggiare le necessità crescenti del servizio, dall'altro riesce sempre più difficile reperire un numero sufficien-

te di giovani laureati da arruolare, soprattutto quando si tenga conto delle conoscenze tecniche, giuridiche ed amministrative di cui devono essere dotati tali giovani per poter adeguatamente svolgere le mansioni proprie dell'Ufficiale di porto, mansioni la cui delicatezza e varietà sono a tutti note.

I concorsi recentemente banditi sono andati pressochè deserti e gli organici stabiliti, come si è detto, in 430 unità sono ben lontani dall'essere completi specie nei gradi inferiori (consistenza attuale 366).

Ancora più difficile si presenta la situazione dei sottufficiali e personale del C.E.M.M.: al 30 novembre 1960 la categoria si componeva di 786 unità; al 30 aprile 1962 tale consistenza numerica era scesa a 747 unità ed attualmente si è giunti ad un numero di 689 unità in seguito agli esodi per passaggio di sottufficiali all'impiego civile di Stato, collocamento a riposo a domanda o per raggiunti limiti di età e proscioglimenti vari.

La situazione tende a peggiorare ulteriormente nei prossimi mesi dato che l'arruolamento volontario di nuove leve ha dato lo scorso anno un esito mortificante (solo 4 unità).

Allo scopo di arginare tale tendenza e cercare anzi di invertirne il corso, sia per quanto riguarda il personale ufficiali che per i sottufficiali e personale del C.E.M.M., sono allo studio in sede competente diversi provvedimenti tampone che si spera diano risultati soddisfacenti.

Con tali provvedimenti si dovrebbero poter raggiungere i seguenti risultati:

a) destinare al servizio demanio, in modo esclusivo, almeno un ufficiale per Capitaneria di porto;

b) destinare almeno un ufficiale per Capitaneria di porto ai servizi della polizia marittima e sicurezza della navigazione;

c) destinare presso ciascuna Direzione marittima, in modo esclusivo, un ufficiale superiore per i servizi di coordinamento e di decentramento amministrativo propri della Direzione marittima;

d) armare i nuovi mezzi nautici di cui è in corso la costruzione e che saranno pros-

simamente forniti alle principali Capitanerie di porto per la sorveglianza sulla pesca e per i servizi di assistenza e salvataggio;

e) ridurre il numero degli uffici marittimi minori che sono attualmente lasciati alla reggenza di sottufficiali della Guardia di finanza, sovente con grave pregiudizio per la loro funzionalità.

I mezzi

Il forte sviluppo del movimento marittimo, che ha visto aumentare in maniera imprevedibile il traffico anche negli approdi più modesti; la navigazione da diporto che nel giro degli ultimi due anni ha assunto proporzioni inaspettate; l'attività turistico-balneare enormemente accresciutasi e potenziatasi su tutte le spiagge, anche le più remote, e l'intenso sfruttamento del demanio ai fini marittimi ed industriali rendono necessario un adeguamento dei mezzi a disposizione del corpo delle Capitanerie.

Per quanto riguarda i *mezzi terrestri* le Capitanerie di porto hanno necessità di rinnovare il parco degli automezzi e di adeguarlo alle esigenze dei loro servizi.

Per quanto si riferisce ai *mezzi nautici*, l'esiguità dei fondi messi, in passato, a disposizione dell'Ispettorato delle Capitanerie di porto ha consentito la costruzione di pochi mezzi di modesta velocità, di mediocri prestazioni nautiche, non atti a svolgere la loro attività lontano dal porto e dalla costa, anche in condizioni meteorologiche leggermente avverse.

Solo con gli stanziamenti dello scorso esercizio e con una integrazione straordinaria di fondi è stato possibile realizzare la costruzione di alcune unità per il servizio di soccorso e di vigilanza anche in condizioni di tempo decisamente avverse.

La mancanza di un'adeguata rete di mezzi nautici particolarmente studiati per le varie necessità e capaci di assicurare il regolare svolgimento dei servizi affidati dalla legge alle Capitanerie, ha determinato delle difficoltà alle inderogabili esigenze del servizio.

La provvisoria e saltuaria collaborazione di altre forze di polizia, già abbastanza im-

pegnate nei loro particolari compiti di istituto, può supplire solo in minima parte ed in maniera non organica alle deficienze accennate.

La specifica preparazione professionale del personale delle Capitanerie di porto e la natura dei compiti che esse sono chiamate a svolgere, impongono la necessità che venga potenziata la dotazione dei mezzi nautici.

Con l'occasione, ritengo necessità inderogabile procedere all'*attuazione del piano di costruzioni di mezzi nautici dalle elevate caratteristiche tecniche*, piano che è stato già predisposto dall'Amministrazione e che prevede un finanziamento quinquennale per un importo annuale di lire 555.000.000, pari ad una somma totale di lire 2.776.000.000, come dallo schema che segue.

1. — Motovedette tipo Mayerform per soccorso veloce d'altura, in ogni tempo (due Tirreno, due Adriatico, una Sicilia-Sardegna), di almeno una delle quali è urgente la costruzione, con eventuale aumento degli stanziamenti dell'articolo 85:

tempo d'intervento utile: ore 5-7;

velocità massima: nodi 21;

distanza di dislocazione media per ogni unità, in miglia di costa: mg. 500;

tempo di perlustrazione delle zone di dislocazione: ore 12;

unità occorrenti: n. 5 (di cui una esistente);

costo unitario: lire 265.000.000;

costo totale: lire 1.060.000.000.

2. — Unità per salvataggio in tempo proibitivo tipo Barnett o similare (una per ciascuna direzione marittima):

tempo d'intervento utile: ore 5-7;

velocità massima: nodi 10;

distanza unitaria di dislocazione in miglia di costa: mg. 200;

unità occorrenti: n. 12 (di cui due esistenti);

costo unitario medio: lire 60.000.000;

costo totale: lire 600.000.000.

3. — Motovedette veloci per soccorso e polizia in condizioni di mare da 0 a forza 6 (una per ciascuna direzione marittima):

tempo d'intervento utile: ore 5-7;

velocità massima: nodi 31;

distanza di dislocazione per ciascuna unità per mg. di costa: mg. 200;

unità occorrenti: n. 12 (di cui due esistenti);

costo unitario: lire 40.000.000;

costo totale: lire 400.000.000.

4. — Canotti di salvataggio pneumatici per soccorso e polizia ravvicinati e per pronto intervento (a tutte le Compamare e ai Circomare):

tempo d'intervento utile: immediato;

velocità massima: nodi 28;

numero di unità impiegabili: 67 (di cui 12 esistenti);

costo unitario: lire 1.200.000;

costo totale: lire 66.000.000.

5. — Moto-lance per servizi portuali e approcci (a tutte le Compamare, ai Circomare e ai Locamare di maggiore importanza):

tempo d'intervento: impiego locale;

distanza di dislocazione: secondo esigenze locali;

velocità massima: nodi 14-16;

unità occorrenti: n. 50 (di cui 25 esistenti);

costo unitario: lire 18.000.000;

costo totale: lire 450.000.000.

6. — Radiotelefonari: lire 80.000.000.

7. — Infrastrutture: lire 120.000.000.

TOTALI: L. 1.060.000.000

» 600.000.000

» 400.000.000

» 66.000.000

» 450.000.000

» 80.000.000

» 120.000.000

L. 2.776.000.000

La somma predetta potrebbe essere ripartita in un piano di finanziamento di cinque esercizi, per un importo di lire 555.000.000.

In tal modo sarà possibile dotare gli Uffici periferici di un congruo numero di mezzi nautici idonei all'espletamento dei vari servizi fra i quali di particolare importanza sono quelli relativi al soccorso a navi o persone in mare, alla vigilanza o polizia sulla pesca marittima, alla polizia della navigazione nelle acque territoriali e nei bacini portuali ed alla vigilanza e polizia sulla navigazione da diporto e sulle attività balneari.

L'organizzazione

Il corpo delle Capitanerie com'è noto appartiene alla Marina militare, ma viene ceduto per l'impiego alla Marina mercantile per l'assolvimento di tutti i compiti che alla medesima competono per l'Istituto nel settore « attivo » della periferia.

Di qui la delicata funzione assolta dall'Ispettorato generale delle Capitanerie di porto, che, proprio perchè costituente il tratto di unione fra le due Marine, deve essere potenziato organicamente e funzionalmente.

Sotto tale aspetto è allo studio il riordinamento dell'Ispettorato generale predetto con criteri più rispondenti alle varie esigenze del Corpo ed alla situazione verificatasi con la creazione del Ministero della marina mercantile e con la fusione dei tre Ministeri militari nel Ministero della difesa.

Ciò premesso, sembra necessario scendere ad un esame, anche se alquanto sommario, dell'organizzazione del Corpo.

Considerata la inadeguatezza del personale rispetto ai compiti al medesimo attribuiti e l'ancora lontana possibilità che i mezzi nautici e terrestri vengano adeguati alle effettive esigenze, sembra alquanto complesso prevedere un assetto organizzativo che possa rappresentare una soluzione soddisfacente di tale problema.

Tuttavia, alcune questioni si presentano allo stato di pregiudiziale rispetto ad un qualunque inizio di studio organizzativo e tali sono le esigenze di sedi adeguate nonchè di collegamenti rapidi ed efficienti, sia sul piano della rete radio per l'assistenza

ed il salvataggio in mare, e sia su quello delle normali telecomunicazioni di servizio.

Resta, purtroppo, ancora insoluto il problema relativo allo stato delle sedi periferiche, talvolta dislocate in edifici inadeguati e oltremodo vetusti. Problema questo che esiste anche per molte altre amministrazioni e che gradualmente si va risolvendo.

Sono certo che l'onorevole Ministro non mancherà di intervenire, anche per questo aspetto, con la nota passione che dedica alla soluzione dei problemi del suo Dicastero.

Sempre in tema di organizzazione dell'Amministrazione periferica della Marina mercantile, si accenna, infine, che una efficiente e funzionale soluzione del problema non potrà essere conseguita fin quando non sarà attuato, attraverso la creazione di Ispettorati di zona retti da ufficiali generali di Porto, un più largo decentramento delle funzioni ispettive e di controllo, in atto affidate dalla legge all'Ispettorato generale delle Capitanerie di porto, e, di fatto, esercitate con la collaborazione dei direttori marittimi, comandanti dei principali porti nazionali.

La somma delle incombenze che sempre più gravano sui comandanti di Porto, nonchè il vivo interesse che l'Amministrazione finanziaria annette al costante sviluppo di attività industriali e commerciali sul demanio marittimo, impongono che i compiti ispettivi di cui sopra vengano assolti con carattere di continuità da appositi organi, gerarchicamente e tecnicamente competenti, nonchè geograficamente ripartiti su tutto il litorale nazionale.

A tale scopo è allo studio un provvedimento inteso a modificare in modo adeguato alle presenti esigenze ed ai futuri sviluppi l'attuale ordinamento legislativo della materia.

Infine per quanto riguarda l'Amministrazione periferica della marina mercantile, non posso fare a meno di segnalare la necessità di un potenziamento degli organici, sia per quanto riguarda il personale operaio, sia per quello militare.

Per quest'ultimo è stato recentemente disposto con la legge 18 febbraio 1963, numero 165, un certo incremento negli effettivi e mi risulta che sono in corso di attua-

zione ulteriori provvedimenti che consentiranno di destinare, alla reggenza degli Uffici locali marittimi e delle Delegazioni di spiaggia, personale dipendente dall'Amministrazione della marina mercantile in sostituzione dei privati e degli appartenenti ad altre Amministrazioni ai quali, per l'attuale carenza di organici, devono essere affidate mansioni che richiedono una specifica conoscenza delle questioni marittime.

Occorre, peraltro, non trascurare l'opportunità di un ampliamento del ruolo dei salariati, soprattutto per quanto riguarda il personale adibito alla condotta e manutenzione dei mezzi nautici.

Demanio marittimo

Il sempre crescente sviluppo delle attività connesse alla utilizzazione, da parte di privati, dei beni demaniali marittimi, ha sempre di più messo in evidenza la carenza dei mezzi e soprattutto del personale delle Capitanerie di porto istituzionalmente destinato alla tutela, alla polizia ed alla sorveglianza dei beni demaniali marittimi (particolarmente delle spiagge). Nella lotta contro gli illeciti perpetrati a carico di beni demaniali marittimi l'Amministrazione marittima non dispone di idonei strumenti legislativi. Infatti l'articolo 54 del Codice della navigazione non può trovare, nella maggior parte dei casi, pratica attuazione non disponendo l'Amministrazione, nella propria disponibilità di bilancio, dei fondi occorrenti per eseguire d'ufficio le ingiunzioni di demolizione e di sgombero che vengono notificate a carico degli abusivi occupatori di aree demaniali. Neanche l'articolo 1161 del Codice della navigazione può più costituire ormai, per la non eccessiva onerosità delle sanzioni dallo stesso recate, un'efficace remora al dilagare degli illeciti contro i beni demaniali marittimi.

Allo scopo di ottenere una sempre migliore utilizzazione dei beni demaniali marittimi che sia conforme alla loro naturale destinazione all'uso pubblico, ma che al tempo stesso non sia pregiudizievole per i valori estetici, paesaggistici e panoramici del-

le località litoranee, sono state emanate durante il decorso ed il corrente anno numerose disposizioni a carattere generale. In particolare, per quanto attiene alla tutela estetica delle località costiere, sono state date disposizioni alle Autorità marittime locali affinché le stesse intensifichino ulteriormente la collaborazione già proficuamente in atto con le Sovrintendenze ai monumenti e con gli Enti locali (Regioni, Provincie, Comuni, Enti provinciali del turismo, Aziende di soggiorno, eccetera) al fine di assicurare un'effettiva ed adeguata rappresentanza e tutela delle esigenze e degli interessi locali connessi alle utilizzazioni dei beni demaniali marittimi, particolarmente in relazione agli sviluppi delle attività turistico-balneari. Tale collaborazione, comunque, deve pur sempre svolgersi nel doveroso rispetto delle competenze, dei poteri e delle facoltà istituzionalmente spettanti all'Amministrazione marittima. Con circolare del settembre 1963 il Ministero della marina mercantile ha impartito disposizioni alle Capitanerie di porto richiamando l'obbligo a che le spiagge, beni demaniali e, quindi, di uso pubblico siano quanto più largamente è possibile annesse al libero godimento dei cittadini tutti.

Se da un lato l'incremento nell'utilizzazione dei beni demaniali marittimi ha comportato degli inconvenienti costituiti dalla carenza di mezzi e di personale destinato alla sorveglianza dei beni demaniali e dal pericolo di pregiudizio per l'estetica delle località costiere, dall'altro lato ha determinato un notevole incremento nel gettito delle entrate erariali costituite dai canoni demaniali marittimi e dalle relative tasse.

2.

PROBLEMI ECONOMICI E DI POLITICA MARITTIMA

TRAFFICI MARITTIMI

È noto che la crisi di Suez portò ad un vero e proprio *boom* dei noli sul mercato marittimo mondiale. Successivamente la si-

tuazione del mercato peggiorò progressivamente fino a raggiungere una fase di alta depressione nel 1958-59. Da quell'epoca il mercato è rimasto in condizioni di staticità, mostrando infine nel 1963 una netta tendenza al miglioramento. Ciò dipende in principale luogo dallo sviluppo della domanda dei trasporti nel corrente anno, in conseguenza del cattivo andamento del raccolto cerealicolo in U.R.S.S. e delle esigenze di sviluppo industriale non solo nei paesi di recente indipendenza ma anche in altri paesi, quale il Giappone.

Trasporti marittimi nel mondo

(milioni di tonn. all'imbarco)

1951	640
1955	830
1958	930
1959	990
1960	1.090
1961	1.160

Aumento medio annuale dei traffici merci solide (nell'ultimo quinquennio)	2.700.000
Aumento medio annuale dei traffici petroli	7.900.000

Il mercato ha presentato anche un andamento alterno, quasi ad altalena, nei due settori dei carichi secchi e di quelli liquidi, nel senso che ad ogni miglioramento dell'uno ha corrisposto un peggioramento nell'altro.

Al momento attuale le prospettive del prossimo avvenire si possono considerare soddisfacenti: la sola richiesta di trasporto per conto dell'U.R.S.S. si riferisce infatti a quantitativi dell'ordine di almeno una decina di milioni di tonnellate di grano.

In conseguenza le quotazioni dei noli hanno mostrato una spiccata tendenza al rialzo ed il fenomeno dei disarmi ha avuto andamento discendente. Nei riguardi della flotta italiana è da osservare che i disarmi incidono ancora in misura abbastanza pronunciata, ma ciò indubbiamente è dovuto al notevole numero di navi di costruzione bellica

tuttora in servizio. In realtà, tali navi, incidono per circa i 3/4 sulla consistenza totale dei disarmi italiani ed è importante sottolineare che fra le navi italiane in disarmo nessuna unità ha un'età inferiore ai 15 anni. Ciò va messo in relazione alla necessità di procedere al definitivo svecchiamento della marina mercantile nazionale nella quale circa un milione di tonnellate di stazza lorda rappresenta la quota della consistenza delle navi di costruzione bellica.

Ritengo opportuno insistere pertanto sulla necessità di una pronta emanazione della nuova legge sulle demolizioni osservando in proposito che altri Paesi esteri hanno, sull'esempio italiano, adottato analoghe misure intese ad agevolare l'eliminazione delle vecchie navi e la loro sostituzione con unità di nuova costruzione. È stato rilevato che la flotta italiana non ha avuto dal 1958 ad oggi uno sviluppo quantitativo molto notevole e che l'incremento medio annuo della consistenza della flotta può essere valutato nell'ultimo quinquennio in non oltre 100.000 tonnellate lorde. Il ministro Dominè ha già acconciamente osservato alla Camera che a tale fenomeno hanno contribuito due ordini di motivi:

l'opera di svecchiamento in corso;

il ricorso di qualche armatore italiano alle « bandiere ombra ».

Pur essendo aumentata solo del 10 per cento in 5 anni, la consistenza della flotta italiana si presenta oggi in situazione molto diversa, dato che la percentuale delle navi di oltre 20 anni di età è calata dal 25 al 15 per cento e la percentuale delle navi inferiori ai 10 anni ha raggiunto il 50 per cento.

Nondimeno, come ho già detto, esiste il grosso problema delle navi di costruzione bellica e solo quando questo problema sarà risolto potremo dire che la flotta italiana è stata totalmente ringiovanita e rappresenta un complesso di navi altamente dotate sotto l'aspetto della qualità, della sicurezza e della competitività.

Qualche parola ritengo opportuno dire anche in merito al fenomeno delle bandiere ombra.

È difficile stabilire quante siano le navi appartenenti a cittadini italiani che sono coperte dalle bandiere del Panama, della Liberia, dell'Honduras, del Libano, eccetera. Probabilmente esse non rappresentano una elevata percentuale rispetto alla consistenza totale delle navi iscritte nelle matricole italiane, ma è indubbio che un'eccessiva tolleranza in questo settore rappresenta uno stato di inferiorità per tutti quegli armatori italiani — e sono la grande maggioranza — che adempiono ai loro obblighi valutari, fiscali e sociali verso la Patria e verso i lavoratori del mare. Ritengo che le dichiarazioni fatte in proposito dal Ministro alla Camera rappresentino la prima presa di posizione assunta in veste ufficiale in Italia. Il Ministro ha dichiarato che intende giungere ad una soluzione del problema ed ha giustamente sottolineato che le misure da adottare non dovranno avere carattere di illiberalità. Reputo tuttavia necessario che tutto il possibile sia fatto perchè le navi italiane ritornino alla bandiera nazionale e perchè i nostri porti turistici non siano pieni di unità da diporto coperte dalla bandiera ombra. Attendiamo perciò una presa di posizione su questo problema da parte del Ministro competente anche davanti al Senato.

Consistenza del naviglio

	Al 31 dicembre 1961		Al 31 dicembre 1962	
	N.	T.S.L.	N.	T.S.L.
<i>Naviglio a propulsione meccanica:</i>				
a) da 100 t.s.l. ed oltre:				
navi miste e da passeggeri	136	719.147	144	717.133
navi da carico secco	750	2.585.395	742	2.650.773
navi cisterna	251	1.959.095	259	1.915.033
navi da pesca	69	19.646	78	22.840
navi di tipo speciale	163	57.794	191	73.792
TOTALE	1.369	5.341.077	1.414	5.379.571
b) inferiori a 100 t.s.l.:				
motopescherecci	1.680	53.033	1.695	54.414
altri tipi	238	10.774	307	12.135
TOTALE	1.918	63.807	2.002	66.549
TOTALE NAVI A PROPULSIONE MECCANICA	3.287	5.404.884	3.416	5.446.120
<i>Naviglio motovelico</i>	481	31.277	456	29.295
<i>Naviglio velico:</i>				
velieri da carico	36	878	33	807
velieri da pesca	34	648	31	596
TOTALE	70	1.526	64	1.403
TOTALE COMPLESSIVO	3.838	5.437.687	3.936	5.476.818

N.B. - Tutto il naviglio riportato nel prospetto è armato con atto di nazionalità.

LEGISLATURA IV, - 1963 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Variazioni nella consistenza complessiva del naviglio mercantile - Anni 1956-1962

ANNO	Navi		Variazioni annuali		%
	N.	T.S.L.			
1956	4.080	4.504.330	T.S.L. +	346.641	+ 8,33
1957	4.084	4.955.974	» +	451.644	+ 10,02
1958	4.013	5.123.852	» +	167.878	+ 3,27
1959	3.878	5.064.681	» —	59.171	— 1,16
1960	3.839	5.264.176	» +	199.495	+ 3,78
1961	3.837	5.437.687	» +	173.511	+ 3,19
1962	3.936	5.476.818	» +	39.131	+ 0,71

Variazioni nella consistenza per classi del naviglio durante il 1962

	N.	T.S.L.	Percentuali tonnellaggio	
			sul tipo	sul totale
1) Naviglio a propulsione meccanica:				
a) da 100 t.s.l. ed oltre:				
navi miste e da passeggeri	— 8	— 2.014	— 0,28	— 0,03
navi da carico secco	— 8	+ 65.378	+ 2,46	+ 1,21
navi cisterna	+ 8	— 44.062	— 2,30	— 0,81
navi da pesca	+ 9	+ 3.194	+ 14,98	+ 0,05
navi di tipo speciale	+ 28	+ 15.998	+ 21,67	+ 0,29
TOTALE	+ 45	+ 38.494	—	+ 0,71
b) inferiori a 100 t.s.l.:				
motopescherecci	+ 15	+ 1.381	+ 2,53	+ 2,07
altri tipi	+ 69	+ 1.361	+ 11,21	+ 2,05
TOTALE	+ 84	+ 2.742	—	+ 4,12
TOTALE NAVI A PROPULSIONE MECCANICA (a + b)	+ 129	+ 41.236	—	+ 0,75
2) Naviglio motovelico	— 25	— 1.982	— 6,76	—
3) Naviglio velico:				
c) velieri da carico	— 3	— 71	— 8,79	— 5,06
d) velieri da pesca	— 3	— 52	— 8,72	— 3,70
TOTALE (c + d)	— 6	— 123	—	— 8,76
TOTALE COMPLESSIVO (1 + 2 + 3)	+ 98	+ 39.131	—	+ 0,71

LEGISLATURA IV - 1963 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Cause delle variazioni nella consistenza della flotta da 100 t.s.l. ed oltre

	1961		1962	
	N.	T.S.L.	N.	T.S.L.
<i>Aumenti:</i>				
Nuove costruzioni	31	299.232	42	222.640
Acquisti all'estero	58	151.950	70	114.378
Proventi da motovelieri	3	627	2	518
TOTALI	92	451.809	114	337.536
<i>Diminuzioni:</i>				
Demolizioni	27	172.534	28	113.180
Vendite all'estero	20	110.762	32	144.869
Perdite per sinistri	2	742	6	25.675
Passate ai RR.GG.	2	823	3	608
TOTALI	51	284.861	69	304.332
Per ristazza	—	8.149	—	+ 5.290
TOTALI	51	276.712	69	309.662
Differenza	+ 41	+ 175.097	+ 45	+ 38.494

**Naviglio a propulsione meccanica da 100 t.s.l. ed oltre per classi di età
al 31 dicembre 1962**

	N.	T.S.L.
Fino a 5 anni	185	1.298.344
Oltre 5 anni fino a 10	213	1.280.946
Oltre 10 anni fino a 15	165	508.307
Da 16 anni fino a 20	369	1.277.151
Da 21 anni fino a 25	140	403.171
Oltre 25 anni	342	611.652
TOTALI	1.414	5.379.571

INDUSTRIA DELL'ARMAMENTO

Il nostro Paese si mantiene fedele al principio della libera partecipazione ai traffici mondiali di qualunque bandiera. Per questo l'Italia si è associata in sede internazionale

a tutte le iniziative volte a difendere la libertà di traffico da ogni forma di discriminazione

Le più importanti di tali iniziative sono:

a) le conferenze dei Ministri europei responsabili per la marina mercantile che da

qualche tempo si vanno tenendo con ritmo sempre più serrato allo scopo di studiare i mezzi più idonei per indurre gli Stati Uniti a rivedere la cosiddetta « legge Bonner », la quale sostanzialmente anche se non formalmente, costituisce una discriminazione di bandiera;

b) i dibattiti che si svolgono in seno al Comitato dei trasporti marittimi dell'O.C. S.E.;

c) l'attività svolta dall'I.N.C.O. alla quale l'Italia ha portato un importante contributo.

Nel quadro degli accordi internazionali si è pervenuti ad intese con i seguenti Paesi:

Camerum:

Accordo commerciale firmato a Roma il 31 ottobre 1962 che all'articolo 4 contiene una clausola di non discriminazione di bandiera ed il trattamento della Nazione più favorita per tutte le operazioni di navi nei porti. L'accordo è soggetto a formale ratifica da parte del Parlamento.

Polonia

Protocollo firmato a Varsavia in data 27 febbraio 1963 per gli scambi commerciali italo-polacchi durante l'anno in corso, nel quadro dell'accordo commerciale a lungo termine 27 novembre 1960. La lettera n. 4 annessa « al protocollo » contiene l'impegno di non discriminazione di bandiera.

Il regolamento di questioni interessanti i rapporti con la Jugoslavia, il Giappone, l'Egitto, il Marocco, la Tunisia, l'Irak e la Spagna è attualmente oggetto di trattative in occasione del rinnovo degli accordi commerciali o delle riunioni di commissioni miste.

Ma anche in sede nazionale qualcosa è stata fatta: la legge 4 marzo 1963, n. 388, recante norme per la difesa dalle discriminazioni di bandiera, ha munito il Governo di opportuni poteri per la difesa dei nostri interessi marittimi nei casi più gravi. È attualmente in via di costituzione la « Commissione mista che a norma dell'articolo 4 della legge dovrà proporre al Governo, se del ca-

so, l'applicazione delle specifiche misure di difesa consentite dalla legge stessa.

È auspicabile l'adozione di analoghe misure legislative anche da parte di altri Paesi dell'Europa occidentale: ciò costringerebbe i Paesi discriminanti a desistere dalla propria deleteria politica marittima.

Passi specifici sono stati compiuti verso l'Egitto il Brasile e l'Uruguay, in forma di protesta contro le discriminazioni di bandiera adottate da quei Paesi. Rilevo con soddisfazione l'impegno dichiarato dal ministro Dominedò ad opporsi con fermezza a queste misure che arrecano danni abbastanza consistenti all'armamento dei Paesi tradizionali, fra i quali l'Italia.

INDUSTRIA CANTIERISTICA

Nuove costruzioni. Contributi integrativi.

Nel settore cantieristico si nota un certo progresso comprovato dal fatto che la differenza tra costi nazionali ed esteri ha subito negli ultimi tempi una certa riduzione. Purtuttavia è necessario che lo Stato, al fine di accrescere la competitività dei nostri cantieri prosegua nello sforzo intrapreso in modo di giungere al più presto sia alla copertura finanziaria delle leggi attualmente in vigore, sia al rinnovamento delle leggi scadute o di prossima scadenza.

Indicando nello Stato lo strumento del necessario miglioramento, viene spontaneo il pensare al Mercato Comune poichè può sembrare che una siffatta linea politica presenti punte di contrasto con lo spirito del Trattato di Roma. Peraltro, data l'indiscussa opportunità di un ulteriore intervento per il risanamento di un settore di così vasta importanza economica, sarà dovere dell'Italia conciliare le due esigenze attuando una forma di politica economica tale da non essere in contrasto con le disposizioni del Trattato di Roma, non solo, ma tale, come ha rilevato alla Camera il Ministro Dominedò da costituire un elemento attivo rispetto allo spirito del Trattato, che non si propone un abbandono di attività economiche, bensì uno

sviluppo equilibrato ed armonioso nei vari settori, per la realizzazione di un comune interesse di benessere economico e sociale.

Nei rapporti dei negoziati di Bruxelles si fa presente che da diversi mesi la Commissione della C.E.E. non ha svolto una particolare azione in merito al problema degli aiuti alle costruzioni navali. Tale circostanza dipende da due motivi: primo, la costituzione di un gruppo di lavoro in sede O.C.S.E. per l'esame della situazione cantieristica, per cui la C.E.E. attende di vedere le conclusioni dell'O.C.S.E.; secondo, la sensazione creatasi nella C.E.E. che il problema vada esaminato non solo in termini interni, comunitari, ma su più vasta scala, con riferimento alla concorrenza dei Paesi terzi, il che può anche giustificare l'adozione di misure di politica comune di difesa della produzione cantieristica dei paesi C.E.E.

Procedendo all'esame dei provvedimenti per i quali esistono problemi di copertura finanziaria, una prima menzione è da farsi per la legge 31 marzo 1961, n. 301, concernente le agevolazioni in favore dei cantieri.

I fondi per l'applicazione di detta legge ammontano, dopo il recente stanziamento di 24 miliardi disposto con la legge 18 febbraio 1963, n. 318, in aggiunta ai 24 miliardi stanziati con la stessa legge n. 301, a 48 miliardi.

Ma tali fondi non sono sufficienti per far fronte al fabbisogno attuale.

Infatti dalla data di entrata in vigore della legge 31 marzo 1961, n. 301, — che modifica ed integra la legge 17 luglio 1954, n. 522 — sono state avanzate richieste di ammissione relative alla costruzione di 218 nuove unità per complessive 1.450.856 t.s.l. — L'onere finanziario per assistere le suddette costruzioni ammonta a 50 miliardi 600 milioni.

Bisogna inoltre considerare che il 10 per cento degli stanziamenti è da utilizzare per i lavori diversi dalle nuove costruzioni.

Di conseguenza, rimarranno prive di accoglimento un certo numero di domande fino alla concorrenza di 5.500.000.000.

Durante l'esercizio finanziario 1962-63 sono stati assunti in relazione alle limitazioni poste dall'articolo 9 della citata legge n. 301, impegni per nuove costruzioni per complessive lire 12 miliardi 600 milioni e nel prossimo esercizio 1963-64 ne saranno assunti per complessive lire 12 miliardi.

Si rende quindi necessario un adeguamento degli stanziamenti onde assicurare il finanziamento della legge sino alla sua scadenza.

Pertanto, al fine di realizzare il programma già iniziato secondo una produzione annua di 400 mila t.s.l., occorre, oltre al 10 per cento per le riparazioni, un ulteriore stanziamento di 14 miliardi di lire.

LEGISLATURA IV - 1963 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Navi in costruzione sugli scali dei cantieri nazionali al 31 dicembre 1962

COMPARTIMENTI	MOTONAVI E PIROSCAFI		M/VELIERI E M/PESCH.		ALTRI GALLEGGIANTI	
	N.	T.S.L.	N.	T.S.L.	N.	T.S.L.
SAVONA	1	900	8	139	37	1.492
GENOVA	3	31.920	1	110	4	152
LA SPEZIA	3	33.756	1	60	9	1.725
VIAREGGIO	6	6.005	11	516	21	560
LIVORNO	1	16.000	1	40	—	—
CIVITAVECCHIA	—	—	—	—	31	437
ROMA	—	—	1	40	—	—
GAETA	—	—	4	79	1	16
NAPOLI	6	3.919	—	—	4	168
TORRE DEL GRECO	—	—	7	185	1	10
CASTELLAMMARE DI STABIA	1	17.300	—	—	—	—
SALERNO	—	—	6	127	1	15
TARANTO	—	—	—	—	1	10
BARI	—	—	8	327	—	—
MANFREDONIA	—	—	1	35	—	—
PESCARA	—	—	1	25	1	18
ANCONA	7	44.293	35	1.462	12	196
RIMINI	3	944	5	176	3	37
CHIOGGIA	1	115	—	—	2	83
VENEZIA	4	18.499	—	—	11	425
MONFALCONE	3	80.100	—	—	—	—
TRIESTE	7	86.550	1	17	2	60
MESSINA	—	—	—	—	10	660
SIRACUSA	—	—	1	20	2	30
PORTO EMPEDOCLE	—	—	2	61	—	—
TRAPANI	2	266	4	221	—	—
PALERMO	4	41.000	—	—	—	—
TOTALI	52	397.767	98	3.640	152	6.094
Di cui per conto estero	2	64.000	—	—	6	1.500

LEGISLATURA IV - 1963 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Navi in allestimento nei cantieri nazionali al 31 dicembre 1962

COMPARTIMENTI	MOTONAVI E TURBONAVI		M/VELIERI E M/PESCH.		ALTRI CALLEGGIANTI	
	N.	T.S.L.	N.	T.S.L.	N.	T.S.L.
GENOVA	3	48.000	—	—	—	—
LA SPEZIA	2	40.150	—	—	4	1.000
LIVORNO	1	6.800	2	32	—	—
NAPOLI	—	—	—	—	1	11
CASTELLAMMARE DI STABIA	1	10.000	—	—	—	—
TARANTO	1	17.000	—	—	—	—
ANCONA	2	33.800	1	18	—	—
RIMINI	—	—	1	27	—	—
CHIOGGIA	1	200	1	14	1	43
MONFALCONE	4	83.850	—	—	—	—
TRIESTE	5	38.799	—	—	—	—
MESSINA	—	—	—	—	2	100
TRAPANI	—	—	1	27	—	—
TOTALI	20	278.599	6	118	8	1.154
Di cui per conto estero	3	24.600	—	—	4	1.000

Navi impostate nei cantieri nazionali - Anni 1961-62

TIPO DELLE NAVI	ANNO 1961		ANNO 1962	
	N.	T.S.L.	N.	T.S.L.
Motonavi e Piroscafi	37	278.388	63	420.175
Motovelieri e motopescherecci	98	3.252	162	5.570
Altri galleggianti	179	7.248	168	1.266
TOTALI	314	288.888	393	433.011

Navi varate nei cantieri nazionali - Anni 1961-62

TIPO DELLE NAVI	ANNO 1961		ANNO 1962	
	N.	T.S.L.	N.	T.S.L.
Motonavi e Piroscafi	29	316.854	50	336.335
Motovelieri e motopescherecci	94	3.010	122	3.865
Altri galleggianti	138	10.001	132	5.485
TOTALI	261	329.865	304	345.685

Contributo di interesse

L'articolo 14 della legge 17 luglio 1954, n. 522, prevede la concessione di un contributo di interesse in favore di proprietari di unità commesse entro il primo triennio di applicazione della legge stessa.

Durante l'esercizio finanziario 1962-63 sono state accolte, in applicazione del detto articolo 14, n. 10, istanze per la costruzione di altrettante unità ed assunti impegni per complessive lire 3.695.000.000.

Si prevede che per l'esercizio finanziario 1963-64, a completo assorbimento delle richieste, potranno essere accolte n. 6 istanze che comporteranno un impegno di circa lire 1.410.000.000. È da augurarsi che i finanziamenti in questione possano essere congruamente aumentati.

Credito navale

In attesa della registrazione e della pubblicazione dello schema di regolamento per l'attuazione della legge 9 gennaio 1962, numero 1, predisposto dal competente Ministero della marina mercantile e recentemente approvato dal Consiglio dei ministri, mancano al presente norme regolamentari per la esecuzione della legge.

Ciò non ha impedito agli uffici competenti di dar corso all'istruttoria delle domande presentate a tutt'oggi ammontanti a numero 189 e riferentisi ad un ammontare complessivo di finanziamenti per lire 150 miliardi circa.

Su segnalazione del Ministero della marina mercantile la Sezione autonoma del credito navale presso l'Istituto mobiliare italiano ha concesso finanziamenti per lire 49.500.000.000 relativi a 47 unità per le quali il contributo statale è compreso nello stanziamento previsto per gli esercizi 1961-62 e 1962-63 per complessive lire 1 miliardo, e che in relazione alla durata dei finanziamenti concessi comporta un impegno di lire 15 miliardi.

La legge n. 1 del 1962 ha conseguito finora eccellenti risultati e potrebbe conseguire altri qualora si addivenisse alla necessa-

ria copertura, peraltro non eccessiva, dato che sarebbe sufficiente la somma di 500 milioni ad esercizio finanziario per la durata dei crediti.

L'onorevole Dominedò nel suo discorso alla Camera ha posto nel debito risalto la importanza di questo provvedimento, assicurando il proprio intervento in suo favore. Sono, quindi, certo che la questione sarà avviata celermente a soluzione.

Demolizioni

In base alle leggi 24 luglio 1959, n. 622 (cessata di validità il 5 settembre 1961) e 9 gennaio 1962, n. 2, (entrata in vigore il 3 febbraio 1962), sono state finora accolte domande per la costruzione di 46 unità per complessive 675.760 tonn. di stazza lorda previa la demolizione di 116 navi per t.s.l. 727.584,23 con un impegno complessivo di spesa di lire 9.601.982.634.

In particolare, durante l'esercizio 1961-62 fino al 5 settembre 1961 ed in base alla citata legge n. 622 sono state accolte domande per la costruzione di 17 unità per complessive 258.776 t.s.l. previa la demolizione di 47 unità per un totale di 253.594 t.s.l. con un impegno di spesa di lire 2.547.305.198 sullo stanziamento previsto dalla predetta legge di 10 miliardi.

Dall'entrata in vigore della legge 9 gennaio 1962, n. 2, sono state approvate 25 domande per la costruzione di 28 unità per un totale di 416.984 t.s.l. previa demolizione di 69 unità per t.s.l. 473.989,89 con un impegno di spesa di lire 7.054.677.436.

Poichè in base alla citata legge n. 2 erano state presentate n. 34 domande per la demolizione di 89 unità per t.s.l. 609.489,89 e la costruzione di 39 unità per un totale di t.s.l. 551.984, restano da esaminare n. 9 domande per la costruzione di n. 11 unità per t.s.l. 135.000 previa demolizione di n. 20 unità per t.s.l. 135.500.

Pertanto, il residuo fondo di lire 341 milioni 868.980 non sarà sufficiente all'accoglimento delle restanti domande.

Si segnala infine che con la legge 28 ottobre 1962, n. 1604, sono state estese le nor-

me della citata legge n. 2 anche alla demolizione delle navi di legno che erano escluse dal provvedimento della legge n. 2. A tutt'oggi però, è stata presentata una sola domanda per la demolizione di tali navi.

La legge n. 2 del 1962 è scaduta il 30 giugno scorso: trattasi di un provvedimento di importanza vitale per l'economia marittima e mi auguro quindi che gli studi per la nuova legge, annunciata in Parlamento dall'onorevole Ministro della marina mercantile, diano al più presto i loro frutti.

Danni di guerra.

Due importanti novità hanno caratterizzato in questi ultimi tempi l'applicazione della legge n. 968 del 1953 sul risarcimento dei danni di guerra. In primo luogo, infatti, è stato ampliato l'ambito di applicazione della legge stessa con l'inclusione in esso del naviglio mercantile requisito o noleggiato dallo Stato e di quello che, pur essendo libero da requisizioni o noleggi, era obbligatoriamente escluso perchè assicurato contro i rischi di guerra avendo una stazza lorda uguale o superiore alle 1000 tonnellate e col permanere della esclusione da esso del solo naviglio mercantile requisito in proprietà allo stato efficiente, cioè prima del verificarsi dell'evento bellico, nella quale ipotesi la proprietà della nave o del galleggiante al momento del sinistro era già trasferita dal privato allo Stato.

In secondo luogo, per ciò che concerne i limiti dell'indennizzo, è stata abbandonata l'interpretazione restrittiva data dalla norma contenuta nel primo comma dell'articolo 28 della citata legge n. 968 da parte della amministrazione finanziaria.

In base a tale interpretazione, poco favorevole ai danneggiati, i limiti dell'indennizzo dovevano applicarsi sulla misura dell'indennizzo stesso, cioè sul valore del bene valutato al 20 giugno 1943, e moltiplicato, a seconda dei casi, per il coefficiente 5, 8 oppure 15.

Con tale procedimento il massimo indennizzo conseguibile, per ogni cespite, era di lire 10.416.666.

In senso più favorevole ai danneggiati si era, invece, pronunciato il Consiglio di Stato dando all'articolo 28 una nuova interpretazione in base alla quale i limiti dovevano applicarsi al valore del bene al 30 giugno 1943, senza cioè operare la nota maggioranza di 5, 8 oppure 15.

La conseguenza principale di tale nuova interpretazione più favorevole ai danneggiati è che in molti casi la misura dell'indennizzo conseguibile è quasi uguale a quella del contributo, mentre per i danni verificatisi a Trieste e negli altri territori nei quali vige il coefficiente 15 tale misura è, in molti casi, superiore allo stesso contributo.

Studi per la modifica del Codice della navigazione.

Tali studi che tendono ad adeguare le norme del Codice all'esigenza di assicurare all'armamento italiano un più ampio respiro per mezzo di una maggiore disponibilità di capitali anche esteri e a quella di un maggiore snellimento ed efficacia della procedura amministrativa, sono proseguiti, in sede competente, in questi ultimi mesi ed hanno condotto alla formazione della proposta di un nuovo testo degli articoli 143 e 144 del Codice della navigazione con un articolo aggiuntivo.

Tale proposta, forte del parere favorevole del Consiglio superiore della marina mercantile e con qualche emendamento suggerito in sede di discussione presso il Consiglio stesso, seguirà il suo *iter* legislativo.

Per ciò che concerne la navigazione da diporto, sia marittima che in acque interne, è stato ultimato da parte del Ministero della marina mercantile lo studio per un apposito disegno di legge; nell'attesa, sono state emanate disposizioni dirette a snellire, nei limiti consentiti dall'attuale legislazione, la prassi attuale e ad agevolare gli utenti.

Tra l'altro sono state stabilite, previ contatti con la Presidenza del Registro italiano navale, procedure più semplici e più rapide sia in materia di visite tecniche ed operazioni di stazzatura dei motoscafi ed imbarcazioni a motore soggette alla disciplina del

regio decreto-legge 9 maggio 1932, n. 313, sia in materia di trasferimento dei natanti medesimi da un ufficio marittimo ad altro ufficio marittimo. Inoltre, sempre nell'attesa che il disegno di legge compia il suo *iter* legislativo, sono state determinate le modalità amministrative da seguire nei riguardi dei natanti stranieri introdotti in Italia via terra, a rimorchio di automezzi, e destinati alla navigazione in acque nazionali.

SERVIZI DI PREMINENTE INTERESSE NAZIONALE.
ALTRI SERVIZI SOVVENZIONATI

Di particolare importanza per il settore della navigazione e del traffico marittimo risulta il riordinamento dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale attuato, con decorrenza 1° luglio 1962, dalla legge 2 giugno 1962, n. 600.

In seguito a tale riordinamento si è verificata, com'è noto, una radicale trasformazione del sistema di sovvenzione con la sostituzione, al criterio dell'integrazione di bilancio, di quello della corresponsione di una cifra fissa annuale, inizialmente stabilita nella somma di lire 23.600.000.000.

Il nuovo sistema prevede, inoltre, la revisione biennale della sovvenzione in relazione alla variabilità di predeterminati indici e, in proposito, è da notare che si è già accertata la necessità di procedere ad un aumento della cifra preventivata in quanto le effettive esigenze di spesa sono superiori alla somma indicata dalla legge.

In particolare, il relativo onere ammonta a circa 2.800.000.000 per anno e, pertanto, l'onere iniziale effettivo per l'esercizio dei servizi di preminente interesse è pari a circa 27 miliardi all'anno.

A tale proposito la legge prevedeva, nella fase di prima applicazione, una revisione straordinaria della sovvenzione per il periodo 1° luglio 1962-30 giugno 1963, con effetto dal 1° luglio e con validità sino al 30 giugno 1963.

Non è, inoltre, da trascurare il fatto che con l'entrata in linea delle navi di nuova costruzione si prospetta la necessità di ricorrere alla disposizione di cui all'articolo 7

della legge che prevede la revisione delle convenzioni, peraltro in corso di stipulazione, e di conseguenza delle sovvenzioni in esse indicate.

Per quanto riguarda i crediti verso lo Stato delle Società di preminente interesse nazionale, derivanti dal precedente ordinamento scaduto il 30 giugno 1962 ed ammontanti a lire 70.499.390.720, si deve notare l'incongruità della disponibilità prevista al capitolo 94 e pari a 5 miliardi di lire, incongruità che produce dannose conseguenze per le Società interessate le quali si trovano nella assoluta necessità di poter disporre al più presto dei crediti cui si è accennato onde poter procedere alle anticipazioni finanziarie per le nuove commesse ai cantieri, destinate a migliorare il nostro naviglio da un punto di vista qualitativo e quantitativo.

Trattando dei servizi marittimi sovvenzionati di carattere locale per i quali è destinata la somma di lire 3.346.000.000 è da rilevare che tale importo dovrà subire un aumento di lire 168.000.000 in seguito ai miglioramenti nella frequenza dei viaggi e negli itinerari apportati alle linee delle isole pontine, servite dalla Società Partenopea.

In rapporto ai servizi marittimi locali, ritengo opportuno richiamare l'attenzione del Ministro sulla necessità di migliorare i servizi di collegamento delle isole Eolie sia colla Sicilia che colla Penisola. Le autorità locali hanno avanzato particolari richieste che prego vivamente volere esaminare. Il movimento dei turisti per dette isole è sempre in aumento.

Nel campo della politica marittima è da ricordare la recente legge 4 marzo 1963, n. 388, recante norme per la difesa dalle discriminazioni di bandiera.

Con tale legge lo Stato italiano sarà in grado di adottare le più opportune misure per la difesa dei nostri interessi marittimi nei più gravi casi di violazione del principio della libertà dei traffici marittimi.

L'apposita Commissione mista che, a norma dell'articolo 11 della legge, dovrà proporre al Governo, se del caso, l'applicazione delle specifiche misure di difesa consentite dalla legge stessa è attualmente in via di costituzione.

Fattivo è stato ed è tuttora il contributo italiano all'attività degli Organismi internazionali quali l'I.M.C.O. e l'O.C.S.E., mentre nel quadro degli accordi internazionali si è pervenuti ad intese con la Cecoslovacchia, il Camerun e la Polonia.

È, attualmente, oggetto di trattative il regolamento di questioni marittime concernenti i rapporti con la Jugoslavia, il Giappone, l'Egitto, il Marocco, la Tunisia, l'Irak e la Spagna ed è stato, inoltre, presentato per la negoziazione uno schema di trattato di amicizia, commercio e navigazione con l'Albania, la Bulgaria, l'Egitto, la Polonia ed il Senegal.

Intensa opera di collaborazione ha svolto il Ministero della marina mercantile con quello degli affari esteri e delle finanze per la formulazione di schemi di accordo intesi ad evitare la doppia imposizione fiscale sui redditi derivanti dalla navigazione marittima.

Per quanto riguarda la nuova disciplina in materia di sicurezza della navigazione attuata con la legge 5 giugno 1962, prosegue intensa l'attività del Ministero della marina mercantile onde giungere al più presto alla redazione dei necessari regolamenti per la sicurezza della navigazione, per il trasporto marittimo delle merci pericolose e per il trasporto dei passeggeri. Auspicio che si giunga al più presto a definire tale regolamentazione.

Particolare menzione merita la regolamentazione speciale nel campo del trasporto marittimo di materie radioattive che ha posto il Ministero della marina mercantile in una posizione di primo piano nei confronti degli altri Stati.

L'ARMAMENTO LIBERO

In termini quantitativi le navi appartenenti all'armamento libero costituiscono circa i quattro quinti dell'intera consistenza della flotta italiana. Tale percentuale è già di per sé sufficiente a dimostrare l'importanza dell'armamento libero nel complesso delle attività marittime nazionali. Va notato anche che l'armamento libero continua a

dimostrare grande interesse per i traffici regolari di linea, mentre nell'anteguerra le iniziative degli armatori privati in questo settore erano praticamente inesistenti. Nei confronti dell'armamento sovvenzionato, quello libero ha una piena e specifica ragione d'essere: se errano coloro che sostengono che l'armamento libero potrebbe svolgere da solo anche le mansioni affidate alle linee sovvenzionate, errano parimenti coloro che sostengono la preminenza dell'armamento di Stato rispetto a quello privato, poichè ambedue gli armamenti esercitano funzioni insostituibili e debbono quindi essere convenientemente tutelati dallo Stato.

In particolare per l'armamento libero propongo che vengano prese in considerazione le giuste richieste da tempo avanzate e che sono tali da consentire una migliore gestione delle aziende armatoriali, ponendole anche su una posizione di maggiore competitività sul piano internazionale: ciò va detto, ad esempio, a proposito dell'istituzione di un ciclo pluriennale ai fini dell'imposizione fiscale, del miglioramento del sistema del calcolo degli ammortamenti e così via.

PORTI

Potenziamento e sviluppo dei porti.

Il problema più grave che attualmente si presenta è costituito dalla inadeguatezza della gran parte dei porti nazionali rispetto allo accresciuto volume dei traffici. Questo problema necessita di una urgente soluzione. Nel nostro Paese, infatti circa il 90 per cento del traffico di importazione ed oltre il 55 per cento di quello di esportazione si svolgono via mare. Il movimento delle merci è in continuo aumento: esso, che non superava nel 1956 i 60 milioni di tonnellate, ha raggiunto i 130 milioni nel 1962 e tutto lascia prevedere che un movimento del traffico delle merci fino a 200 milioni di tonnellate sarà raggiunto nel 1968.

Oggi i principali porti italiani sono in perenne stato di congestione; aumentano le soste delle navi e di conseguenza le spese; crescono le difficoltà per l'istadamento del-

le merci verso l'entroterra e ciò è tanto più grave in questo particolare momento in cui, a seguito della graduale attuazione del Trattato di Roma, i nostri scali marittimi vengono mano a mano posti in più diretta concorrenza con quelli degli altri Paesi del M.E.C., per i quali sono già in corso di esecuzione o quanto meno di definitiva programmazione importanti piani di ammodernamento e di potenziamento.

Un ulteriore ritardo, pertanto, nella adozione di provvedimenti idonei a potenziare ed adeguare alle nuove esigenze i nostri scali marittimi, sia dal punto di vista delle strutture che da quello delle attrezzature, potrebbe costituire un grave elemento di arresto e di strozzatura per l'intera economia nazionale.

Seramente preoccupato dalle anzidette considerazioni, il Ministero della marina mercantile ha avanzato la proposta, cui hanno aderito la Presidenza del Consiglio dei ministri ed il Ministero dei lavori pubblici, di insediare in seno alla Commissione nazionale per la Programmazione economica una sottocommissione apposita alla quale affidare il compito di redigere un piano di sviluppo e potenziamento dei porti nazionali.

Il lavoro fin qui svolto dagli uffici del Ministero della marina mercantile sarà molto utile per l'elaborazione, di concerto col Ministero dei lavori pubblici, di un organico programma di interventi. La competenza in materia di esecuzione delle opere portuali è del Ministero dei lavori pubblici sul cui bilancio grava il relativo onere finanziario, ma è necessario che il dicastero della Marina mercantile determini le linee di base del piano sotto l'aspetto economico-commerciale e sono lieto dell'iniziativa presa dal ministro Dominedò.

Nel confermare che la questione dei porti è di fondamentale importanza per l'intera economia nazionale, auspico che il grave problema possa trovare la piena e dovuta comprensione da parte degli organi responsabili, in quanto lo escludere ulteriormente questo delicato ramo dalla politica di programmazione significherebbe compromettere lo sviluppo dell'economia del Paese.

Servizi portuali

Nel quadro dei servizi portuali si fa richiamo agli enti portuali (Consorzio autonomo del porto di Genova, Provveditorato al porto di Venezia, Ente autonomo del porto di Napoli, Ente portuale Savona-Piemonte e Azienda portuale dei magazzini generali di Trieste).

Sono riservati ai predetti Organismi la gestione e manutenzione degli impianti portuali, l'amministrazione di aree demaniali, la gestione dei magazzini e dei mezzi meccanici di carico e scarico delle merci e la disciplina del lavoro portuale.

Il Consorzio autonomo del porto di Genova ha ultimamente assunto nuove funzioni con la gestione del nuovo aeroporto di Genova Sestri. Ciò ha comportato l'esigenza di riordinare le norme istitutive del Consorzio stesso. Il Ministero ha, pertanto, elaborato uno schema di provvedimento legislativo per apportare le modifiche necessarie.

Sono stati presi contatti con le Amministrazioni competenti per la formazione dei regolamenti organici del personale impiegato ed operaio del Provveditorato al porto di Venezia, che si aggiungeranno al regolamento organico per l'Ente Autonomo del porto di Napoli, già definito ed approvato con i decreti ministeriali 7 novembre e 5 dicembre 1960.

Data la necessità di mantenere le tariffe dei servizi portuali ad una misura molto bassa allo scopo di poter fronteggiare la concorrenza dei porti stranieri (specie di quelli jugoslavi) nei traffici di transito, permane deficitaria la situazione dell'Azienda portuale dei Magazzini generali di Trieste. Tale situazione deficitaria è già stata registrata negli anni precedenti.

Bisogna in proposito rilevare che, con la attuazione dell'articolo 70, penultimo comma, dello Statuto speciale della regione Friuli Venezia Giulia (legge costituzionale 31 gennaio 1963, n. 1), dovranno essere emanate norme per la costituzione dell'Ente del porto di Trieste e per il relativo regolamento.

Per il potenziamento e per l'ampliamento delle funzioni dell'Ente portuale Savona-Pie-

monte è stato predisposto uno schema di disegno di legge. Attualmente a detto Ente portuale sono affidati compiti limitati.

Agli Enti già indicati si sono aggiunti recentemente l'Ente autonomo del porto di Palermo (legge 14 novembre 1961, n. 1268) per il quale sono in corso i provvedimenti amministrativi per la gestione e il Consorzio del porto di Civitavecchia (legge 9 febbraio 1963, n. 223) per il quale sono in via di attuazione i procedimenti di nomina degli organi previsti dal relativo statuto.

Devo purtroppo rilevare che sono trascorsi due anni dalla approvazione della legge riguardante il porto di Palermo ed ancora nessuna attività concreta si è realizzata.

La gestione dei mezzi meccanici di carico e scarico nei porti di Savona, la Spezia, Livorno, Cagliari, Messina ed Ancona è affidata alle Aziende dei mezzi meccanici, dipendenti dalle locali capitanerie di porto, le quali sono tuttora prive di un definitivo ordinamento organico. Allo scopo di dare un ordinamento organico a tali Aziende (è stato preparato un apposito schema di disegno di legge).

Gli Enti portuali e le Aziende dei mezzi meccanici hanno ottenuto nel decorso esercizio un particolare trattamento tributario per quanto concerne l'imposta di ricchezza mobile e quella sulle società, con l'esenzione dai tributi stessi per i redditi destinati al potenziamento delle opere e degli arredi portuali.

Polizia e sicurezza dei porti.

Mancano attualmente idonei strumenti legislativi diretti a prevenire l'inquinamento delle acque del mare da idrocarburi. Infatti si è ancora in attesa del deposito presso l'I.M.C.O. degli strumenti di ratifica della Convenzione del 1954 e della sottoposizione all'esame del Parlamento di un nuovo disegno di legge che approvi gli emendamenti apportati a detta Convenzione nella successiva conferenza tenutasi a Londra nei mesi di marzo e aprile 1962. Nel frattempo il Ministero della marina mercantile ha impartito dettagliate istruzioni alle Capitanerie di Porto perchè esse, nell'ambito delle rispet-

tive giurisdizioni, procedano a stabilire l'assoluto divieto di inquinare le acque entro i limiti delle acque territoriali ed esplichino una vigilanza assidua sia sull'armamento sia sui depositi costieri di olio minerale, allo scopo di eliminare o ridurre almeno l'inconveniente costituito dall'inquinamento delle acque da residui oleosi o da miscele contenenti idrocarburi. A ciò le capitanerie hanno provveduto a mezzo di specifiche ordinanze le quali prevedono anche la comminazione di pene pecuniarie e disciplinari per i trasgressori. È stato infine raccomandato alle Amministrazioni e agli Enti interessati una quanto più estesa opera di persuasione affinché la fascia costiera compresa entro le 50 miglia stabilite dalla Convenzione del 1954 sia quanto più possibile immune da inquinamento.

Ma tutte queste misure e tutte le disposizioni di legge da emanare resteranno lettera morta se non si provvederà a dotare i porti nazionali di installazioni capaci di recepire i residui da idrocarburi delle navi cisterna. La capacità di queste installazioni deve essere adeguata al volume di traffico di ciascun porto. Per questo è stato condotto sulle esigenze di ciascun porto un approfondito esame onde avere la possibilità di predisporre i progetti per l'esecuzione delle attrezzature sopra dette.

Lavoro portuale.

Gli organi centrali e periferici dell'Amministrazione della Marina mercantile intervengono in maniera continuativa penetrante e determinante nell'ordinamento del lavoro portuale. Ciò avviene in considerazione del carattere eminentemente pubblicistico che il lavoro portuale ha in Italia.

Tra gli interventi degli organi centrali si segnalano:

1) l'intensificazione della funzione ispettiva del Ministero sulle Compagnie e sui gruppi dei lavoratori portuali;

2) un maggiore incentivo dato dal Ministero all'attività del Comitato centrale del lavoro portuale col sottoporre i problemi più fondamentali e vitali del settore all'esa-

me di tale importante Consesso e col promuovere più frequenti riunioni di esso;

3) l'aggiornamento delle norme di massima per il reclutamento delle maestranze;

4) l'attuazione da parte del Ministero di una politica cauta e restrittiva sia nell'estendere la disciplina del lavoro portuale in approdi minori dove essa non sussiste, sia nell'accordare dispense dalla riserva riconosciuta alle Compagnie e ai gruppi portuali là dove quella disciplina è vigente e la felice risoluzione di aspri contrasti sorti in relazione al problema delle « autonomie funzionali » tra i lavoratori e gli utenti portuali (in particolare, va richiamata la vertenza di Savona fra i portuali e la Fornicoke, che è stata recentemente risolta);

5) l'attiva partecipazione del Ministero alle trattative — di concerto col Ministero del lavoro e della previdenza sociale — con l'I.N.A.I.L. e con l'I.N.A.M., nonché con le Associazioni sindacali di categoria per una revisione delle prestazioni e dei contributi interessanti i lavoratori portuali.

Ma il Ministero non si è limitato a quegli interventi che rientrano nella esclusiva competenza dei propri organi centrali. Esso ha seguito (e tuttora segue) con la massima attenzione ogni provvedimento dei propri organi periferici interessante la consistenza numerica dei lavoratori portuali iscritti nei registri (« permanenti ») e associati nelle compagnie e nei gruppi. Infatti il contenimento del numero dei lavoratori portuali in limiti rispondenti alle effettive esigenze dei servizi è uno degli obiettivi più importanti che l'Amministrazione si propone di conseguire per favorire l'adeguamento delle tariffe portuali alla necessità di realizzare bassi costi, necessità sempre più sentita in ogni settore della vita economica.

Parallelamente, sono state impartite direttive intese a trasferire nei registri dei lavoratori portuali permanenti quei lavoratori occasionali la cui media di impiego si avvicina notevolmente a quella dei permanenti.

Nell'intento di alleggerire gli oneri per gli utenti il Ministero costantemente:

1) controlla il costo dei servizi resi dalle imprese portuali;

2) persegue il proposito, in sede di esame dei provvedimenti tariffari per i singoli porti e per le singole prestazioni, di evitare qualsiasi ingiustificato onere per gli utenti.

La media nazionale approssimativa dei guadagni per « giornata vissuta » è stata nel 1962 di lire 3.508 circa per ogni portuale con un aumento di lire 251 rispetto al 1961.

Una azione di coordinamento e di propulsione è stata svolta, ai fini della sicurezza del lavoro, nella compilazione dei regolamenti locali per la prevenzione contro gli infortuni sul lavoro nei porti, in applicazione della Convenzione internazionale O.I.L. del 27 aprile 1932 (« Protezione dei lavoratori portuali contro gli infortuni »).

Nell'intento di stimolare l'adozione di norme e di misure antinfortunistiche sempre più razionali ed efficaci, è stato attentamente seguito l'andamento degli infortuni.

È stata infine data l'adesione di massima, ai fini sia della produttività che della sicurezza, al progetto 7/08-A (prima parte) approvato dall'Agenzia Europea Produttività per la « formazione professionale dei lavoratori portuali ».

Servizi contabili del lavoro portuale.

Gestione del bilancio speciale per gli uffici del lavoro portuale istituito con il regio decreto-legge 24 settembre 1931, n. 1277.

Le entrate del bilancio in questione sono costituite dai proventi delle contribuzioni per promuovere l'elevazione fisica e morale dei lavoratori portuali. Tali contribuzioni sono poste a carico sia dei datori di lavoro, sia dei medesimi lavoratori.

Le spese che gravano sul bilancio speciale sono:

a) spese per il funzionamento degli uffici del lavoro portuale e per l'ordinamento del lavoro. La spesa autorizzata a tale scopo nell'esercizio finanziario 1962-63 a carico del bilancio speciale per il periodo 1° luglio 1962 ad oggi, è di lire 14.831.741.

b) spese per l'elevazione fisica e morale dei lavoratori portuali, per la loro tutela sul

lavoro e per l'accrescimento del loro rendimento, per il promuovimento di studi intesi al perfezionamento dei sistemi di lavoro, per opere di assistenza degli operai e delle loro famiglie. Per provvedimenti relativi all'assistenza, alla tutela della integrità fisica e dell'elevatezza morale dei lavoratori e delle loro famiglie è stata autorizzata nell'esercizio 1962-63 a carico del bilancio speciale per il periodo dal 1° luglio 1962 ad oggi la spesa di lire 49.502.000.

c) spese per l'amministrazione e il funzionamento del bilancio speciale per gli uffici del lavoro portuale. La spesa autorizzata è di lire 3.187.050.

Complessivamente sono state autorizzate a carico del bilancio speciale spese per lire 67.520.791.

3.

PROBLEMI TECNICI RELATIVI AL LAVORO MARITTIMO

IL LAVORO MARITTIMO

Idoneità fisica della gente di mare.

L'idoneità fisica della gente di mare è regolata dal regio decreto-legge 14 dicembre 1933, n. 1773, convertito nella legge 22 gennaio 1934, n. 244, modificata ed integrata dalla legge 28 ottobre 1962, n. 1602.

Con la predetta legge viene stabilito che gli iscritti nelle matricole della gente di mare di prima e seconda categoria non possono essere arruolati se non producono un certificato rilasciato da un medico della competente Cassa Marittima per l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro e le malattie della gente di mare, attestante la loro attitudine fisica al lavoro al quale debbono essere impiegati a bordo.

Titoli ed abilitazioni professionali marittimi.

Allo scopo di accelerare la formazione di nuovi ufficiali della Marina mercantile, in modo da risolvere i numerosi problemi de-

rivanti dalla carenza degli stessi, e di elevare i limiti di abilitazioni relative ai titoli professionali minori, in modo da facilitare l'armamento delle navi di modesto tonnellaggio, sono state apportate sostanziali modifiche agli articoli del Regolamento per l'esecuzione del Codice della Navigazione (navigazione marittima), concernenti la disciplina dei titoli professionali marittimi.

Tali modifiche, che riguardano principalmente la disciplina dei titoli, di aspirante capitano di lungo corso e aspirante capitano di macchina e quella dei titoli di padrone marittimo, meccanico navale e fuochista autorizzato, sono state apportate con il decreto del Presidente della Repubblica 18 febbraio 1963, n. 678.

Le norme relative ai titoli di aspirante capitano di lungo corso e di macchina, sono state modificate soprattutto nella parte riguardante i requisiti prescritti per il conseguimento dei titoli stessi: così la durata dei tirocinii pratici richiesti è stata ridotta da 30 a 18 mesi; per il titolo di aspirante capitano di lungo corso è stato abolito il requisito della navigazione su navi nazionali e, per il titolo di aspirante capitano di macchina è stato consentito di effettuare il tirocinio di navigazione indifferentemente su piroscafi o su motonavi.

Le norme relative ai titoli di padrone marittimo per il traffico e per la pesca, di meccanico navale di prima classe e di seconda classe per motonavi e di fuochista autorizzato sono state anche esse modificate: tale modifica è consistita nell'aumentare i limiti di abilitazione relativi ai titoli stessi e nel consentire ai marittimi in possesso di tali titoli di essere imbarcati come ufficiale su navi che effettuino navigazione oltre il Mediterraneo.

Non tutti i benefici derivanti dal decreto in parola potranno essere avvertiti immediatamente; comunque, fin dall'entrata in vigore del provvedimento si è avuta la possibilità di facilitare la formazione degli stati maggiori delle navi di stazza lorda non superiore alle 2.000 tonnellate.

Benefici di maggiore portata si potranno avere in prosieguo di tempo, allorchè numerosi allievi capitani di lungo corso e di mac-

china potranno, avvalendosi delle norme che consentono di conseguire i titoli di aspirante capitano di lungo corso e di macchina dopo il compimento di tirocini relativamente brevi, concorrere a risolvere il problema della formazione degli stati maggiori delle navi di maggiore tonnellaggio.

Il Ministero della marina mercantile ha inoltre di recente predisposto uno schema di decreto del Presidente della Repubblica che, in attuazione dell'articolo 130 del Regolamento per la sicurezza delle navi mercantili e della vita umana in mare, detta norme per il conferimento del brevetto di marittimo abilitato per imbarcazioni di salvataggio.

In attesa che il provvedimento venga approvato, la materia rimane attualmente regolata da una circolare ministeriale in data 30 giugno 1932.

Collocamento della gente di mare.

Si sta predisponendo uno schema di regolamento per la formazione di un turno unico nazionale di imbarco degli allievi ufficiali di coperta e di macchina, da istituirsi presso l'ufficio autonomo di collocamento della gente di mare di Genova.

Gli scopi che vengono perseguiti con la formazione del detto turno unico sono quelli di assicurare la massima uniformità possibile nella distribuzione degli imbarchi fra tutti gli allievi, di coperta e di macchina, sulle navi mercantili nazionali, e di consentire che l'andamento degli imbarchi degli allievi sia continuamente seguito al fine di adottare, con tempestività, i provvedimenti che, di volta in volta, si rendono necessari.

Igiene ed abitabilità degli equipaggi a bordo delle navi mercantili.

È auspicabile che quanto prima venga rivista la legge 16 giugno 1939, n. 1045, sulle condizioni dell'igiene e dell'abitabilità degli equipaggi a bordo delle navi mercantili. Infatti, essendo trascorsi 24 anni dalla emanazione della predetta legge è più che mai sentita la necessità di adeguarla ai notevoli

progressi intervenuti in campo tecnico ed alle aumentate esigenze da parte degli equipaggi.

Materia sindacale.

Durante gli scorsi mesi di aprile e maggio sono stati stipulati importanti accordi sindacali.

Il 9 aprile 1963 è stato stipulato un accordo sindacale tra la Federazione italiana dell'armamento di linea, l'Associazione sindacale « Intersind », l'Associazione sindacale per le aziende petrolchimiche e collegate a partecipazioni statali e le seguenti Organizzazioni sindacali dei marittimi: Unione italiana marittimi, Federazione sindacati dipendenti aziende di navigazione, Sindacato autonomo nazionale ufficiali marina sovvenzionata, Gruppo sindacale autonomo funzionari società di preminente interesse nazionale. L'accordo non è stato sottoscritto dalla F.I.L.M.-C.I.S.L., dalla F.I.L.M.-C.G.I.L., dalla C.I.S.N.A.L.-MARE, dal S.A.N.C.A.L. e dal S.A.N.C.A.N. Si è quindi avuta una mediazione ministeriale per indurre anche queste organizzazioni di lavoratori a sottoscrivere il predetto accordo sulla base di ulteriori miglioramenti in favore del personale marittimo: felicemente conclusa nel luglio col lodo del ministro Dominedò.

L'accordo, che è stato approvato dal Ministero della marina mercantile il 12 aprile 1963, concerne i seguenti argomenti:

- a) l'interpretazione e l'applicazione di norme contrattuali;
- b) la costituzione di una Commissione di Studio, composta di 5 rappresentanti dell'armamento e di 5 rappresentanti dell'Organizzazione sindacale dei lavoratori, firmatari dell'accordo, al fine di esaminare i problemi relativi all'opportunità di assicurare una maggiore continuità di lavoro ai marittimi iscritti ai turni particolari e di formulare delle proposte che dovranno essere sottoposte alle decisioni delle parti in occasione del rinnovo dei contratti collettivi di lavoro;
- c) la formulazione di voti ai competenti organi ministeriali affinché sia avviata la

procedura prevista dalle vigenti disposizioni legislative in materia di massimale e di prestazioni alla Gestione speciale della Cassa nazionale di previdenza marinara;

d) la proposta di aumentare del 20 per cento le vigenti competenze mensili per la determinazione dei contributi e delle pensioni degli iscritti alla Cassa nazionale di previdenza marinara;

e) l'erogazione di compensi straordinari bimestrali ai marittimi imbarcati nel regime del contratto di arruolamento, al personale di stato maggiore in ruolo organico delle Società di preminente interesse nazionale, agli addetti agli uffici e al personale operaio in servizio a terra delle Società di preminente interesse nazionale;

f) l'affissione, nelle sedi e negli uffici delle Società nonchè a bordo delle navi, delle comunicazioni sindacali e la concessione di permessi orari retribuiti ai lavoratori, degli uffici o delle navi, membri di organi direttivi sindacali.

In data 20 aprile 1963 il Sindacato generale armatori e l'Associazione armatori liberi hanno concordato con la F.I.L.M.-C.I.S.L., F.I.L.M.-C.G.I.L., C.I.S.NAL.-MARE, S.A.N. C.A.M. e il S.A.N.C.A.L., di anticipare di un anno, e cioè al 31 dicembre 1963, la scadenza dei vigenti contratti nazionali di arruolamento della marina libera. L'accordo non è stato sottoscritto dall'U.I.M. e dal F.E. D.E.R.S.I.N.D.A.M.

In data 16 maggio 1963, infine, è stato stipulato fra il Sindacato generale armatori, la Associazione armatori liberi, la Federazione nazionale armatori e l'Unione nazionale armatori di rimorchiatori marittimi e portuali, da una parte, e la F.I.L.M.-C.I.S.L., la F.I.L.M.-C.G.I.L., la F.E.D.E.R.S.I.N.D.A.M., l'U.I.M., la C.I.S.NAL.-MARE ed il S.I.N. P.A.R., dall'altra parte, un accordo sindacale che prevede l'erogazione di compensi straordinari al personale dei rimorchiatori, alle date del 1° giugno e 15 agosto 1963, ma l'importanza maggiore dell'accordo consiste nel fatto che la scadenza del vigente contratto collettivo di lavoro per il personale imbarcato sulle unità adibite al servizio di rimorchio ed al soccorso delle navi è stata anticipata di 9 mesi, e cioè al 31 marzo 1964.

Come è dato dedurre da quanto è stato accennato in materia di accordi sindacali, il numero elevato di organizzazioni che rappresentano gli armatori ed i lavoratori rendono particolarmente difficile lo svolgimento di trattative, la conclusione di accordi ed ogni eventuale opera di mediazione ministeriale.

ISTRUZIONE MARINARA

Formazione professionale del personale marittimo

Le categorie interessate ai problemi riguardanti la formazione del personale marittimo si sono vivamente preoccupate per l'entrata in vigore della legge 31 dicembre 1962, n. 1859, che istituisce la scuola media unica e che dispone, tra l'altro, l'abolizione delle scuole di avviamento professionale.

Queste preoccupazioni riguardano particolarmente la formazione scolastica degli aspiranti ai titoli professionali di padrone marittimo e di meccanico navale di prima classe, titoli che attualmente vengono conseguiti quasi esclusivamente dai giovani provenienti dalle scuole professionali a tipo marinaro e, in particolare, dalle scuole marittime dell'Ente nazionale per l'educazione marinara (E.N.E.M.).

Mi auguro che venga esaminata una soluzione che pur mantenendosi fedele ai principi della legge che istituisce la scuola media unica venga consentito alle scuole professionali marittime, ed in particolar modo alle scuole dell'E.N.M., di continuare a svolgere la propria attività.

Un altro problema è costituito dalla necessità di addestrare gli ufficiali di coperta della marina mercantile all'uso del radar. Si tratta di un problema molto urgente poichè all'impiego sempre crescente del radar sul naviglio mercantile e allo sviluppo che tale applicazione comporta nella navigazione non corrisponde la presenza in Italia di scuole radar munite dell'idonea attrezzatura e di personale istruttore.

Per ovviare a questa mancanza, è stato creato a Genova l'Ente Istituti osservatori radar « Guglielmo Marconi » mentre a La

Spezia è sorta una scuola radar sotto l'egida del Consorzio provinciale obbligatorio per la istruzione.

Allo scopo di rendere sempre più efficienti le scuole radar, per quanto riguarda la loro organizzazione tecnica e didattica, si renderà necessario istituire appositi fondi che dovranno essere concessi sotto forma di contributi per migliorare la loro attrezzatura in relazione ai continui progressi della scienza e per la preparazione professionale degli istruttori e per il funzionamento delle scuole stesse.

Nell'attesa della realizzazione delle iniziative di cui sopra, il Ministero della marina mercantile, sin dal 1962, ha preso accordi con il Dicastero della difesa-marina, allo scopo di fare effettuare dei corsi di addestramento agli ufficiali di coperta della marina mercantile presso il Centro di addestramento S.I.O.C. di Taranto, unico Ente in possesso dell'apparecchiatura necessaria per lo svolgimento dei corsi stessi.

PREVIDENZA MARINARA

In materia di previdenza marinara è più che mai sentita la necessità di migliorare le pensioni della gente di mare e di risolvere problemi particolari riguardanti la categoria dei marittimi.

In considerazione di tutto ciò è stato dato incarico ad un'apposita Commissione di esaminare uno schema di provvedimento diretto a risolvere sia il problema della copertura dell'ulteriore onere derivante dalla rivalutazione delle pensioni ai marittimi sia quello dell'equilibrio di gestione della Cassa.

Per l'emanazione del detto provvedimento è necessario però un più largo intervento finanziario dello Stato.

Infatti, un aumento dei contributi a carico degli armatori e dei lavoratori del mare avrebbe ripercussioni sfavorevoli sia per l'armamento italiano da traffico impegnato nella gara per l'acquisizione dei noli in campo internazionale sia per l'armamento da pesca attualmente in crisi. Il concorso finanziario dello Stato diventa inoltre necessario in favore della Cassa in quanto nelle finalità del provvedimento da emanare rientrano

il riconoscimento dei servizi militari o equiparati compiuti dai marittimi e l'equiparazione della pensione ai marittimi alla comune assicurazione obbligatoria invalidità e vecchiaia.

In seguito all'aumento delle retribuzioni dei marittimi conseguente agli ultimi accordi sindacali, si è reso inoltre necessario predisporre uno schema di decreto previdenziale riguardante l'approvazione di nuove tabelle di competenze medie mensili per la determinazione della misura dei contributi e delle pensioni degli iscritti alla « Gestione marittimi della cassa ».

Rimane tuttora aperto il problema vivamente sentito dal personale marittimo della unificazione delle Casse marittime che appare auspicabile si realizzi con una certa tempestività, per una migliore giustizia distributiva. Faccio voti, quindi, perchè l'onorevole Ministro si interessi attivamente del problema.

4.

REGISTRO ITALIANO NAVALE

Ritengo doveroso, trattando dei diversi problemi che inquadrano l'attività tutta della marina mercantile, ricordare con rapidissimo cenno l'attività del Registro navale che è strettamente legata alla vita del natante e lo segue dalla progettazione alla costruzione, al collaudo e poi alla sorveglianza dell'efficienza in tutti i suoi aspetti.

Ricordo che un alto dirigente del Registro concepiva la figura del tecnico ingegnere del Registro come quella del Magistrato e devo riconoscere che aveva ragione perchè sempre il giudizio sulla navigabilità sulla garanzia di sicurezza è legato ad una istruttoria tecnica e deve essere improntato alla più assoluta scrupolosità ed esattezza.

Compito preminente del Registro italiano navale è l'esercizio della classificazione delle navi mercantili e dei galleggianti, analogo a quello svolto dagli Istituti similari stranieri. A tale scopo l'Istituto effettua:

la visita e la classificazione delle navi e dei galleggianti di qualunque bandiera;

l'esame, agli effetti della classificazione predetta, di piani di nuove costruzioni, di trasformazioni o di grandi riparazioni di impianti e sistemazioni varie di bordo;

il collaudo di materiali, oggetti ed apparecchi che siano destinati alla costruzione, allestimento ed armamento di navi o galleggianti aspiranti alla classificazione presso il Registro o che si trovino a bordo di navi o galleggianti già classificati presso di esso;

la sorveglianza alla costruzione, all'allestimento ed armamento, alle trasformazioni e grandi riparazioni delle navi, dei galleggianti, degli impianti e sistemazioni varie di bordo, di cui ai precedenti nn. 1 e 2;

le visite di prima classificazione di navi e galleggianti costruiti senza la sorveglianza del Registro;

le visite periodiche ed occasionali alle navi e galleggianti classificati presso il Registro, per la conservazione della classe;

le operazioni attinenti alle funzioni di perito tecnico e di collaudatore per quanto concerne le industrie navali o connesse all'attività navale.

Compiti connessi, ai quali il Registro italiano navale adempie per delega dello Stato sono:

le operazioni o funzioni attinenti all'accertamento ed al controllo delle condizioni di navigabilità per le navi ed i galleggianti non classificati;

il controllo tecnico sulle costruzioni navali;

l'applicazione delle norme previste dai Regolamenti internazionali e dal Regolamento nazionale per la sicurezza delle navi mercantili e della vita umana in mare;

l'assegnazione della linea di massimo carico;

la stazzatura delle navi;

le attribuzioni previste dal regio decreto-legge 10 marzo 1938, n. 330, recante provvedimenti a favore della industria delle costruzioni navali e dell'armamento.

Dopo la esposizione obiettiva dei compiti dell'Istituto sorge spontaneo il quesito: quali debbono essere i futuri sviluppi del Re-

gistro italiano? Su quali fondamentali criteri il Registro dovrà orientare la sua attività?

Importantissimi i compiti relativi alla classificazione.

Istituti simili stranieri quali il Lloyd Register, l'American Bureau of Shipping, il Bureau Securitas tanto per citarne i principali, ammettono all'assegnazione della classe la massima importanza anche ai fini della sicurezza della navigazione e della vita umana in mare, pur lasciando questa attività di carattere pubblicistico alla competenza esclusiva e all'esame dei rispettivi Governi.

In Italia invece lo Stato ha ritenuto di devolvere al Registro il controllo tecnico e l'applicazione della legge sulla sicurezza della vita umana in mare. Come accennato in precedenza nel nostro Paese le due funzioni, privatistica l'una (classificazione) e pubblicistica l'altra (controllo tecnico e sicurezza della navigazione e della vita umana in mare) si accentrano in un solo organo e cioè il Registro navale. Su questo gravano quindi la responsabilità e una intensa attività di lavoro.

Come è stata svolta finora questa attività? Possiamo affermare che al sacrificio dei tecnici e degli altri funzionari del R.I.N.A. ha corrisposto sempre un risultato nettamente positivo.

Però e qui è il caso di soffermarsi, le possibilità umane sono quelle che sono: mezzi e personale sono troppo ridotti di fronte al lavoro che deve affrontare il R.I.N.A.

Occorre perciò potenziare l'Istituto con uomini, soprattutto ingegneri e con strumenti di lavoro. Poichè il lavoro affidato al Registro riguarda in gran parte lavoro affidatogli dallo Stato che non ha una propria organizzazione tecnica, nè sarebbe possibile crearla senza cadere nell'inconveniente di compromettere l'efficienza dei servizi per un tempo di cui non riesce facile prevedere la durata, sarebbe necessario che lo Stato, in riconoscimento dei servizi resi dal Registro, contribuisse nella forma che esso riterrà più idonea ad incrementare e perfezionare i mezzi di lavoro del R.I.N.A. (uomini, strumenti scientifici, pubblicazioni tecniche).

5.

PESCA

SITUAZIONE GENERALE

Prima di procedere ad un esame dettagliato della situazione attuale della pesca, è opportuno mettere in evidenza l'accresciuta importanza economica della pesca marittima e porre l'accento sulla situazione generale di questo importante settore dell'industria italiana.

Per dare immediatamente un'idea dell'importanza della pesca marittima italiana, dal punto di vista non solo economico, ma anche politico e sociale, dati i capitali e mezzi impiegati ed il numero di coloro che vivono della pesca, è bene riportare alcune cifre riflettenti la situazione al 1° gennaio 1963 e riferentisi alla consistenza della flotta da pesca a motore, all'entità della produzione ed al numero complessivo di coloro che traggono dall'attività peschereccia i loro mezzi di sussistenza sia direttamente che indirettamente. Alla data sopra indicata si avevano: 15.619 unità da pesca motorizzate, di cui 12.058 motobarche e 3.561 motopescherecci, per complessive 129.328 t.s.l. e per un valore dei soli scafi ed apparati motori di lire 47.110.397.000.

Questa cifra aumenta di molto se ad essa si aggiunge il valore delle attrezzature e degli apparecchi usati specificamente per la pesca.

Si è verificata, rispetto al corrispondente periodo del 1961, una diminuzione nella produzione di circa 17.000 tonnellate dovuta soprattutto alla particolare inclemenza stagionale. La produzione, nel 1962, è stata infatti di complessive tonnellate 195.092 per un valore di lire 58.891.747.000.

Il numero complessivo dei lavoratori addetti alla pesca marittima, sia come personale navigante, sia in attività a terra, era di 132.898 unità; tenendo, però, conto di tutti coloro che lavorano nelle fabbriche di reti, di cavi, di motori marini usati esclusivamente per la pesca e nei cantieri, il numero totale aumenta non poco e quindi, facendo una

media della composizione familiare, si può affermare che dall'industria della pesca traggono mezzi di sussistenza circa un milione e mezzo-due milioni di individui.

Per ciò che concerne la situazione generale della nostra pesca marittima, dobbiamo dire che i problemi relativi a questo settore dell'industria si configurano con diversità spesso sostanziali (comportando, di conseguenza, difficoltà di soluzione da non sottovalutare) a seconda che si tratti di *piccola pesca* (esercitata con mezzi removelici o a motore di piccola potenza), di *pesca costiera* (esercitata con motopescherecci che possono spingersi fino a 20 miglia dalla costa), di *pesca mediterranea e di altura* (esercitata con navi che battono banchi di pesca di quasi tutto il Mediterraneo, anche a grande distanza dalle loro basi di armamento) o di *pesca oceanica* (esercitata con navi spesso di grosso tonnellaggio che si spingono oltre gli stretti ed effettuano campagne di due, tre ed anche quattro mesi e che possono considerarsi vere e proprie industrie galleggianti).

Ma la necessità di studiare caso per caso una soluzione diversa per questi problemi, evitando una soluzione in blocco, non deriva solamente dalle diversità dei settori nei quali si suddivide la pesca, ma anche dalle condizioni di lavoro dei nostri pescatori, spesso sostanzialmente differenti da un litorale all'altro e dal fatto che questi problemi si atteggiano in maniera differente a seconda che si tratti di *problemi di ordine interno* (porti pescherecci, conservazione e trasporto in regime di freddo del prodotto ittico e suo collocamento sui mercati di produzione e consumo) o di *problemi di ordine internazionale* (dovuti soprattutto alla preclusione di zone di pesca ai nostri pescatori in seguito all'ultimo conflitto e *alla tendenza dei paesi che hanno da poco raggiunto l'indipendenza* di estendere le acque riservate alla pesca dei battelli nazionali fino alla linea di 12 miglia marine dalla linea di base).

Ma occorre che la soluzione di questi vari problemi sia inserita in un piano di aiuti a lungo (o in *ogni caso a medio*) termine che, tenendo conto di tutti i settori nei quali si

suddivide la nostra pesca marittima, mette a disposizione degli operatori economici i mezzi necessari per l'adeguamento della flotta, il miglioramento e addirittura il rinnovamento totale delle attrezzature, soprattutto di ponte, per la costituzione di un'efficiente « catena del freddo », eccetera. Per la soluzione dei vari problemi è oggi più che mai necessario perseguire una vera e propria « politica della pesca » non essendosi dimostrati idonei al raggiungimento dell'effetto voluto, proprio per la loro frammentarietà, i vari provvedimenti emanati dalla fine della guerra ad oggi.

In conclusione dobbiamo dire che l'attività della pesca deve essere aiutata in quanto tutto il danaro speso per potenziare la pesca produrrà effetti economici positivi per l'intera economia del Paese. Infatti oggi la produzione nazionale è insufficiente per il fabbisogno del paese tanto che il valore complessivo dei prodotti ittici freschi o congelati, essiccati o preparati e conservati, importati dall'estero nel 1962 assomma a 45 miliardi di lire.

Ciò premesso, si passa all'esame della situazione attuale e dei problemi particolari.

DISCIPLINA DELLA PESCA

Occorre riunire in un nuovo testo tutte le disposizioni legislative riguardanti la disciplina della pesca marittima, in modo da regolamentare completamente la materia — dagli organi preposti alla disciplina della pesca all'addestramento professionale e ai divieti di pesca — mediante un provvedimento unico che tenga conto dei vari settori in cui si suddivide la pesca marittima, nonché delle differenti condizioni di lavoro dei nostri pescatori a seconda che si trovino su questo o quel litorale dell'Italia.

Il testo unico attualmente in vigore, che risale al 1931 ed il cui regolamento porta la data del 1882 non è, infatti, più rispondente alle esigenze dei nostri tempi. Troppo numerosi, inoltre, sono stati i provvedimenti emanati per ovviare, di volta in volta, alle deficienze di tale testo unico ed essi, mancando di un criterio unitario, non hanno raggiunto l'effetto voluto. Altrettanto nume-

rose e frammentarie sono state le ordinanze emanate dalle Amministrazioni provinciali.

Al fine di unificare tutte le disposizioni legislative riguardanti la pesca marittima, era già stato predisposto il testo del disegno di legge concernente la regolamentazione dell'intera materia. Detto disegno di legge fu presentato al Senato nella decorsa legislatura, ma l'iter parlamentare non fu portato a termine e pertanto il progetto non ha potuto essere tramutato in legge.

Risulta però che il testo è stato recentemente presentato dal Ministro della marina mercantile e approvato dal Consiglio dei ministri. Formulo il voto che possa rapidamente essere esaminato dal Parlamento colmando così una lacuna che è in atto molto dannosa all'esercizio della pesca.

Uno dei problemi più gravi è quello della vigilanza allo scopo di reprimere la pesca di frodo.

Sono a tutti noti i danni causati e da coloro che usano sostanze esplosive e da quei motopescherecci che, praticando la pesca a strascico in vicinanza delle coste, determinano danni gravissimi sia all'ittiofauna che alle attrezzature da posta.

Non conosco il testo della nuova legge, ma certamente dovranno determinarsi sanzioni gravi per tutti i pescatori di frodo.

Uno degli strumenti più efficaci per ottenere tangibili risultati dovrà però essere quello di dare alle Capitanerie di Porto la possibilità di esercitare la necessaria vigilanza servendosi di mezzi nautici efficienti coi quali poter agire anche in condizioni atmosferiche sfavorevoli.

Notizie assunte presso il Comando generale delle Capitanerie indicano che proprio seguendo questa strada già si nota un certo miglioramento della situazione.

LAVORATORI ADDETTI ALLA PESCA

a) *Impiego e qualificazione professionale*

In questi ultimi anni si è verificato in molti settori lavorativi, specie in quelli dell'agricoltura e della pesca, un fenomeno assai preoccupante costituito dall'esodo dei lavo-

ratori. Nell'ambito della pesca risultano maggiormente colpite dal fenomeno la piccola e la media pesca.

I pescherecci sono infatti costretti ad andare in mare con equipaggi ridotti.

Le cause dell'esodo dei lavoratori addetti alla pesca vanno ricercate nel fatto che la pesca è una attività troppo influenzata da fattori meteorologici, molto faticosa e poco redditizia. Il pescatore cerca di trovare in altri settori lavorativi ed anche all'estero un lavoro che gli garantisca un salario più sicuro e un ben definito orario di lavoro.

Il personale navigante, che nel 1960 ammontava a 131.000 unità, è sceso nel 1961 a 124.888 unità. Alla data del 31 dicembre 1962 il numero dei pescatori era 118.900.

Si è avuta, pertanto, una diminuzione di 6.412 unità nel 1961 e una ulteriore di 5.988 unità nel 1962.

Non migliore è la situazione del personale qualificato da imbarcare al comando ed alla conduzione dell'apparato motore dei natanti da pesca.

Per ovviare alla carenza di personale navigante è stato recentemente abolito il limite massimo di età per l'iscrizione fra la gente di mare di 3ª categoria ed è stata portata l'estensione della pesca costiera da 6 a 20 miglia dalla costa.

Per ovviare, invece, alla deficitaria situazione del personale qualificato, sono stati ampliati, con decreto del Presidente della Repubblica 19 febbraio 1963, n. 678, i limiti di abilitazione previsti dal vigente regolamento al Codice della navigazione.

I provvedimenti menzionati sono di data troppo recente per poterne valutare gli effetti.

Per quanto riguarda i rapporti di lavoro, sussiste una notevole difficoltà alla formazione di un contratto nazionale, data la differenza di consuetudini tra centro e centro.

Infatti ogni marineria ha un contratto locale per l'arruolamento degli equipaggi dei natanti da pesca.

Il contratto tradizionale nel settore della pesca è il c. d. « contratto alla parte ». Il ricavato della vendita del prodotto pescato toglie le spese comuni, ossia le spese necessarie al compimento della spedizione, viene diviso tra armatore ed equipaggio, secondo

una percentuale che varia da una marineria all'altra. La parte spettante all'equipaggio viene suddivisa fra i vari membri tenendo conto della qualifica rivestita a bordo.

Alcuni contratti di arruolamento degli equipaggi delle navi destinate alla pesca atlantica (ad esempio Genepesca) prevedono una paga fissa con un premio di produzione commisurato alla qualità di prodotto pescato.

b) *Tutela previdenziale ed assistenziale del pescatore*

Pescatori che prestano lavoro subordinato

La disciplina giuridica per i pescatori imbarcati su natanti muniti di ruolo di equipaggio (navi maggiori) è contenuta nella legge 12 ottobre 1960, n. 1187, nel regio decreto 17 agosto 1935, n. 1765, e nella legge 24 aprile 1938, n. 831. I pescatori che prestano lavoro subordinato usufruiscono, pertanto, del trattamento specifico degli altri lavoratori del mare.

I rischi coperti sono: infortuni, malattie professionali e non professionali, invalidità, vecchiaia e superstiti.

La misura dei contributi varia a seconda che si tratti di navi di stazza lorda inferiore o superiore alle 300 tonnellate.

La detta categoria di pescatori usufruisce inoltre:

delle prestazioni previste dal regio decreto 17 agosto 1935, n. 1765 e successive modificazioni, concernenti l'assicurazione obbligatoria degli infortuni sul lavoro e delle malattie professionali;

delle prestazioni previste dalla legge 24 aprile 1938, n. 831, concernente l'assicurazione contro le malattie per la gente di mare;

della pensione stabilita dalla tabella annessa legge 12 ottobre 1960, n. 1183.

Pescatori autonomi o associati in cooperative

La disciplina giuridica per i pescatori autonomi o associati in cooperative è contenuta nella legge 13 marzo 1958, n. 250. Que-

sti pescatori, che esercitano la pesca quale esclusiva o prevalente attività lavorativa su navi di stazza lorda non superiore alle 10 tonnellate, usufruiscono pertanto del trattamento comune degli altri lavoratori dell'industria.

I rischi coperti sono: infortuni, malattie professionali e non professionali, invalidità, vecchiaia e superstiti.

L'assicurazione grava in parte sul pescatore e in parte sullo Stato.

I pescatori autonomi o associati in cooperative, che esercitano la pesca come attività professionale unica o prevalente su natanti di stazza lorda inferiore alle 10 tonnellate, beneficiano a norma dell'articolo 9 della legge 13 marzo 1958, n. 250:

delle prestazioni previste dal regio decreto legislativo 17 agosto 1935, n. 1765, e successive modificazioni, riguardante l'assicurazione obbligatoria degli infortuni sul lavoro e delle malattie professionali;

delle prestazioni previste dal regio decreto legislativo 4 ottobre 1935, n. 1827, e successive modificazioni, per quanto riguarda l'assicurazione per l'invalidità, vecchiaia e superstiti e per la tubercolosi, esclusa la disoccupazione;

delle prestazioni previste dal regio decreto legislativo 17 giugno 1937, n. 1048, e successive modificazioni, riguardante gli assegni familiari nel settore dell'industria, solo per i pescatori associati in cooperative o compagnie;

delle prestazioni previste dalla legge 11 gennaio 1943, n. 138, e successive modificazioni, riguardante l'assicurazione per le malattie ai lavoratori.

c) *Questioni in atto relative alla tutela previdenziale ed assistenziale dei pescatori*

I problemi attinenti alla tutela previdenziale ed assistenziale dei pescatori, attualmente sono:

revisione delle tabelle delle competenze medie per la determinazione dei contributi e delle pensioni agli iscritti alla gestio-

ne marittimi della Cassa nazionale previdenza marinara;

applicazione dell'articolo 1287 del Codice della navigazione agli effetti previdenziali;

revisione delle tabelle dei salari medi e convenzionali per la determinazione dei contributi e delle indennità spettanti ai pescatori in caso di infortunio;

estensione ai familiari dei pescatori dell'assistenza ospedaliera.

Per quanto riguarda il problema della revisione delle tabelle delle competenze medie esso deriva da una situazione di contrasto fra le esigenze dei pescatori e le possibilità degli armatori da pesca. Infatti le tabelle delle competenze medie per la determinazione dei contributi e delle pensioni agli iscritti alla gestione marittima della Cassa nazionale della previdenza marinara, per quanto riguarda la pesca, risalgono di fatto al 1° giugno 1953. Le competenze medie risultano, pertanto, inadeguate rispetto alla effettiva misura delle retribuzioni in base alle quali debbono essere determinate. La richiesta dei sindacati dei lavoratori del mare per un aumento delle competenze medie ha suscitato l'opposizione degli armatori da pesca. Questi ultimi fanno presente lo stato di permanente depressione del settore ed affermano che un miglioramento all'apparato contributivo della pesca alla gestione della Previdenza marinara potrà essere raggiunto attraverso un adeguato concorso dello Stato.

Il problema riguarda esclusivamente i pescatori e gli armatori da pesca. Infatti, per le altre categorie di marittimi le tabelle allegate alla legge 25 luglio 1952, n. 915, subirono già un incremento medio del 30 per cento con decorrenza 1° giugno 1957 (legge 10 ottobre 1960, n. 1183). Inoltre l'armamento da traffico, compreso quello minore, si è espresso favorevolmente di fronte alla richiesta dei sindacati dei lavoratori del mare per un nuovo aumento delle competenze medie.

Il problema riguardante l'applicazione dell'articolo 1287 del Codice della Navigazione agli effetti previdenziali deriva dall'attuazio-

ne finora soltanto parziale dell'articolo stesso.

L'articolo, infatti, stabilisce che la licenza di cui sono munite le navi minori ai sensi dell'articolo 153, è equiparata alle carte di bordo delle navi maggiori anche agli effetti delle leggi per le assicurazioni sociali e per la previdenza, quando si tratti di navi di stazza lorda superiore alle dieci tonnellate ovvero di navi con apparato motore superiore ai 25 cavalli asse o 30 cavalli indicati, anche se costituisca mezzo di propulsione ausiliario.

Questa norma finora è stata applicata soltanto per ciò che concerne le assicurazioni sociali.

I sindacati dei lavoratori del mare chiedono, e la richiesta appare fondata essendo rivolta ad ottenere l'attuazione di una norma di legge, che l'articolo 1287 venga regolarmente applicato anche per ciò che concerne il settore previdenziale. Lo scopo di questa richiesta è quello di fare in modo che gli equipaggi dei natanti, sia da traffico che da pesca, che rientrano nei limiti sopra indicati, possano beneficiare della Previdenza marinara.

Sempre a proposito della tutela previdenziale ed assistenziale dei pescatori, si impone un terzo problema: quello della revisione delle tabelle dei salari medi convenzionali per la determinazione dei contributi e delle indennità spettanti ai pescatori in caso di infortunio. Tale tabella, infatti, risale al 1947 e di conseguenza non corrisponde più alla situazione attuale.

Per quanto riguarda, infine, l'ultima questione segnalata, è opportuno estendere ai familiari di tutti i pescatori l'assistenza ospedaliera, della quale già usufruiscono, in forza degli accordi sindacali, i familiari dei marittimi addetti al traffico e in base alla legge n. 250 del 1958, anche i familiari dei lavoratori addetti alla piccola pesca.

d) *Pescatori indigenti*

L'esiguità degli stanziamenti non consente un efficace intervento a favore dei pescatori sinistrati; il bilancio al nostro esame prevede a tal fine uno stanziamento di lire

50 milioni rispetto ai 100 milioni stanziati nel decorso esercizio finanziario.

Essendo il capitolo suddiviso in tre articoli, riguardanti rispettivamente i pescatori, i marittimi e gli enti con finalità attinenti alla marina mercantile, lo stanziamento a favore dei pescatori risulta di soli 24 milioni, anziché dei 35 milioni necessari. Non possono, pertanto, beneficiarne quei lavoratori addetti alla piccola pesca che, a seguito di mareggiate, fortuali, eccetera subiscono danni o addirittura perdono le attrezzature da pesca.

Sarebbe pertanto necessario un congruo aumento dello stanziamento.

Una attività volta alla concessione di sussidi ai piccoli pescatori sinistrati viene svolta anche dalla Fondazione assistenza e rifornimento per la pesca (F.A.R.P.). La F.A.R.P., inoltre, svolge anche un efficace servizio di credito a basso tasso di interesse, destinato al rinnovo delle attrezzature da pesca ed alla motorizzazione delle barche removeliche dei lavoratori addetti alla piccola pesca.

e) *Case per i pescatori*

Non esistono a tutt'oggi particolari disposizioni di legge per l'edilizia popolare in favore della categoria dei pescatori, le cui famiglie continuano a vivere, specie nel meridione, in ambienti malsani, privi a volte dei più indispensabili servizi igienici. Per la costruzione di case popolari in favore dei pescatori il Ministero dei lavori pubblici ha finora stanziato, su richiesta del Ministero della marina mercantile, un miliardo di lire sui fondi della legge 9 agosto 1954, n. 640, per l'eliminazione delle case malsane, ma detto stanziamento è esiguo in confronto al considerevole numero di famiglie di pescatori, attualmente sistemate in alloggi antigienici e pertanto molto si deve ancora fare per risolvere a fondo questo grave problema.

Un notevole contributo si sperava potesse essere dato dall'Istituto nazionale per le case dei pescatori e marittimi ma sarebbe necessario un maggiore contributo dello Stato anche per mantenere entro limiti sostenibili

l'onere per la spesa di ammortamento date le modeste possibilità economiche dei pescatori.

Auspicio, pertanto, che siano predisposte norme speciali per l'edilizia popolare in favore dei pescatori.

Il problema delle case per questa categoria di lavoratori, infatti, deve essere considerato a parte, in quanto presenta delle caratteristiche particolari. Esiste per essi la necessità che gli alloggi sorgano vicini al mare ed anche che siano dotati di locali da adibire a magazzini per il deposito degli attrezzi. Sarebbe, pertanto, quanto mai opportuno che venissero creati dei veri e propri « villaggi per pescatori » provvisti dei « servizi a terra » in comune.

f) *Igiene e abitabilità degli equipaggi a bordo delle navi adibite alla pesca alturiera*

Mancano particolari disposizioni di legge per quanto riguarda l'igiene e l'abitabilità degli equipaggi imbarcati su navi adibite alla pesca alturiera, di stazza lorda inferiore alle 200 tonnellate. Per esse, l'art. 68 della legge 16 giugno 1939, n. 1045, che fissa le norme per l'igiene e abitabilità delle navi mercantili nazionali superiori alla 200 t.s.l., stabilisce soltanto che i locali destinati all'equipaggio debbono essere tenuti in perfette condizioni di pulizia e convenientemente pitturati e disinfettati.

Poichè i motopescherecci di cui trattasi rimangono lontani dalle basi per le loro campagne di pesca, financo 40 giorni e ciò sia per la diversità dei sistemi di pesca ora in uso e sia per la mancanza di zone di pesca prossime al litorale, il problema della sistemazione a bordo degli equipaggi deve essere risolto con la massima urgenza.

CONTRIBUTI A FONDO PERDUTO

Contributi della Cassa per il mezzogiorno ai sensi dell'art. 5 della legge 29 luglio 1957, n. 634.

Essi possono essere corrisposti a cooperative, consorzi di cooperative e singoli pescatori aventi sedi nei territori compresi

nell'ambito di competenza della « Cassa » e consistono in contributi a fondo perduto pari al 40 per cento fino a 10 milioni di lire, e al 30 per cento per l'eccedenza delle spese documentate per provviste ed opere intese al potenziamento ed al miglioramento dell'industria peschereccia.

Per gli interventi della « Cassa » a favore della pesca sono stati stanziati complessivamente 17 miliardi di lire (di cui 1 miliardo destinato alla costruzione di 12 pescherecci atlantici).

Alla data del 30 giugno 1963 risultano accolte 8.251 domande per un ammontare complessivo di lire 15.320.000.000 su una spesa preventivata di lire 41.219.000.000.

Come già accennato, allo scopo di promuovere la costruzione di un primo gruppo di navi atlantiche, il Comitato dei ministri per il Mezzogiorno ha deliberato la ammissione ai benefici della Cassa di 12 domande per la costruzione di navi di medio tonnellaggio, per l'ammontare complessivo di un miliardo.

Delle 12 ditte ammesse a contributo, solo 8 presentarono nei termini la prescritta documentazione.

Delle 8 navi programmate, una è già entrata in esercizio, 4 sono state impostate presso cantieri navali ed 1 sta per essere impostata.

Contributi a favore dei pescatori dell'alto Adriatico previsti dalla legge 21 luglio 1959, n. 590, integrata dalla legge 6 gennaio 1963, n. 12.

Tali contributi, per i quali sono attualmente disponibili circa 50 milioni sullo stanziamento di 500 milioni, consistono nella concessione del 40 per cento delle spese preventivate per la trasformazione ed il miglioramento di scafi, per apparati motori ed attrezzature e sono destinati a venire incontro alle esigenze dei pescatori adriatici in zone che non sono state favorite dagli accordi di pesca con la Jugoslavia.

Per venire incontro a molti pescatori che, per motivi estranei alla propria volontà, non hanno potuto usufruire dei predetti benefici, è stato riaperto con la legge 31 gen-

naio 1963, n. 28, il termine per la presentazione delle domande per l'utilizzazione del predetto fondo residuo.

Provvedimenti a favore delle costruzioni navali - legge 31 marzo 1961, n. 301.

Nonostante l'impossibilità per la legge numero 301 di operare alla stregua di un programma a favore della pesca, data la diversità delle sue finalità principali, sono state presentate 21 domande di ammissione ai benefici della predetta legge per la costruzione di navi da pesca per un complesso di circa 15.000 t.s.l.

Sono state ammesse 7 domande per 5.845 t.s.l.

FINANZIAMENTI

La legge 27 dicembre 1956, n. 1457, istituì un fondo di rotazione per la concessione di prestiti per costruzione di nuovi scafi da pesca, per miglioramenti e riparazioni dei natanti, per acquisto di motori, per impianti frigoriferi ed attrezzature da pesca nonché per costruzione o miglioramento di magazzini e pescherie.

Tale fondo è alimentato, oltre che dalla dotazione stabilita per legge, anche dai rientri per quota di capitale ed interessi pagati dai mutuatari, nonché da quelli previsti dall'art. 26 della legge 8 marzo 1949, n. 75 (art. 15, legge 30 luglio 1953, n. 623). Al 1° luglio 1963 si è resa disponibile, in tal modo, una somma di circa lire 443.871.000 che, però, è del tutto inadeguata e necessita di essere opportunamente integrata, essendo stati già deliberati dal Comitato finanziamenti per una somma superiore e riferendosi le domande (circa 300), attualmente all'esame presso il Ministero e presso gli Istituti, a prestiti richiesti su una spesa complessiva preventivata di oltre 2 miliardi. Un'altra provvidenza, per altro scarsamente utilizzata dagli operatori della pesca, è stata prevista dalla legge 25 novembre 1960, n. 1508, che ha integrato le disposizioni della legge 16 gennaio 1952, n. 16.

Si tratta di una forma di intervento statale nel pagamento degli interessi per mutui contratti dagli imprenditori per la costruzione di nuovi scafi da pesca, per il miglioramento di natanti, per impianti a terra, per attrezzature da pesca e per il miglioramento dei mercati ittici.

Gli stanziamenti ammontano in totale a 74 milioni di lire, ripartiti negli esercizi finanziari dal 1960-61 al 1971-72.

Benefici a favore della pesca oceanica sono infine stabiliti dalla legge 9 gennaio 1962, n. 1, concernente il credito navale.

Stante, però, l'insufficienza dei fondi per la concessione di contributi di interesse, non tutte le domande presentate per il credito navale, in relazione allo sviluppo della flotta peschereccia oceanica, potranno godere dei benefici previsti dalla legge n. 1.

AGEVOLAZIONI FISCALI

Carburanti agevolati per la pesca.

Dal 1940 fu stabilita l'esenzione dai diritti doganali per il gasolio e l'olio lubrificante destinati ad azionare gli apparati motori delle navi da pesca.

Tale esenzione fu successivamente estesa al petrolio e alla benzina per uso peschereccio.

Lo scopo di tali agevolazioni era quello di incoraggiare in ogni modo l'attività peschereccia.

È da notare, però, che l'agevolazione fiscale riguardante la benzina comporta per lo Stato un sacrificio rilevante. Di qui la necessità di imporre ai proprietari di navi da pesca con motore a benzina la sostituzione del motore con quello a gasolio. Ma ben pochi sono coloro che hanno provveduto a tale sostituzione, nonostante il notevole tempo concesso. Inoltre siccome la benzina agevolata è stata spesso utilizzata per attività vietate dalla legge, il Ministero delle finanze si è visto costretto ad abolire il beneficio per tale carburante.

Permesso di pesca per i piccoli natanti da pesca motorizzati.

Nessuna discriminazione di tonnellaggio per i natanti da pesca motorizzati era prevista dal decreto del Presidente della Repubblica 1° marzo 1961, n. 21 — testo unico delle disposizioni in materia di tasse sulle concessioni governative — entrato in vigore il 23 marzo 1961. Infatti al n. 56 della Tabella allegata A) era previsto che le tasse prescritte per il « permesso di pesca » dovesse applicarsi a tutto il naviglio da pesca a motore.

Ciò non poteva non suscitare un diffuso malcontento nella notevole massa dei piccoli pescatori costieri, mai sottoposta in passato ad oneri del genere.

Il Ministero, rendendosi conto di questo malcontento, ha proposto una variante alla predetta disposizione del decreto del Presidente della Repubblica n. 21.

Tale variante — inclusa nel disegno di legge presentato dal Ministero delle finanze al Senato (n. 1788) e, di conseguenza, nella legge 27 giugno 1962, n. 820 che ne conclude l'iter legislativo — esclude appunto dall'obbligo del permesso di pesca il naviglio da pesca motorizzato avente la stazza lorda inferiore alle 5 tonnellate.

STUDI E RICERCHE

Per studi e ricerche nel campo della pesca marittima è stanziata in bilancio — ai sensi dell'art. 6 della legge 13 marzo 1958, n. 281, la somma di lire 20.000.000 annui, che ha consentito di svolgere già numerosi studi sui problemi della pesca, tutti di notevole valore, che hanno riscosso l'unanime plauso degli operatori e degli studiosi negli ambienti interessati.

Al riguardo, però, si deve far presente che sarebbe quanto mai necessario che anche in Italia, così come avviene in altri paesi interessati alla pesca, si provvedesse a dotare il Ministero della marina mercantile di una piccola nave da pesca, appositamente co-

struita ed attrezzata, onde fare effettuare efficienti ricerche e sperimentazioni tecnologiche più aderenti alle esigenze del settore, che avverte sempre più la necessità di disporre di un mezzo atto ad orientare l'attività della zotta verso nuovi sistemi di pesca e verso nuove zone.

SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE

La sicurezza delle navi mercantili e della vita umana in mare è regolamentata dal regio decreto 23 maggio 1932, n. 719 e successive modificazioni. In base a tali disposizioni legislative, i motopescherecci sono tutti dotati delle attrezzature per il salvataggio (zatterini, salvagenti anulari e cinture, estintori nella sala macchine, razzi colorati per le segnalazioni eccetera) e quelli di più grande tonnellaggio sono anche forniti di radar, di imbarcazioni di salvataggio e dell'impianto radio telefono ricevente e trasmittente.

Per quanto riguarda, in particolare, il servizio radiotelefonico per la pesca, si presenta indispensabile provvedere con urgenza alla emanazione di un disegno di legge per regolamentare la materia. Il Servizio R.T.F. istituito per i pescherecci non può infatti, essere più mantenuto ai canoni fissati perchè questi risultano inferiori alle spese che la Società concessionaria deve sostenere per il servizio stesso, e d'altra parte un aumento dei canoni non può essere sostenuto dagli armatori dei pescherecci.

Allo scopo appunto di evitare l'aumento dei canoni e di rendere più efficiente il servizio radiotelefonico per la pesca, era stato predisposto, su iniziativa parlamentare, un disegno di legge che prevedeva l'erogazione annua, da parte del Ministero della marina mercantile, di un contributo in favore dell'esercizio del servizio radiomarittimo fino all'ammontare di 80 milioni di lire, ma detto disegno non ha potuto avere corso per la fine della legislatura e quindi non si è potuto apportare la necessaria variazione al bilancio del Ministero per l'esercizio finanziario 1962-63.

MERCATI ITTICI

Commercio all'ingrosso dei prodotti della pesca.

Con l'entrata in vigore della legge 25 marzo 1959, n. 525, che ha abrogato la precedente n. 1487 del 12 luglio 1938, i mercati all'ingrosso del pesce sono passati dalla competenza del Ministero della marina mercantile a quella del Ministero dell'industria e commercio.

La vigente legge disciplina non solo il commercio all'ingrosso dei prodotti ittici, ma anche quello delle carni e dei prodotti ortofrutticoli ed, ispirandosi al principio della liberalizzazione del commercio dei prodotti della pesca, stabilisce che esso può svolgersi anche fuori dei mercati ittici, purchè venga rispettata la osservanza delle disposizioni sanitarie vigenti sulla vigilanza ed il controllo dei prodotti alimentari.

Industria conserviera.

Circa 500 sono le imprese per la conservazione del pesce esistenti in Italia: di esse un centinaio hanno carattere industriale (40 grandi imprese e 60 medie) e si occupano quasi esclusivamente della conservazione del pesce sott'olio (tonno, acciughe, sardine e sgombri), mentre le altre sono piccole aziende a carattere artigianale o familiare, che si occupano della salagione di acciughe, sardine e sgombri.

Le acciughe, le sardine e gli sgombri per la conservazione provengono dalla produzione nazionale mentre, per quanto riguarda il tonno, poichè la produzione nazionale viene consumata quasi tutta allo stato fresco, la maggior parte viene importata dal Giappone (circa 50.000 tonnellate nel 1962).

I quantitativi di conserve di pesce prodotti nel 1961 dalle grandi imprese ammontano complessivamente ad oltre 41.000 tonnellate.

I nostri stabilimenti conservieri hanno provveduto di recente a rimodernare i loro impianti e dispongono oggi delle più moderne attrezzature.

Per quanto riguarda la mano d'opera impiegata nella lavorazione, si riscontra un sensibile aumento in estate in conseguenza dell'abbondante afflusso di pesce azzurro pescato nei nostri mari, e pertanto ai 2.500 lavoratori circa, in prevalenza uomini, occupati stabilmente nella lavorazione, si aggiungono in estate circa 8.000 lavoratori temporanei, per lo più di sesso femminile.

Importazioni.

La produzione ittica italiana non è sufficiente a soddisfare il fabbisogno nazionale e pertanto si rende necessario ricorrere alla importazione dall'estero. Nel 1962 sono state importate 172.700 tonnellate di prodotti della pesca, per un valore di oltre 44 miliardi di lire, provenienti per la maggior parte, dalla Danimarca, Francia, Islanda, Norvegia, Paesi Bassi, Spagna, Giappone, Canada.

Le importazioni dai Paesi associati all'O.C.S.E. sono, salvo eccezioni, quantitativamente libere; l'interscambio con gli altri Paesi è invece regolato mediante accordi bilaterali. In quest'ultimo caso, si ricorre di solito al contingentamento del prodotto da importare, al fine di tutelare la produzione nazionale, e si stipula la clausola c.d. dell'autocontrollo o autodisciplina, in base alla quale lo Stato esportatore è tenuto a controllare i quantitativi del prodotto in esportazione per non superare il contingente concordato e lo Stato importatore, una volta accertato che il contingente è stato raggiunto o superato, ha la facoltà di prendere misure atte ad impedire ulteriori importazioni del prodotto.

Nei casi di liberalizzazione di qualche prodotto si concorda la c.d. « licenza automatica », in base alla quale per un determinato prodotto lo Stato importatore concede automaticamente la licenza di importazione fino a quando ciò non arrechi danno al prodotto nazionale.

Gli accordi commerciali più recenti sono quelli conclusi con il Giappone e con la Jugoslavia.

Per quanto riguarda il Giappone, le importazioni delle conserve di pesce fresco e congelato sono state mantenute a licenza, poi-

chè si ritiene che, se non ci fosse una limitazione nelle esportazioni giapponesi, la produzione nazionale potrebbe avere gravi danni. Unica eccezione è stata fatta per il tonno, trattandosi di una materia prima che è necessaria per la nostra industria conserviera.

Per quanto riguarda la Jugoslavia, poichè detto Stato è associato al *General Agreement of Tariffs and Trade* (G.A.T.T.) i prodotti ittici sono stati liberalizzati, anche in considerazione del fatto che la produzione jugoslava non è tale da poter arrecare turbamenti al nostro mercato nazionale.

Esportazioni.

L'unico prodotto del mare esportato dall'Italia è costituito dai « limoni di mare » (molluschi) che si trovano nelle acque della Liguria e sono molto richiesti in Francia. Si tratta, comunque, di piccoli quantitativi.

SITUAZIONE INTERNAZIONALE NEL SETTORE DELLA PESCA

La situazione internazionale della pesca è caratterizzata da due aspetti particolari: da una parte vi sono numerosi organismi internazionali che si propongono, fra le loro finalità, anche di incrementare la produzione ittica dei paesi membri (F.A.O., O.C.S.E., eccetera) o di svolgere una politica comune in materia di pesca (C.E.E.); dall'altra vi sono i paesi che hanno da poco raggiunto l'indipendenza politica, i quali aspirano, come è emerso dalle conclusioni dell'ultima Conferenza del diritto pubblico del mare tenutasi nel 1958 a Ginevra, ad estendere fino alla linea di 12 miglia marine dalle linee di base le acque riservate alla pesca dei battelli nazionali. Questa tendenza ad estendere la fascia di mare riservata di pesca ha prodotto gravi ripercussioni sull'attività peschereccia italiana, in quanto i nostri battelli non possono più operare in molte zone da essi tradizionalmente frequentate (costa dalmata, costa tunisina, mari costieri dell'Africa Occidentale).

Per porre, almeno in parte, un riparo a questa situazione di disagio, si è reso necessario concludere accordi con la Jugoslavia prima e da ultimo con la Tunisia.

L'accordo con la Jugoslavia fu stipulato nel 1955, per la durata di due anni, ed è stato più volte rinnovato.

Quello vigente, rinnovato il 1° settembre 1962, scadrà il 20 febbraio 1964. Per tale periodo il governo jugoslavo, dietro versamento di lire 900.000.000 da parte del nostro Governo, consente ai pescatori italiani di continuare ad esercitare la pesca nelle acque della costa orientale adriatica rilasciando 195 permessi di pesca. La prossima scadenza dell'accordo con la Jugoslavia riproporrà il problema di una più penetrante valutazione economica delle clausole da convenire.

Per quanto riguarda la Tunisia, l'accordo è stato stipulato, dopo lunghe e difficili trattative, il 1° febbraio 1963, per ovviare in parte al danno causato, particolarmente alle marinerie siciliane, dall'entrata in vigore della legge 16 ottobre 1962 con la quale il Governo tunisino ha esteso da 3 a 12 miglia dalle linee di base della propria costa la fascia di mare riservata ai battelli nazionali.

Detto accordo ha validità sino al 31 dicembre 1970 e prevede la concessione ai natanti armati per la pesca a strascico ed a quelli adibiti alla pesca col cianciuolo, di complessivi 200 permessi, per i primi anni, per la pesca nelle zone di maggiore interesse per i nostri pescherecci.

Il numero dei permessi dovrà subire, negli anni successivi, una graduale diminuzione.

Difficoltà si sono ancora presentate, ed esprimo il mio compiacimento per l'opera svolta dal ministro Dominedò, a favore dei pescatori assoggettati a procedimento penale, opera che ha permesso di ottenere il pronto rilascio delle persone e dei beni. Non posso, trattando del problema della pesca, non richiamare l'attenzione del Governo sulle ripercussioni delle situazioni creatisi in Africa nei rapporti dei pescatori siciliani. Le coste africane hanno sempre costituito sfogo fruttifero dell'attività peschereccia dei pescatori isolani ed io spero che

l'opera veramente appassionata che sta svolgendo il Ministro possa determinare un contenimento della tendenza di tutti gli Stati rivieraschi dell'Africa settentrionale e nord occidentale affinché i nostri pescherecci possano continuare ad esplicare la loro attività però coordinata attraverso accordi a livello di Governi.

CONCLUSIONI

Ho cercato di esporre i vari argomenti che più particolarmente sono legati all'attività della marina mercantile italiana.

Nel 1960 ritenni opportuno richiamare l'attenzione sullo sviluppo dei trasporti passeggeri via aerea e sulle conseguenze negative che tale sviluppo avrebbe determinato sui trasporti passeggeri via mare. Nel complesso, pur considerando l'enorme sviluppo della aviazione civile, le statistiche ci dicono che i trasporti marittimi sono in aumento.

La maggiore mobilità degli uomini, lo sviluppo sempre maggiore di scambi internazionali, ci fa considerare con fiducia l'incremento della attività marinara anche per passeggeri.

Considerazione di importanza primaria è quella che la nostra marina sia all'altezza dei compiti derivanti dalle esigenze di cen-

tinaia di milioni di uomini in Africa ed in Asia che si presentano con infiniti bisogni, che determinano la necessità di rapporti, di traffici sempre maggiori.

Sorge quindi la imperiosa necessità che la nostra marina, il più rapidamente possibile, si adegui ai nuovi compiti che, per la posizione geografica dell'Italia, per lo sviluppo economico ed industriale che noi auspichiamo sia sempre più integrato nel nostro Paese, diventano sempre più importanti ed è necessaria la presenza della nostra bandiera in condizioni di competitività rispetto agli altri Paesi.

Mi auguro di essere riuscito a fare una esposizione, per quanto breve, sufficientemente chiara dei problemi che principalmente si dibattono nel campo delle attività del Ministero della marina mercantile.

Sono sicuro che alcuni dei problemi fondamentali, anche se non completamente risolti, lo saranno, anche perchè sono o in corso di approvazione o già approvati dal Governo i relativi provvedimenti; e quindi considero di potermi rivolgere agli onorevoli colleghi perchè vogliano confortare con la loro approvazione lo stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio 1963-64.

FLORENA, *relatore*

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

È autorizzato il pagamento delle spese ordinarie e straordinarie del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1963 al 30 giugno 1964, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

Art. 2.

Per l'esercizio finanziario 1963-64 è autorizzata la spesa straordinaria di lire 300.000.000 per le sistemazioni difensive previste dalla legge 17 luglio 1954, n. 522, modificata dalle leggi 25 luglio 1956, n. 859, 24 marzo 1958, n. 328 e 31 marzo 1961, n. 301.

Art. 3.

Per l'esercizio finanziario 1963-64 la somma di cui all'articolo 2 della legge 6 agosto 1954, n. 721, occorrente per provvedere alle momentanee deficienze di fondi delle Capitanerie di porto, rispetto ai periodici accreditamenti sui vari capitoli di spesa, è fissata in lire 25.000.000.