

SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

(N. 23-A)

RELAZIONE DELLA 7^a COMMISSIONE PERMANENTE

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

(RELATORE TARTUFOLI)

SUL

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro del Tesoro

di concerto col Ministro del Bilancio

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 5 LUGLIO 1958

Comunicata alla Presidenza il 10 settembre 1958

Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile
per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1958 al 30 giugno 1959

LEGISLATURA III - 1958 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

INDICE

PREAMBOLO	Pag. 3
VOLUME DELLA SPESA	» 3
PROSPETTO FINANZIARIO	» 4
ATTREZZATURA - TRAFFICO - TRASPORTI SUL MARE	
RILIEVI NEGATIVI	» 6
POLITICA MARINARA?	» 6
CONSISTENZA DELLA MARINA MERCANTILE ITALIANA E SUA EVOLUZIONE QUALITATIVA	» 7
MOVIMENTO DI IMBARCO E SBARCO DI MERCI NEI PORTI NAZIONALI	» 10
MOVIMENTO DI PASSEGGERI NEI PORTI NAZIONALI	» 11
APPORTO DELLA MARINA MERCANTILE ITALIANA ALLA BILANCIA DEI PAGAMENTI	» 11
IL CONTRIBUTO DATO DALL'ARMAMENTO SOVVENZIONATO	» 12
ESERCIZIO DEI SERVIZI MARITTIMI DA PARTE DEL GRUPPO SOVVENZIONATO	» 13
IL CONTRIBUTO DELLO STATO AL GRUPPO ARMATORIALE DELL'I.R.I.	» 15
ELENCAZIONE TABELLE	» 17
LEGGI OPERANTI NEL SETTORE	» 43
LEGGE 17 LUGLIO, N. 522 E SUCCESSIVE MODIFICHE - STANZIAMENTI - NUOVE COSTRUZIONI	» 43
STATISTICA RIASSUNTIVA DEL NAVIGLIO	» 43
PAGAMENTI	» 44
LEGGE N. 522 - LAVORI DIVERSI DALLA COSTRUZIONE (ARTICOLI 6, 7 E 8)	» 44
DANNI DI GUERRA	» 44
LA NATURA DI UNA INGIUSTIZIA	» 45
REQUISIZIONE E NOLEGGIO	» 45
PROBLEMI DELL'AMMINISTRAZIONE CON PARTICOLARE RIGUARDO ALLE CAPITANERIE DI PORTO	» 46
PERSONALE	» 46
SEDI	» 47
ARREDAMENTO E FUNZIONAMENTO DEGLI UFFICI, DELLE CASERME E DEI CORPI DI GUARDIA	» 48
UN BREVE RIASSUNTO	» 49
ATTREZZATURA DI MEZZI DI TRASPORTI NAUTICI E TERRESTRI PER I SERVIZI PORTUALI, DI POLIZIA MARITTIMA E DI VIGILANZA SULLA PESCA	» 50
DEMANIO MARITTIMO	» 51
TURISMO SUL NOSTRO MARE	» 51
RICHAMI PARTICOLARI	» 52
SERVIZI MARITTIMI SOVVENZIONATI	» 53
SERVIZI MARITTIMI DI P.I.N. (GRUPPO FINMARE)	» 55
PER I TRAFFICI ORIENTALI	» 55
TRAFFICO CON LE NOSTRE ISOLE	» 56
POLITICA DEI TRASPORTI	» 57
SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE ED EMIGRAZIONE	» 58
PREANNUNZI PER LA LEGGE DEL P.I.N.	» 59
AUSPICIO	» 60
INFORMATIVE	» 61
ACCORDI SINDACALI	» 61
DIPLOMA DI CAPACITÀ PROFESSIONALE PER I CUOCHI DI BORDO	» 61
ESTENSIONE AGLI ISTITUTI PROFESSIONALI DI STATO E AD ALTRI ISTITUTI PER LE ATTIVITÀ MARINARE DEI BENEFICI DI LEGGE DI CUI GODONO LE SCUOLE PROFESSIONALI DELL'ENTE NAZIONALE EDUCAZIONE MARINARA (E.N.E.M.)	» 61
CONVENZIONI INTERNAZIONALI SUL LAVORO	» 62
LAVORO PORTUALE	» 62
OPERE MARITTIME, SANITÀ MARITTIMA E SERVIZIO ANTINCENDI	» 62
ATTREZZATURA - ATTIVITÀ PESCHERECCIA - PESCATORI	
ENTI AUTONOMI PORTUALI ED AZIENDE MEZZI MECCANICI	» 63
LA PESCA E I PESCATORI	» 63
IL CONVEGNO DI ANCONA	» 63
UNIFICAZIONE	» 64
PESCA MARITTIMA	» 65
PESCA MARITTIMA - NAVIGLIO, PERSONALE, PRODUZIONE	» 65
TABELLE RIEPILOGATIVE	» 66
VIGILANZA SULLA PESCA	» 74
CASE PER I PESCATORI	» 74
PREVIDENZA A FAVORE DELLA PICCOLA PESCA	» 75
ASPIRAZIONI SOCIALI E PREVIDENZA MARINARA	» 75
SUSSIDI AI PESCATORI INDIGENTI E ALLE LORO FAMIGLIE	» 77
CONTRIBUTI DELLA CASSA PER IL MEZZOGIORNO A FAVORE DELLA PESCA	» 78
FONDO DI ROTAZIONE	» 79
FUNZIONALITÀ	» 80
TRASFERIMENTO DI MOTOPESCHERECCI DALL'ADRIATICO AL TIRRENO	» 80
MERCATI ITTICI	» 81
ESERCIZIO DELLA PESCA DA PARTE DI NATANTI ITALIANE NELLE ACQUE ANTISTANTI LA TUNISIA	» 82
ACCORDO DI PESCA ITALO-JUGOSLAVO	» 83
LA PROSSIMA SCADENZA DELL'ACCORDO - CONSIDERAZIONI	» 84
RISULTATI DELLA CONFERENZA DI GINEVRA SUL DIRITTO DEL MARE (24.2-27.4.1958) IN RAPPORTO ALLA PESCA MARITTIMA	» 84
L'AZIONE MINISTERIALE	» 85
INDICAZIONI NECESSARIE	» 86
CONCLUSIONE	» 87
DISEGNO DI LEGGE	» 88

LEGISLATURA III - 1958 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

ONOREVOLI SENATORI. — Già relatore del bilancio di esercizio finanziario di questo dicastero, nella precedente legislatura per l'anno finanziario 1955-56, debbo alla cortese benevolenza dei membri della Commissione VII del Senato, l'incarico rinnovato di riferire sul bilancio di un Ministero che, anche se giovane tuttora — risalendo la sua costituzione all'estate del 1946 — riveste una importanza non certo secondaria, fra le amministrazioni dello Stato, per la imponenza ricostituita delle attività economiche, produttive e commerciali che regola, stimola e controlla.

Preambolo

Sarà difficile non ripetermi, almeno nella impostazione di determinati argomenti, e saprò riecheggiare nuovamente considerazioni già svolte; ma avendo sia pure affrettatamente, dato uno sguardo alle varie relazioni che sullo stesso bilancio sono state redatte da esimi colleghi al Senato e da deputati preparatissimi nell'altra Camera, ho anche rilevato che in sostanza i temi ritornano e fraseggiano qualche volta all'unisono, perchè la materia è pur sempre quella, e le stesse strutture, le stesse attività amministrative, la stessa dinamica delle cose non possono non riemergere pressochè costanti, con le sole variazioni lente o sollecite, minime o rilevanti, che non possono peraltro non operare in quanto rientra nella competenza del Ministero stesso.

I colleghi avranno quindi la bontà non tanto di ricercare il nuovo in questa mia relazione, per concetti ed affermazioni pro-

grammatiche o meno, ma quello di verificare con me determinati sviluppi e particolari mutazioni, che stanno ad indicare appunto quale dinamica e quale fermento di vita sta nella politica e nei fatti della Marina mercantile nazionale.

Il collega Buizza riferendo al Senato sul bilancio di esercizio del 1957/58 ebbe rapidi accenni di introduzione nel ricordare i precedenti amministrativi del settore, ad indicare così le origini del Ministero della marina mercantile. L'organo ministeriale appunto perchè relativamente nuovo, si era enucleato attingendo tradizioni e servizi da altri Ministeri, da quello dei trasporti a quello della marina militare; da quello delle poste a quello dei lavori pubblici e delle comunicazioni; rastrellando funzionari, assimilando servizi, condividendo inoltre e in sostanza con altri dicasteri, per alcune questioni, compiti e responsabilità.

Questi particolari e rapidi richiami, mi suggeriscono di riconsiderare alcuni problemi come quelli che affiorarono nel 1950 quando si trattò di riordinare il Ministero stesso e si dette luogo alla creazione delle quattro Direzioni generali: Naviglio - Navigazione e traffico marittimo - Lavoro marittimo e portuale e dei porti - Pesca e demanio; con i due Ispettorati per gli « affari generali e personale » e per « i problemi tecnici ».

Volume della spesa

Una rapida schematica sintesi della situazione dei vari riassunti della spesa di questo Ministero in questi ultimi anni ad avere inizio con la seconda legislatura, è da cogliere nello specchio seguente:

ESERCIZIO	SPESA		TOTALE spesa effettiva
	ordinaria	straordinaria	
1953-54	11.735.350.000	15.339.685.000	25.075.035.000
1954-55	16.665.313.000	8.527.405.000	25.192.718.000
1955-56	19.395.965.000	13.403.294.000	32.799.259.000
1956-57	19.848.550.000	14.278.123.000	34.126.673.000
1957-58	5.296.860.000	18.596.552.000	23.893.412.000
1958-59	5.734.270.000	14.590.382.000 più	20.744.652.000
	movimento capitali	420.000.000	

Lo stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario 1958/59 dunque, presenta una spesa complessiva di lire 20.744.652.000, di cui lire 5.734.270.000 riguardano le « spese effettive ordinarie », lire 14.590.382.000 le « spese effettive straordinarie » e lire 420.000.000 il « movimento di capitali ».

Inoltre, è da mettere in evidenza che sono stati accantonati nel fondo speciale del Ministero del tesoro lire 20.383.000.000 per la parte effettiva e precisamente per le sovvenzioni alle Società di preminente interesse nazionale e di lire 300.000.000 per movimento di capitali.

Pertanto, praticamente, nel loro complesso, le spese di pertinenza della marina mercantile ammontano a lire 40.707.652.000 per la parte effettiva e lire 720.000.000 per movimento di capitali.

Prendendo in considerazione le « spese effettive », si nota che l'importo globale di esse, ammontante a lire 20.324.652.000 viene impiegato come segue:

lire 2.800.400.000 per oneri di carattere generale concernenti il funzionamento dei vari servizi dell'Amministrazione. Detti oneri comprendono, fra l'altro le spese per il personale in attività di servizio (lire 845.800.000), quelle per il debito vitalizio e trattamenti si-

milari (lire 700.000.000) e le spese per i vari servizi delle Capitanerie di porto (lire 186.000.000);

lire 10.040.000.000 per contributi a favore della industria delle costruzioni navali e dell'armamento e relative spese per le sistemazioni definitive, ai sensi della legge 17 luglio 1954, n. 522, modificata dalla legge 25 luglio 1956, n. 859;

lire 7.317.000.000 per sovvenzioni a Società di navigazione assuntrici di servizi marittimi di cui lire 2.767.000.000 per sovvenzioni afferenti l'esercizio finanziario 1958-59 e lire 4.550.000.000 per saldo di sovvenzioni relative ai decorsi esercizi finanziari;

lire 167.300.000 per altre spese di cui, principalmente, lire 45.000.000 per sovvenzioni alla Cassa nazionale per la previdenza gente di mare e sussidi alla gente di mare e pescatori, lire 50.000.000 per la quota di concorso nelle spese di vigilanza dei ghiacci nel Nord Atlantico e lire 50.000.000 per il contributo alla « Fondazione assistenza e rifornimenti per la pesca ».

Prospetto finanziario

I dati sopra illustrati si possono raggruppare per rubriche nel prospetto che segue:

LEGISLATURA III - 1958 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Numero dei capitali	Oneri di carattere generale per il funzionamento dei vari servizi		Contributi a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento e spese per le sistemazioni difensive	Sovvenzioni a Società assuntrici di servizi marittimi	Altre spese	TOTALE
	Spese per il personale	Spese per i servizi				
SPESE EFFETTIVE						
<i>Ordinarie</i>						
1-33	901.100.000	43.370.000	—	—	—	944.470.000
34-36	700.000.000	—	—	—	—	700.000.000
37-42	—	—	—	113.300.000	—	113.300.000
43-63	944.700.000	186.000.000	—	—	—	1.130.700.000
64-65	—	—	—	300.000	—	2.767.300.000
66-68	—	25.000.000	—	—	53.300.000	78.300.000
69-70	—	200.000	—	—	—	200.000
	2.545.800.000	254.570.000	—	2.767.000.000	166.900.000	5.734.270.000
	TOTALE . . .					
<i>Straordinarie</i>						
71-72	—	—	10.040.000.000	—	—	10.040.000.000
73	—	—	—	—	—	—
74	—	—	—	—	142.000	142.000
75-82	—	—	—	—	240.000	4.550.240.000
	—	—	10.040.000.000	4.550.000.000	382.000	14.590.382.000
	TOTALE . . .					
	2.545.800.000	254.570.000	10.040.000.000	7.317.000.000	167.282.000	20.324.652.000
	TOTALE GENERALE					
	Spese effettive					

Il movimento di capitali si divide, invece, in due rubriche:

accensione di crediti, credito peschereccio . . .	L.	400.000.000
partite che si compensano con l'entrata	»	20.000.000

ATTREZZATURA — TRAFFICO — TRASPORTI SUL MARE

Rilievi negativi

Come vedesi un complesso non certo ingente di dispendio per lo Stato, quando si tenga presente quello che rappresenta il mare come fattore logistico, sociale, economico, per la nostra Nazione, quando si ricordino le glorie passate mercantili e militari delle nostre repubbliche marinare che pur tennero i mari del mondo sotto la propria bandiera per secoli, nobilmente, civilmente, con il fiorire di commerci, con il moltiplicarsi di iniziative di espansione e di penetrazione, nelle aree allora conquistabili ad una nostra esemplare civilizzazione di popoli e di territori.

Giustamente l'onorevole Troisi, alla Camera, nella sua relazione al bilancio della spesa del 1955-56, e ben più ampiamente e decisamente il nostro attuale collega Senatore Jervolino sempre nell'altra Camera, quando presentava ed illustrava la sua ampia e documentata relazione per l'esercizio finanziario 1957/58 ebbero ad asserire che la insufficienza degli stanziamenti per il bilancio della Marina mercantile turbava profondamente la valutazione obiettiva e certa della importanza che per la Nazione ha ed aveva una vasta politica marinara. Tale rilievo discendeva infatti anche più decisamente dalla relazione del collega Jervolino che, mi sia permesso di affermare, costituisce una trattazione realmente completa ed organica della particolare materia del Ministero della marina mercantile.

Ma quale relazione su bilanci di previsione della spesa dei vari Ministeri, non contiene il consueto calcolo della percentuale che un determinato bilancio rappresenta rispetto al globale delle spese dello Stato? E quale relazione non sottolinea la insufficienza di fondi, postulando circa le esigenze dei vari servizi, od i bisogni dei vari settori che vengono direttamente e indirettamente all'esame?

La postulazione è quindi costante perchè

su tutto si vorrebbe mobilitare il massimo degli sforzi economici per giungere ai più rapidi risultati di progresso e di ascesa. Quindi affermando, come affermarsi, che questo bilancio della Marina mercantile è inadeguato per assicurare una vasta politica marinara quale può e deve attendersi un Paese insulare come il nostro, inserito al centro di una immensa area marittima e con bisogni tuttora crescenti in ogni campo, nonchè con funzioni complesse e delicate proprio nei confronti delle terre d'oltremare vicine e lontane, ci si rende pur conto che la mia, è anche in questo caso, la dichiarazione teorica di insufficienze che emergono solo dal contrasto fra il desiderio di attuazione e la limitatezza complessiva dei mezzi disponibili.

Comunque io non intendo trascurare, proseguendo nell'esame dei problemi connessi, di marcare le esigenze più manifeste, di porre in evidenza le attese più urgenti e di sollecitare quindi, nei riflessi successivi, quanto può essere atteso e desiderato nella ragionevolezza della logica di aspettative non dilazionabili.

Si è detto dunque fin qui del bilancio e delle sue voci essenziali, si è riassunto in termini sufficientemente chiari e prospettici, le voci della spesa e globalmente affermato che i fondi disponibili sono limitati e limitatissimi risulteranno alcune apostazioni quando si dovranno considerarne i riflessi funzionali.

Politica marinara?

Si può e si dovrebbe forse discutere se in questo campo l'amministrazione dello Stato ha trovato la giusta misura per dare luogo ad una « politica marinara » quale richiesta

dal Parlamento in via costante in tutti gli interventi che, dalla liberazione in poi, si sono avuti su questo argomento; sia discutendo di bilanci di previsione; sia discutendo e decidendo di leggi determinate. Posso consen-

tire anch'io con chi ha rilevato in precedenza che non abbiamo avuto una politica organica e razionale, con un sistema di programmi pluriennali a lunga scadenza e con proiezione notevole nel tempo, ma non mi sento di poter riecheggiare le tesi relative, che pur sempre hanno mancato di precisazioni sufficienti ad indicare quel che si vorrebbe, poichè mi piace sottolineare le circostanze che hanno investito il nostro Paese dalla liberazione in poi ed il clima e gli orizzonti che agli statisti di ogni campo si sono profilati a rappresentare il mondo di cose in atto, la incertezza degli sviluppi successivi, l'ansia di determinazioni, tutte di natura urgente ed assorbente, e molte volte contrastanti.

Come si può infatti prescindere, nell'ammovere e nell'affermare carenze, dalla valutazione obiettiva e serena ed angosciata di tutto ciò che trovammo e che raccogliemmo, a liberazione concretatasi, dopo la sventura immane di una guerra perduta con tanto sfacelo di forze economiche e con tanta burrascosa vicenda di distruzioni e annullamenti in tutti i campi?

Era forse facile prevedere nel 1946 che cosa avrebbe potuto registrare delle sue realtà operanti ed in atto, il nostro Paese? Chi avrebbe potuto intuire con esattezza certe progressioni di incremento nello stesso reddito globale del Paese e delle sue entrate fiscali? Chi avrebbe potuto concepire con chiarezza assoluta gli assestamenti che si sono poi verificati e le formule nuove sul piano internazionale, con le solidarietà economiche verificatesi a sempre più ampio sviluppo, fino alle determinanti delle unificazioni strutturali, dalla C.E.C.A. all'O.E.C.E., ed ora al « Mercato comune » e all'auspicio della integrazione e unificazione europea con le relative zone di libero scambio?

Abbiamo visto rovesciarsi intere teorie, trasformarsi intere scuole di economia politica, e man mano vitalizzarsi nuove teorie anche se in esse resta innestato l'essenziale del credo di ieri!

Ed allora, riaffermo, non mi sento di ripetere qui per l'ennesima volta le frasi adulate ed abusate di coloro che ritengono necessario fare sfoggio di conoscenze e di in-

tuizioni per formulare critiche di fondo ed arguire che tutto fu sbagliato o che molto è da rifare!

D'altra parte non vi è stata relazione su questo bilancio, almeno dal 1950 in avanti, che non abbia dovuto sottolineare annualmente il significativo slancio di una ripresa qualche volta perfino convulsa nel suo moto accelerato; e specchi e specchietti, e statistiche e diagrammi, sono comparsi in ognuna di esse a rappresentare la felice realtà di progressi essenziali che dovevano registrarsi e che stavano ad indicare quanto la nostra gente operosa, i nostri operatori economici, gli organi e gli istituti di questo mondo particolare, avevano potuto e saputo realizzare.

È così abbondante la documentazione che scaturisce dal volume e dalla continuità delle cose conseguite, che non posso farne proposito di limitarmi ad alcuni riferimenti essenziali, dando per noto tutto quello che in merito è stato scritto e documentato con tanta ampiezza. La mia stessa relazione sul bilancio della Marina mercantile dell'esercizio 1957-58 contiene pagine e pagine per rappresentare quale immensa bisogna, sia stata adempiuta nel nostro Paese con la ricostruzione e lo sviluppo della nostra attrezzatura marinara, sia nel settore mercantile dei traffici e dei commerci e dei trasporti, sia nel settore della pesca e delle sue emanazioni.

Non penso egualmente che possa convenire anche nell'affrettato svolgersi della discussione sui bilanci nello scorcio dell'esercizio provvisorio, a seguito inevitabile della chiusura anticipata delle Camere e della loro rinnovazione con questa terza legislatura, che non mi limiti a riferire sulle cose essenziali riassumendo cifre e valori.

Consistenza della Marina mercantile italiana e sua evoluzione qualitativa.

Al 31 dicembre scorso, la Marina mercantile italiana aveva raggiunto, nel complesso di tutte le specialità di impiego, i 4.955.974 tonnellate di stazza lorda di fronte ai 3 milioni e mezzo dell'immediato ante-guerra. Il confronto fra le due consistenze, prebellica ed attuale, appare nelle principali categorie dal seguente prospetto:

LEGISLATURA III - 1958 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

PROSPETTO 1

	CONSISTENZA PREBELLICA		CONSISTENZA ATTUALE		VARIAZIONE	
	Numero navi	Migliaia t.s.l.	Numero navi	Migliaia t.s.l.	Numero navi	Migliaia t.s.l.
a) Navi da 100 t.s.l. ed oltre:						
da passeggeri e miste . . .	215	1.095,3	135	664,7	- 80	- 430,6
da carico secco	534	1.771,1	763	2.660,2	+ 229	+ 889,1
cisterne	107	420,8	219	1.466,9	+ 112	+ 1.046,1
di tipo speciale	253	19,1	174	57,6	- 79	+ 38,5
	1.109	3.306,3	1.291	4.849,4	+ 182	+ 1.543,1
b) inferiori a 100 t.s.l.	2.367	143 -	2.793	106,5	+ 426	- 36,5
	3.476	3.449,3	4.084	4.955,9	+ 608	+ 1.506,6

	CONSISTENZA PREBELLICA		CONSISTENZA ATTUALE		VARIAZIONE	
	Numero navi	Migliaia tsl.	Numero navi	Migliaia tsl.	Numero navi	Migliaia tsl.
a) navi da 100 tsl. ed oltre						
da passeggeri e miste . . .	215	1.095,3	134	652 -	- 81	- 443,3
da carico secco	534	1.771,1	706	2.379,8	+ 172	+ 608,7
cisterne	107	420,8	202	1.302,3	+ 95	+ 881,5
di tipo speciale	253	19,1	183	62,6	- 70	+ 43,5
	1.109	3.306,3	1.225	4.396,7	+ 116	+ 1.090,4
b) navi inferiori alle 100 tsl.	2.367	143 -	2.855	183,6	+ 488	+ 40,6
	3.476	3.449,3	4.080	4.580,3	+ 604	+ 1.131 -

Limitando l'esame al complesso delle navi di stazza lorda unitaria superiore alle 100 tonnellate (Vedi Prospetto n. 1), abbiamo quindi un aumento del 16 per cento nel numero e del 45 per cento nel tonnellaggio; quest'ultimo determinato dallo sviluppo delle navi da carico per quasi l'88 per cento (50 per cento per le navi da carico secco e 249 per cento per quelle cisterna) mentre

l'entità del tonnellaggio delle unità da passeggeri e miste si è contratto di oltre il 39 per cento.

Se si pensa che al cessare delle ostilità tutta la Marina italiana raggruppava, sì e no, 350.000 tonnellate e per giunta molto mal ridotte, l'armamento italiano può con giustificata soddisfazione guardare all'opera di ricostruzione compiuta in un breve

LEGISLATURA III - 1958 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

volgere di anni, che ha portato la nostra Marina a riconquistare nel campo mondiale quella posizione (6° posto alla metà del 1939; 5° posto alla metà del 1957, fra tutte le nazioni marinare) risultato di una secolare tradizione.

Il milione e cinquecentoquarantatremila di stazza lorda di incremento fra il 1938 ed il 1956, costituisce una realtà che onora la nostra Marina mercantile nei cantieri, nelle maestranze, nelle imprese armatoriali private o parastatali, nella politica di interventi e di legge che i vari Governi dal 1942 a tutto oggi hanno man mano realizzato.

Ma le percentuali di variazione rispetto all'anteguerra sopra riportate, danno anche l'indirizzo della ricostruzione che si è dedicata soprattutto alle navi da carico secco ed ancor più a quelle cisterna, in modo da formare non soltanto il nucleo essenziale per il servizio del nostro commercio di esportazione ed importazione, ma anche uno dei più importanti mezzi per il miglioramento della bilancia dei pagamenti mediante i servizi resi a terzi Paesi (esportazione di servizi).

Lo svolgimento cronologico della ricostruzione appare dalle seguenti cifre:

	NUMERO NAVI		TONNELLAGGIO	
		1939 = 100		1939 = 100
1939	1.109	100	3.306.345	100
1946	500	45	1.152.563	35
1947	688	62	1.852.917	56
1948	827	75	2.275.272	69
1949	888	80	2.524.739	76
1950	949	86	2.798.218	85
1951	1.014	91	3.145.366	95
1952	1.063	96	3.403.427	103
1953	1.079	97	3.600.640	109
1954	1.117	100	3.922.350	119
1955	1.150	104	4.045.490	122
1956	1.225	110	4.396.762	133
1957	1.291	116	4.849.420	147

Ma oltre alla consistenza quantitativa deve essere posta in evidenza l'evoluzione qualitativa, per la cui valutazione l'indagine statistica (vedi tabella n. 2) ci fornisce due elementi:

a) il tonnello medio assunto ad indice della capacità di trasporto: la media di t.s.l. 2.982 per nave del 1939 è salita nel 1957 a 3.756 t.s.l., specialmente per l'influenza della forte immissione di navi cisterna, per la qual categoria la media ana-

loga dà 3.993 t.s.l. e 6.607 t.s.l. rispettivamente nel 1939 e nel 1957;

b) l'età media del naviglio, in quanto è evidente che sulle navi più giovani si riflettono i progressi della tecnica costruttiva: nel 1939 soltanto il 26,7 per cento del tonnello complessivo era di età inferiore ai 15 anni; nel 1957 invece la identica percentuale sale al 63 per cento. Ciò significa anche un incremento in linea patrimoniale e di esercizio della nostra Marina mercantile.

LEGISLATURA III - 1958 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Movimento di imbarco e sbarco di merci nei porti nazionali.

Per valutare l'importanza dell'apporto della Marina mercantile all'economia nazionale occorre considerarla in rapporto sia ai servizi direttamente resi al nostro commercio di importazione e di esportazione e sia al contributo attivo alla bilancia dei pagamenti.

Secondo le rilevazioni dell'Istituto centrale di statistica l'entità quantitativa delle merci imbarcate e sbarcate nei nostri porti (ivi compreso il commercio in transito) è giunta nel 1957 a 2,7 (vedi tabella n. 3) volte quella media dell'ultimo decennio prebellico, passando da 20,9 a 57,1 milioni di tonnellate: fatta 100, cioè, la media del decennio 1931-1940, si è avuto nel dopoguerra il seguente sviluppo:

	MERCI SBARCATE	MERCI IMBARCATE	TOTALE MERCI SBARCATE E IMBARCATE
Media 1931-1940	100	100	100
1946	44,1	29,4	42,2
1947	112,1	46 -	103,4
1948	109,7	89,5	107 -
1949	115,5	124,5	116,7
1950	120,6	144,5	123,8
1951	151,1	188,6	156,1
1952	154,1	199,4	160,1
1953	173,5	250,1	183,6
1954	188,6	281,5	200,9
1955	212 -	276,3	220,5
1956	233,8	283,5	240,4
1957	261,4	352,3	273,4

Orbene, partita nel 1946 con una percentuale di partecipazione al complesso dei trasporti di circa il 10 per cento (il 90 per cento alla bandiera estera) la marina italiana ha attratto a se stessa nel 1957 il 47,7 per cento (vedi tabella n. 4). Assunta a base la consistenza 1951, i seguenti saggi

di accrescimento medio nel quinquennio 1953-57 possono portare ad una valutazione di massima dell'azione di potenziamento della propria posizione svolta dall'armamento nazionale negli scambi commerciali che interessano il nostro Paese.

**SAGGI DI ACCRESCIMENTO MEDIO ANNUALE NEL QUINQUENNIO 1953-1957
(BASE 1952)**

nella consistenza del tonnellaggio di stazza lorda	7,37 %
nella consistenza quantitativa sulle merci imbarcate e sbarcate nei porti italiani	11,31 %
nella consistenza quantitativa delle merci imbarcate e sbarcate nei porti italiani da navi italiane	19,16 %

Ma i dati della tabella n. 4 mettono anche in chiara evidenza la progressione della somma delle merci imbarcate e sbarcate nei porti nazionali, ed è confortevole specie per i netti incrementi dal 1953 in avanti; ma pone anche in evidenza la concorrenza insistente e persistente della bandiera estera, ad indicazione di una necessità di costante ed ardito dinamismo da parte della marineria nazionale.

Movimento dei passeggeri nei porti nazionali.

Il campo di attività armatoriale costituito dal trasporto dei passeggeri è stato quello nel quale l'intervento della bandiera estera ha avuto, ed ha tuttora, le migliori possibilità di inserimento e di affermazione nel periodo di carenza di navi nazionali. Il movimento internazionale dei passeggeri imbarcati e sbarcati nei nostri porti (inclusi naturalmente tutti i transiti) è risultato nel 1957 quasi raddoppiato rispetto alla media dell'ultimo decennio precedente alla guerra; ma in esso è stata ben larga la partecipazione della bandiera estera: la percentuale del 21,7 per cento rappresentante questa partecipazione nell'anteguerra è divenuta 53,5 per cento nel 1957. E qui occorre richiamare ancora quella percentuale

di variazione in diminuzione già riferita nei riguardi della consistenza della marina italiana per quanto riguarda le navi da passeggeri e miste: le 215 navi per 1.095.352 t.s.l. nel 1939 sono oggi divenute 135 per 664.676 t.s.l. (e di esse il 64 per cento appartiene alla marina sovvenzionata) con una diminuzione quindi di oltre il 40 per cento.

Dalle allegate tabelle nn. 5 e 6 si rileva quanto si avvantaggi la concorrenza estera della percentuale di variazione in meno ancora esistente per quanto riguarda le nostre navi da passeggeri e miste. Il distacco è notevole, con in più una contrazione verificatasi nel 1954 dopo il felice recupero che nel 1953 aveva fatto registrare il superamento della media 1931-1940.

Le ragioni sono molteplici, ma qui non argomentiamo limitandoci a sottolineare i fenomeni essenziali.

Apporto della Marina mercantile italiana alla bilancia dei pagamenti.

Fino a tutto il 1952 la bilancia « noli marittimi » nel quadro generale della bilancia dei pagamenti economica è stata passiva: nel 1953 la situazione si è capovolta (vedi tabella n. 7) divenendo essa attiva in misura rilevante:

Saldo bilancia noli marittimi

1949	Dollari milioni — 93 -
1950	» » — 54 -
1951	» » — 94 -
1952	» » — 44 -
1953	» » + 23,1
1954	» » + 52,2
1955	» » + 52,6
1956	» » + 61,0
1957	» » + 18,0

Comunque sono cifre che testimoniano il notevole contributo valutario della nostra Marina mercantile poichè trattasi di oltre duecentosettantasette milioni di dollari pari

a circa centottanta miliardi di lire italiane nel solo anno 1955, con un saldo valutario di circa trentatre miliardi.

Ma la stima dell'apporto della Marina

LEGISLATURA III - 1958 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

deve essere fatta in funzione, non soltanto del guadagno di valuta, ma anche del risparmio di valuta che avrebbe dovuto essere corrisposta all'estero ove dall'estero fos-

sero venute tutte le prestazioni armatoriali di nostro interesse.

Stima dell'apporto della marina italiana (Relazione Banca d'Italia 1955):

	1954	1955	1956	1957
	milioni di dollari			
Guadagno di valuta	106,3	126,8	168,5	185,7
Risparmio di valuta	104,8	150,8	184,1	222,5
APPORTO TOTALE	211,1	277,6	352,6	408,2

Il contributo dato dall'Armamento sovvenzionato.

Nel quadro della ricostruzione della Marina italiana si è inserita quella dell'armamento sovvenzionato (vedi tabella n. 8) secondo direttrici ed indirizzi segnati dallo Stato e controllati dai suoi organi: fra questi la limitazione della sfera di esplicazione dei servizi sovvenzionati in stretta connes-

sione all'interesse generale del Paese ed in modo da lasciare il più ampio possibile campo allo sviluppo dell'iniziativa privata.

Nel 1939, le flotte del Gruppo FINMARE rappresentavano il 41 per cento del totale tonnellaggio italiano; nel 1957 la percentuale di partecipazione si è abbassata a poco più del 13,5 per cento; questa percentuale si presenta così distribuita nelle singole specialità di impiego del materiale:

	1939	1957
navi da passeggeri e miste	86 %	66,2 %
navi da carico secco	22 %	8,43 %
navi cisterna	3 %	—
navi di tipo speciale	—	—

In relazione alle caratteristiche di impiego ed alle esigenze richieste dai servizi che le flotte sono chiamate a svolgere (servizi strettamente di linea) l'opera di ricostruzione della FINMARE — colpita dalle perdite di guerra in misura ancora più accentuata di quella subita da tutta la marina —

è stata indubbiamente laboriosa specie di fronte ai problemi connessi alla entità degli investimenti finanziari necessari.

Le 17 unità per 111.230 t.s.l. superstiti al dicembre 1945 sono oggi divenute (31 dicembre 1957) n. 24 per 656.801 t.s.l. così distribuite:

n. 52 navi da passeggeri e miste per	t.s.l. 430.307
n. 42 navi da carico secco per	t.s.l. 226.494

e fra queste ultime sono comprese n. 14 Liberty per 100.383 t.s.l.

Di questo gruppo di navi che lo Stato possiede attraverso l'IRI che ha il possesso pressochè integrale del pacchetto azionario della Società finanziario FINMARE, parleremo diffusamente appresso.

La citata tabella n. 8, qui allegata, vuole puntualizzare il rinascere necessariamente graduale anche di questo settore dell'IRI, che usciva dalla guerra ridotto a meno di un decimo del primitivo tonnellaggio!

Lo stesso processo di miglioramento qualitativo, già rilevato per tutta la marina italiana, e ad indice del quale si è assunta l'età media del materiale, si è naturalmente manifestato pure, e in misura accentuata, nella nuova formazione della flotta FINMARE: oggi il 74,4 per cento del tonnellaggio FINMARE (vedi tabella n. 9) è costituito da navi di età inferiore ai 15 anni; è, tuttavia, vero che un ulteriore 24,4 per cento del tonnellaggio ha ormai superato il 25° anno di età e che fra questo sono inclusi i quattro grandi transatlantici SATURNIA, VULCANIA, CONTE GRANDE e CONTE BIANCAMANO alla cui sostituzione, totale o parziale, occorrerà provvedere in un futuro non lontano.

Il livello qualitativo della flotta FINMARE migliorerà ancora nel prossimo futuro quando saranno acquisite le unità attualmente in costruzione (vedi tabella n. 10):

nel complesso 4 navi per 45.050 t.s.l. Questo materiale è costituito da una grande turbonave (« Leonardo da Vinci » di 32.000 t.s.l.) destinata alla linea del Nord America e da tre unità nuove che la Società Adriatica impiegherà sulla linea Egitto Asia Anatolia.

L'entrata in servizio della « Leonardo da Vinci » è prevista per la prima metà del 1960 e quella delle tre navi per la Siria — battezzate Aserium, Brennero e Stehro — per la fine del 1958-primi 1959

Nel corso del 1957 sono entrate in linea la T/n « Ausonia » di 11.879 t.s.l., immessa sulla linea espresso per l'Egitto, la M/u « Torres » di 4.000 t.s.l., adibita al servizio trisettimanale Genova-Porto Torres, e infine le due motonavi « Arborea » e « Caralis » di 5.400 t.s.l. ciascuna, mediante le quali si è ottenuta una notevole intensificazione dei collegamenti fra il centro-sud Italia e la Sardegna.

Esercizio dei servizi marittimi da parte del Gruppo sovvenzionato.

Attualmente, l'esercizio dei servizi marittimi del Gruppo FINMARE si svolge — nelle quattro direttrici geografiche stabilite dal decreto-legge 2082 del 7 dicembre 1936 — in complessive 47 linee di convenzione (vedi tabella n. 11) così distribuite:

LEGISLATURA III - 1958 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Settore Americhe (Società ITALIA):

linee passeggeri e miste	n.	4	
linee da carico	»	2	
			— n. 6

Settore Asia-Africa-Australia (Società LLOYD TRIESTINO):

linee passeggeri e miste	n.	4	
linee da carico	»	5	
			— n. 9

Settore Mediterraneo Orientale (Società ADRIATICA):

linee passeggeri e miste	n.	7	
linee da carico	»	4	
linee locali	»	1	
			— n. 12

Settore Mediterraneo Occidentale e Nord Europa (Società TIRRENIA):

linee passeggeri e miste	n.	12	
linee da carico	»	4	
linee locali	»	4	
			— n. 20

In totale:

linee passeggeri e mistes	n.	27	
linee da carico	»	15	
linee locali	»	5	
			— n. 47

L'evoluzione e lo sviluppo dell'attività armatoriale che su queste linee è stata svolta dalle Società del Gruppo FINMARE è rappresentato nell'ultimo decennio dai prospetti allegati nn. 12, 13 e 14 che qui si riassumono:

a) *Viaggi e percorrenze*

	Numero viaggi		Miglia percorse	
1947	2.534	100	1.836.133	100
1948	2.856	113	2.901.038	158
1949	3.252	128	3.264.343	178
1950	3.376	133	3.601.924	196
1951	3.368	133	3.793.272	206
1952	3.456	136	4.054.628	221
1953	3.554	140	4.503.438	245
1954	3.672	145	4.693.099	256
1955	3.656 ½	144	4.905.454	267
1956	3.722	147	5.422.815	295
1957	3.852	152	5.362.150	292

LEGISLATURA III - 1958 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

b) *Traffici conseguiti*

	Numero passeggeri trasportati		Tonnellate merci trasportate	
1947	502.822	100	1.246.425	100
1948	653.358	130	1.635.547	131
1949	728.903	145	1.476.806	118
1950	820.233	163	1.572.814	126
1951	834.035	165	1.811.154	145
1952	1.001.836	199	1.704.259	137
1953	1.158.155	230	1.601.027	128
1954	1.224.175	243	1.664.455	134
1955	1.305.507	260	1.894.487	152
1956	1.368.570	272	2.245.713	180
1957	1.403.406	279	2.064.732	165

e dei redditi lordi da essi ricavati; per questi ultimi, tuttavia, onde abbracciare un periodo a valori monetari molto vicini, occorre assumere a base il 1950:

c) *Ricavi lordi dall'esercizio di navigazione:*

	Redditi lordi	
	(lire milioni)	
1950	40.445	100
1951	48.490	120
1952	54.854	136
1953	56.696	140
1954	62.592	155
1955	70.906	175
1956	79.891	197
1957	77,580	192

Il contributo dello Stato al Gruppo armatoriale dell'I.R.I.

La misura del contributo dello Stato, nelle due forme stabilite dal decreto-legge 7 dicembre 1936, n. 2082 — « sovvenzione » e « sovvenzione integrativa » (e quest'ulti-

ma, per effetto della mancata rivalutazione della sovvenzione in armonia all'andamento dei valori monetari, ha assunto praticamente la funzione della originaria sovvenzione) — è rappresentata nell'ultimo quadriennio dai seguenti importi annuali:

LEGISLATURA III - 1958 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

	SOVVENZIONE	INTEGRAZIONE	TOTALE
1954 mil.	313,7	23.170 -	23.483,7
1955 »	317,8	21.201,4	21.519,2
1956 »	318,4	19.884,2	20.202,6
1957 »	318,9	22.625,7	22.944,6
Media annuale mil.	317,2	21.720,3	22.037,5

Se si rapporta il totale del contributo statale alla « sovvenzione » — che rappresenta l'entità della « sovvenzione » prebellica attribuita ai servizi attuali in armonia alla loro effettiva estensione — si ottiene un coefficiente di 69,4.

Orbene, se si tiene conto, come è giusto tener conto, oltre che dei mutati valori monetari, rispetto alla situazione anteguerra:

del rincaro dei costi di esercizio a parità di valori monetari (si vedano, per alcune voci, le tabelle allegate 11, 15 e 16);

della vera e propria trasformazione intervenuta nella potenzialità, nella efficienza e nel tono di alcuni importanti servizi, quali quelli di collegamento con la Sardegna;

del fatto che anche nel primo quadriennio di esercizio (1936-1940) si era verificato l'intervento della sovvenzione integrativa (media annuale del 1° quadriennio 50,5 milioni);

si è obiettivamente portati a ritenere che il carico per lo Stato per i servizi marittimi di P.I.N. è stato in effetti nell'ultimo quadriennio inferiore a quello che gli sarebbe derivato ove si fosse operata una rivalutazione della sovvenzione per renderla aderente ai valori monetari, ai costi ed al livello dei servizi attuali.

Sempre in tema di confronto fra la misura dell'intervento dello Stato nell'anteguerra e quella attuale, sembra anche opportuna una distinzione fra le attribuzioni di questo intervento ai servizi internazionali compiuti nei settori delle Americhe, dell'Asia, dell'Africa e dell'Australia e del Mediterraneo orientale (Società ITALIA, LLOYD TRIESTINO ed ADRIATICA) ed a quelli prevalentemente interni esercitati dalla Società TIRRENIA (vedi tabella n. 17): e ciò in ragione delle molto differenti caratteristiche dei due gruppi di servizi.

	MEDIA ANNUALE QUADRIMESTRE 1954-1957			Numero volte contributo totale rispetto alla sovvenzione
	Sovvenzione	Integrazione	Totale	
	(milioni di lire)			
<i>Servizi internazionali:</i>				
Soc. Italia, Lloyd Triestino, Adriatica	266,1	15.069,8	15.335,9	57,6
<i>Servizi interni:</i>				
Soc. Tirrenia	51,1	6.650,5	6.701,6	131,1

LEGISLATURA III - 1958 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Mentre quindi per i servizi internazionali si ha un coefficiente di maggiorazione inferiore a quello derivante dal livellamento dei valori monetari, per i servizi affidati alla Società TIRRENIA — per la massima parte aventi un carattere che si può equiparare a quello di servizi pubblici essenziali alla vita del Paese — il coefficiente stesso è naturalmente superiore: risultano accentuati infatti per questi ultimi quei fattori di miglioramento, ed anzi in molti casi di vera e propria trasformazione, già citati in precedenza, con conseguente naturale sensibile

aggravamento dei costi a fronte dei quali non opera la copertura da parte dei ricavi legati a tariffe di imperio e dettate da superiori ragioni d'ordine nazionale, regionale o sociale.

* * *

Tutti gli elementi richiamati e riassunti nella precedente esposizione sono sviluppati in dettaglio negli allegati prospetti, di cui preciso in appresso l'indice specifico con richiamo al titolo di ogni tabella e alla pagina di questa relazione:

Elencazione tabelle

TABELLA N. 1:	<i>Consistenza della marina mercantile italiana. Navi a propulsione meccanica di stazza superiore alle 100 tonnellate</i>	Pag. 18
TABELLA N. 2:	<i>Classificazione per età della marina mercantile italiana: per le stesse categorie di navi</i>	» 20
TABELLA N. 3:	<i>Movimento di imbarco e sbarco di merci nei porti nazionali. Navigazione internazionale escluso il traffico di transito</i>	» 22
TABELLA N. 4:	<i>Movimento di imbarco e sbarco di merci dei porti nazionali. Navigazione internazionale incluso il traffico di transito</i>	» 24
TABELLA N. 5:	<i>Movimento dei passeggeri nei porti nazionali. Somma dei passeggeri imbarcati e sbarcati</i>	» 26
TABELLA N. 6:	<i>Movimento di passeggeri in traffico internazionale. Incluso il traffico in transito</i>	» 28
TABELLA N. 7:	<i>Apporto della marina mercantile italiana alla bilancia dei pagamenti</i>	» 30
TABELLA N. 8:	<i>Gruppo Finmare — Le Flotte</i>	» 31
TABELLA N. 9:	<i>Flotta Finmare — Classificazione per gruppi di età</i>	» 32
TABELLA N. 10:	<i>Flotte Finmare — Navi in costruzione</i>	» 34
TABELLA N. 11:	<i>Gruppo Finmare — Elencazione linee attuali</i>	» 34
TABELLA N. 12:	<i>Gruppo Finmare — Attività svolta (numero viaggi compiuti e percorrenze)</i>	» 36
TABELLA N. 13:	<i>Gruppo Finmare — I traffici conseguiti: passeggeri e merci</i>	» 38
TABELLA N. 14:	<i>Gruppo Finmare — Ricavi lordi dell'esercizio della navigazione.</i>	» 39
TABELLA N. 15:	<i>Gruppo Finmare — Entità delle spese per combustibili</i>	» 40
TABELLA N. 16:	<i>Gruppo Finmare — Entità delle spese per equipaggi</i>	» 41
TABELLA N. 17:	<i>Contributo dello Stato</i>	» 42

LEGISLATURA III - 1958 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

TABELLA I

CONSISTENZA DELLA MARINA MERCANTILE ITALIANA A TUTTO IL 1957

Navi a propulsione meccanica di stazza lorda superiore alle 100 Tonn.

(Dati desunti dalle Statistiche del Ministero Marina Mercantile al 31 dicembre)

	NAVI DA PASSEGGERI E MISTE		NAVI DA CARICO SECCO		NAVI CISTERNA		NAVI DA PESCA E DI TIPO SPECIALE		TOTALE		% 1939 = 100	
	N. navi	t. s. l.	N. navi	t. s. l.	N. navi	t. s. l.	N. navi	t. s. l.	N. navi	t. s. l.	N. navi	t. s. l.
1939	215	1.095.352	534	1.771.053	107	420.827	253	19.113	1.109	3.306.345	100	100
1946	56	191.547	344	164.571	63	182.949	37	13.496	500	1.152.563	45	35
1947	73	296.661	473	1.186.752	97	353.855	45	15.649	688	1.852.917	62	56
1948	87	337.846	542	1.392.585	130	523.219	68	21.622	827	2.275.272	75	69
1949	100	421.157	540	1.546.566	128	514.457	120	42.559	888	2.524.739	80	76
1950	106	470.062	575	1.700.809	140	582.644	128	44.703	949	2.798.218	86	85
1951	117	562.229	598	1.829.522	161	706.548	138	47.067	1.014	3.145.366	91	95
1952	117	629.881	639	1.966.718	169	756.715	138	50.113	1.063	3.403.427	96	103
1953	122	655.023	633	1.940.784	187	956.053	137	48.780	1.079	3.600.640	97	109
1954	125	683.722	640	1.957.543	201	1.225.240	151	55.845	1.117	3.922.350	100	119
1955	131	650.806	657	2.101.073	197	1.234.783	165	58.828	1.150	4.045.490	104	122
1956	134	652.027	706	2.379.832	202	1.302.302	183	62.601	1.225	4.396.762	110	133
1957	135	664.676	763	2.660.174	219	1.466.937	174	57.633	1.291	4.849.420	116	147
1938 = 100	63	61	143	150	205	349	69	302	116	147	—	—

TABELLA 2

CLASSIFICAZIONE PER ETÀ DELLA

(Dati desunti dalle Pubblicazioni de

Navi a propulsione meccanica di

	1939			1952			1953		
	N. navi	t.s.l.	%	N. navi	t.s.l.	%	N. navi	t.s.l.	%
Sotto i 5 anni	20	57.508	1,7	119	291.850	10,1	82	336.682	10,2
Fra 5 e 10 anni	59	271.119	7,9	374	1.286.851	44,1	399	1.275.970	38,8
Fra 10 e 15 anni . .	127	585.916	17,1	41	112.296	3,9	76	315.174	9,6
Fra 15 e 20 anni . .	252	835.450	24,4	15	50.920	1,7	18	49.452	1,5
Fra 20 e 25 anni . .	204	571.012	16,7	56	249.910	8,6	58	283.400	8,6
Oltre i 25 anni . . .	565	1.103.799	32,2	466	925.496	31,7	468	1.028.537	31,3
	1.227	3.424.804	100	1.071	2.917.323	100	1.101	3.289.215	100

TABELLA 2

MARINA MERCANTILE ITALIANA

Lloyd' Register: posizione al 30 giugno)

stazza lorda superiore alle 100 t.s.l.

1953			1955			1956			1957		
N. navi	t.s.l.	%	N. navi	t.s.l.	%	N. navi	t.s.l.	%	N. navi	t.s.l.	%
78	410.515	11,9	106	764.045	19,5	141	896.150	21,4	162	999.671	22
304	648.668	18,8	185	201.344	5,1	116	260.390	6,2	100	368.872	8
194	1.042.544	30,1	332	1.640.905	42,	390	1.616.225	38,5	394	1.506.323	33
24	57.510	1,7	42	120.014	3,1	55	190.530	4,5	91	375.223	8
40	155.725	4,5	23	95.025	2,4	19	78.417	1,9	26	97.245	2
480	1.140.823	33	461	1.089.315	27,9	475	1.155.050	27,5	480	1.204.622	26
1.120	3.455.785	100	1.149	3.910.658	100	1.196	4.196.762	100	1.253	4.551.956	100

LEGISLATURA III - 1958 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

TABELLA 3

MOVIMENTO DI IMBARCO E SBARCO DI MERCI NEI PORTI NAZIONALI
(Navigazione internazionale incluso il traffico di transito)

Somma delle merci imbarcate e sbarcate

(Istituto Centrale di Statistica)

(Migliaia di tonnellate)

	BANDIERA ITALIANA			BANDIERA ESTERA			TOTALE		
	Quantità	% sul totale	Media 1931-1940 = 100	Quantità	% sul totale	Media 1931-1940 = 100	Quantità	% sul totale	Media 1931-1940 = 100
Media 1931-1940	10.814	51,8	100	10.060	48,2	100	20.874	100	100
1946	897	10,2	8,3	7.901	89,8	78,5	8.798	100	42,2
1947	6.088	28,2	56,3	15.495	71,8	154 -	21.583	100	103,4
1948	9.884	44,2	91,4	12.458	55,8	123,8	22.342	100	107 -
1949	9.062	37,2	83,8	15.292	62,8	152 -	24.354	100	116,7
1950	10.793	41,8	99,8	15.043	58,2	149,5	25.836	100	123,8
1951	12.165	37,3	112,5	20.413	62,7	202,9	32.578	100	156,1
1952	11.589	37,7	107,2	21.832	65,3	217 -	33.421	100	160,1
1953	16.478	43 -	152,4	21.849	57 -	217,2	38.327	100	183,6
1954	18.863	45 -	174,4	23.075	55 -	229,4	41.938	100	200,9
1955	22.319	48,5	206,4	23.707	51,5	235,6	46.026	100	220,5
1956	24.661	49,1	228 -	25.514	50,9	253,6	50.175	100	240,4
1957	27.218	47,7	251,7	29.857	57,3	296,7	57.075	100	273,4

TABELLA 4

LEGISLATURA III - 1958 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

MOVIMENTO DI IMBARCO E SBARCO

(Navigazione internazionale)

Migliaia di tonnellate)

Media 1931-1940	MERCİ SBARCATE								
	BANDIERA ITALIANA			BANDIERA ESTERA			TOTALE		
	Quantità	% sul totale	Media 1931-40 = 100	Quantità	% sul totale	Media 1931-40 = 100	Quantità	% sul totale	Media 1931-40 = 100
1931-1940	9.272	51,1	100	8.861	48,9	100	18.133	100	100
1946 . . .	845	10,6	9,1	7.145	89,4	80,6	7.990	100	44,1
1947 . . .	5.771	28,4	62,2	14.549	71,6	164,2	20.320	100	112,1
1948 . . .	9.098	45,8	98,1	10.786	54,2	121,7	19.884	100	109,7
1949	7.993	38,2	86,2	12.941	61,8	146	20.934	100	115,5
1950 . . .	9.586	43,8	103,4	12.279	56,2	138,6	21.865	100	120,6
1951 . . .	10.740	39,2	115,8	16.657	60,8	188	27.397	100	151,1
1952 . . .	10.351	37	111,6	17.591	63	198,5	27.942	100	154,1
1953 . . .	14.987	47,6	161,6	16.468	52,4	185,8	31.455	100	173,5
1954 . . .	17.270	50,5	186,3	16.935	49,5	191,1	34.205	100	188,6
1955 . . .	20.442	55,2	220,5	17.991	46,8	203	38.436	100	212
1956 . . .	22.375	52,8	241,3	20.012	47,2	225,8	42.387	100	233,8
1957 . . .	23.843	50,2	257,1	23.574	49,8	266,0	47.417	100	261,4

LEGISLATURA III - 1958 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

DI MERCI NEI PORTI NAZIONALI

TABELLA 4

(incluso il traffico in transito)

(Istituto Centrale di Statistica)

MERCİ IMBARCATE								
BANDIERA ITALIANA			BANDIERA ESTERA			TOTALE		
Quantità	% sul totale	Media 1931-50 = 100	Quantità	% sul totale	Media 1931-40 = 100	Quantità	% sul totale	Media 1931-40 = 100
1.542	56,3	100	1.199	43,7	100	2.741	100	100
52	6,4	3,4	756	93,6	63,1	808	100	29,4
317	25,1	20,6	946	74,9	78,9	1.263	100	46, —
786	32, —	51, —	1.672	68, —	139,4	2.458	100	89,5
1.069	31,3	69,3	2.351	68,7	196,1	3.420	100	124,5
1.207	30,4	78,3	2.764	69,6	230,5	3.971	100	144,5
1.425	27,5	92,4	3.756	72,5	313,3	5.181	100	188,6
1.238	22,6	80,3	4.241	77,4	353,7	5.479	100	199,4
1.491	21,7	96,7	5.381	78,3	448,8	6.872	100	250,1
1.593	20,6	103,3	6.140	79,4	512,1	7.733	100	281,5
1.874	24,7	121,5	5.716	75,3	476,7	7.590	100	276,3
2.286	29,4	148,2	5.502	70,6	458,9	7.788	100	283,5
3.375	34,9	218,8	6.283	65,1	524,0	9.658	100	352,3

TABELLA 5

MOVIMENTO DEI PASSEGGERI NEI PORTI NAZIONALI

(Navigazione internazionale incluso il traffico di transito)

Somma dei passeggeri imbarcati e sbarcati

(Istituto Centrale di Statistica)

	BANDIERA ITALIANA			BANDIERA ESTERA			TOTALE		
	Numero	% sul totale	Media del 1931-40 = 100	Numero	% sul totale	Media del 1931-40 = 100	Numero	% sul totale	Media del 1931-40 = 100
Media 1931-30 . . .	301.061	78,3	100	83.532	21,7	100	384.593	100	100
1953	453.096	63,1	150,5	264.684	36,9	316,8	717.780	100	186,6
1954	299.573	52,7	99,5	267.985	47,3	320,8	567.558	100	147,6
1955	367.407	55,2	122,1	298.043	44,8	356,8	665.450	100	173
1956	361.515	45,4	120,1	433.631	54,6	519,1	795.146	100	206,7
1957	351.678	46,5	116,7	403.180	53,5	482,6	754.858	100	196

TABELLA 6

MOVIMENTO DEI PASSEGGERI

(Navigazione internazionale)

MEDIE	PASSEGGERI SBARCATI								
	BANDIERA ITALIANA			BANDIERE ESTERE			TOTALE		
	Numero	% sul totale	Media 1931-40 = 100	Numero	% sul totale	Media 1931-40 = 100	Numero	% sul totale	Media 1931-40 = 100
1931-40	148.643	77,1	100	44.273	22,9	100	192.916	100	100
1953	197.373	60,6	132,8	128.554	39,4	290,4	325.927	100	168,9
1954	126.466	49,9	85,1	127.174	50,1	287,3	253.640	100	131,5
1955	154.155	50,9	103,7	148.600	49,1	335,6	302.755	100	156,9
1956	166.830	43,5	112,2	216.370	56,5	488,7	383.200	100	198,6
1957	166.501	47,0	112,0	187.744	53,0	424,0	354.245	100	183,6

TABELLA 6

NEI PORTI NAZIONALI

incluso il traffico in transito)

(Istituto Centrale di Statistica)

PASSEGGERI IMBARCATI								
BANDIERA ITALIANA			BANDIERE ESTERE			TOTALE		
Numero	% sul totale	Media 1931-40 = 100	Numero	% sul totale	Media 1931-40 = 100	Numero	% sul totale	Media 1931-40 = 100
152.418	79,5	100	39.259	20,5	100	191.677	100	100
255.723	65,3	167,8	136.130	34,7	346,7	391.853	100	204,4
173.107	55,1	113,6	140.811	44,9	358,6	313.918	100	163,8
213.252	58,8	139,9	149.443	41,2	380,6	362.695	100	189,2
194.685	47,3	127,7	217.261	52,7	553,4	411.946	100	214,9
185.177	46,2	121,4	215.436	53,8	540,8	400.613	100	210,0

TABELLA 7

APPORTO DELLA MARINA MERCANTILE ALLA BILANCIA
DEI PAGAMENTI

A) *Bilancia noli marittimi 1957 (1)*

Partite attive:

noli merci all'esportazione	40,8	
transito marittimo e trasporti fra terzi paesi	221,0	
noli passeggeri stranieri	74,9	
spese flotte estere in Italia	63,8	
	400,5	

Partite passive:

Noli merci all'importazione trasportate da navi estere	224,2	
altre partite	1,3	
noli passeggeri italiani trasportati da navi estere	11,0	
spese delle navi italiane all'estero	146,0	
	382,5	
Saldo	+18	

B) *Apporto valutario 1957 (1) della Marina Mercantile Italiana*

1° Guadagno di valuta:

noli per merci imbarcate	40,8	
trasporto marittimo e trasporto fra terzi paesi	221,0	
noli passeggeri stranieri	74,9	
	336,7	

Deduzione spese della Marina Italiana all'estero (inclusa assicurazione marittima)	151,0	
	185,7	

2° Risparmio di valuta:

noli per merci all'importazione trasportate da navi italiane	185,4	
noli per passeggeri italiani trasportati da navi italiane	37,1	
	222,5	

TOTALE 408,2

(1) Dati rilevati dal Bollettino della Banca d'Italia - marzo-aprile 1958.

TABELLA 8

GRUPPO FINMARE - LE FLOTTE

	NAVI DA PASSEGGERI E MISTE			NAVI DA CARICO			TOTALE		
	N. navi	t.s.l.	%	N. navi	t.s.l.	%	N. navi	t.s.l.	%
Al 31 dicembre 1939 . . .	124	947.145	100	80	398.208	100	204	1.345.353	100
Al 31 dicembre 1945 . . .	14	99.965	10	3	11.165	3	17	111.130	8
» 1946 . . .	15	100.423	11	7	25.705	6	22	126.128	9
» 1947 . . .	19	123.170	13	28	165.180	41	47	288.350	21
» 1948 . . .	27	150.753	16	36	204.850	51	63	355.603	26
» 1949 . . .	35	234.192	25	37	209.757	53	72	443.949	33
» 1950 . . .	36	235.614	25	38	202.450	51	74	438.064	32
» 1951 . . .	41	307.644	32	35	181.544	46	76	489.188	36
» 1952 . . .	46	381.858	40	37	197.322	49	83	579.180	43
» 1953 . . .	51	416.576	44	33	165.629	42	84	582.205	43
» 1954 . . .	50	436.571	46	32	164.770	41	82	601.341	45
» 1955 . . .	50	436.240	46	33	168.317	42	83	604.557	45
» 1956 . . .	51	416.668	44	39	208.571	52	90	625.239	46
» 1957 . . .	52	430.307	46	42	226.494	57	94	656.801	49

FLOTTA FINMARE - CLASSIFICA

	al 31-12-1937			al 31-12-1952			al 31-12-1953		
	N. navi	t.s.l.	%	N. ravi	t.s.l.	%	N. navi	t.s.l.	%
Al di sotto di 5 anni				21	224.179	39	24	240.210	41
	38	264.000	20						
fra 5 e 10 anni				30	171.026	30	24	124.233	21
fra 10 e 15 anni	92	678.000	50	1	4.321	1	6	38.967	7
fra 15 e 20 anni				2	4.598	1	2	4.598	1
	32	237.000	17						
fra 20 e 25 anni				14	75.210	13	6	15.059	2
oltre i 25 anni	44	178.000	13	15	99.846	16	22	159.138	28
	206	1.357.000	100	83	579.180	100	84	582.205	100

LEGISLATURA III - 1958 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

TABELLA 9

ZIONE PER GRUPPI DI ETÀ

al 31-12-1954			al 31-12-1955			al 31-12-1956			al 31-12-1957		
N. navi	t.s.l.	%	N. navi	t.s.l.	%	N. navi	t.s.l.	%	N. navi	t.s.l.	%
20	236.411	39	20	243.437	40	20	182.415	29	17	138.271	21,1
15	84.174	14	14	76.797	13	20	158.654	25	25	215.110	32,7
19	111.411	18	21	115.309	19	22	117.156	19	25	135.313	20,6
1	1.407	1	—	—	—	—	—	—	1	3.129	0,5
6	15.822	3	4	6.784	1	2	4.598	1	2	4.598	0,7
21	152.116	25	24	162.230	27	26	164.416	26	24	160.380	24,4
82	601.341	100	83	604.557	100	90	625.239	100	94	656.801	100--

TABELLA 10

FLOTTA FINMARE - NAVI IN COSTRUZIONE

	Prevista consegna	Numero navi	T.S.L.
<i>Società ITALIA</i>			
turbonave da passeggeri destinata alla linea espresso Nord America	1960	1	32.000
<i>Società ADRIATICA</i>			
motonavi miste destinate alla linea Italia-Egitto-Soria (da 4.350 tsl. ciascuna) .	1958	3	13.050
		4	45.050

TABELLA 11

GRUPPO FINMARE - ELENCAZIONE LINEE ATTUALI

Settore Americhe (Società Italia)

- 1 Espresso Tirreno-Nord America . . . - t/n C. Colombo, m/n G. Cesare, m/n Augustus
- 2 Celere Adriatico-Nord America . . . - m/n Saturnia e Vulcania
- 3 Espresso Tirreno-Sud America . . . - t/n C. Grande e C. Biancamano (e per qualche viaggio m/n G. Cesare)
- 4 Mista Tirreno-C. America-S. Pacifico . - 3 unità tipo « Navigatore »
- 5 Comm. Adriatico-C. America-N. Pacifico - 3 unità tipo « Scienziati », m/n Toscanelli, unità tipo « Liberty ».
- 6 Comm. Adriatico-Sud America . . . - unità tipo « Liberty ».

Settore Asia-Africa-Australia (Società Lloyd Triestino)

- 7 Espresso Adriatico-Sud Africa . . . - m/n Africa ed Europa
- 8 Espresso Tirreno-Estremo Oriente . . - m/n Asia e Victoria
- 9 Celere Tirreno-Australia - m/n Oceania, Australia, Neptunia, p/fo Toscana
- 10 Postale Tirreno-Africa Orientale . . . - p/fo Diana e Tripolitania
- 11 Comm. Tirreno-Africa Occ.-Congo . . - m/n Rosandra, Piave, Aquileia e « Isonzo »
- 12 Comm. Tirreno-Sud Africa (via Suez) . - p/fo tipo « Liberty »
- 13 Comm. Adriatico-India Occidentale . . - p/fo Timavo unità tipo « Liberty »
- 14 Comm. Adriatico-India Or.-Bengala . . - m/n U. Vivaldi; S. Caboto, p/fo tipo « Liberty », « Nino Bixio », e « Agostino Bertani (1) »
- 15 Comm. Adriatico-Estremo Oriente . . - m/n Adige, Isarco (1), « Cellina » e « Livenza » oltre il servizio bananiero effettuato con la m/n Algida in noleggio all'AMB.

Segue: TABELLA 11

Settore Mediterraneo Orientale (Società Adriatica):

16 Espresso Tirreno-Egitto	}	- m/n Esperia e « Ausonia »
17 Espresso Adriatico-Egitto		
18 Celere Tirreno-Israele	}	- m/n Enotria e Messapia
19 Celere Adriatico-Israele		
20 Celere Tirreno-Istanbul		- m/n San Giorgio
21 Celere Adriatico-Istanbul		- m/n San Marco
22 Mista Dalmazia-Pireo		- m/n Barletta
23 Comm. Tirreno-Egitto-Soria	}	- p/fi Campidoglio, Belluno, Rovigo, Chioggia, Loredan
24 Comm. Adriatico-Egitto-Soria		
25 Comm. Tirreno-Istanbul		- m/n Udine, p.fo Treviso
26 Comm. Adriatico-Istanbul		- m/n Vicenza, p/fo Otranto (1)
27 Linea locale Manfredonia-Tremiti		- m/n Pola (1)

Settore Mediterraneo Occidentale e Nord Europa (Società Tirrenia)

28 Napoli Palermo	}	- m/n Sicilia, Campania, Lazio, Calabria, Sardegna e Arborea, borali
29 Palermo-Tunisi		
30 Civitavecchia-Olbia		
31 Napoli-Cagliari	}	- Città di Tunisi
32 Civitavecchia-Cagliari		
33 Palermo-Cagliari		
34 Genova-Sardegna-Palermo	}	- p/fo Ichunsa, m/n C. Alessandria
35 Palermo-Pantelleria-Tunisi		
36 Genova-Porto Torres		- m/n « Torres »
37 Livorno-Bastia-Porto Torres		- m/n « Città di Tripoli »
38 Napoli-Malta-Tripoli		- p/fo Argentina
39 Napoli-Malta-Bengasi		- « Città di Livorno »
40 Adriatico-Tirreno-Spagna		- m/n Celio. C. Messina, C. Siracusa
41 Adriatico-Sicilia-Tirreno		- m/n C. Catania, p/fi Marechiaro, Maria Carla (1)
42 Comm. Tirreno-Nord Europa		- m/n Valdarno, Vallisarco
43 Comm. Adriatico-Nord Europa -		- m/n Cagliari, G. Borsi
44 Linea locale La Maddalena-Bonifacio	}	- p/fo Limbara
45 Linea locale La Maddalena Palau		
46 Linea locale Carloforte-Calasetta	}	- p/fi Capo Sandalo, Gallura
47 Linea locale Carloforte-Porto-Vesme		

(1) preso a noleggio.

GRUPPO FINMARE - ATTIVITÀ SVOLTA (NUMERO

	1937	1938	1947	1948	1949
Viaggi compiuti:					
ITALIA	209	197	65	99	88
LLOYD TRIESTINO	500	453	51	69	65
ADRIATICA	1.174	1.208	148	174	245
TIRRENIA	3.782	3.859	2.270	2.514	2.854
TOTALE	5.665	5.717	2.534	2.856	3.252
Miglia percorse:					
ITALIA	2.593.857	2.481.589	621.812	1.132.018	1.187.509
LLOYD TRIESTINO	4.142.526	4.497.133	407.515	786.081	905.201
ADRIATICA	1.925.609	2.082.544	390.801	470.331	680.393
TIRRENIA	1.655.895	1.736.291	416.005	512.608	491.240
TOTALE	10.319.897	10.797.557	1.836.133	2.901.038	3.264.343

LEGISLATURA III - 1958 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

TABELLA 12

VIAGGI COMPIUTI E PERCORRENZE)

1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957
102	92	109	107	109	118	125½	111
69	88	84	97	102	104	123	121
252	256	267	303	310	333	326	332
2.953	2.932	2.996	3.037	3.151	3.101 ½	3.147½	3.288
3.376	3.368	3.456	3.544	3.672	3.656½	3.722	3.852
1.366.260	1.222.291	1.391.667	1.381.932	1.474.109	1.547.793	1.700.308	1.550.737
956.947	1.227.067	1.243.197	1.429.140	1.482.067	1.559.945	1.928.196	1.919.993
698.052	698.662	703.748	821.606	848.075	891.148	884.836	909.227
580.665	645.252	716.016	870.760	888.848	906.568	909.475	982.193
3.601.924	3.793.272	4.054.628	4.503.438	4.693.099	4.905.454	5.422.815	5.362.150

LEGISLATURA III - 1958 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

TABELLA 13

GRUPPO FINMARE - I TRAFFICI CONSEGUITI

	A) TRAFFICO PASSEGGERI (numero passeggeri trasportati)					B) TRAFFICO MERCI (tonnellate merci trasportate)				
	Italia	Lloyd Triestino	Adriatica	Tirrenia	Totale	Italia	Lloyd Triestino	Adriatica	Tirrenia	Totale
1937 . .	202.285	223.360	241.235	585.569	1.252.449	1.116.729	1.698.271	1.047.853	1.064.486	4.927.339
1938 . .	173.941	218.144	241.787	656.255	1.290.127	1.035.663	1.988.126	1.046.369	1.053.750	5.123.908
1939 . .	146.622	186.750	337.745	706.122	1.377.239	1.076.121	1.624.940	1.075.158	948.799	4.725.018
1947 . .	48.712	1.584	14.054	438.472	502.822	416.586	410.029	196.948	222.862	1.246.425
1948 . .	97.407	17.637	20.511	517.803	653.358	638.834	491.190	226.887	278.636	1.635.547
1949 . .	105.237	18.181	42.362	563.123	728.903	439.733	508.396	332.631	196.045	1.476.805
1950 . .	141.420	21.888	52.741	694.184	820.233	505.986	506.477	317.865	242.486	1.572.814
1951 . .	142.601	28.811	49.569	613.054	834.035	458.712	384.957	358.522	308.963	1.811.154
1952 . .	185.776	38.484	53.784	718.792	1.001.836	429.207	566.317	320.885	387.850	1.704.259
1953 . .	191.632	47.806	66.392	852.525	1.158.155	306.519	581.819	339.470	373.219	1.601.027
1954 . .	214.478	55.618	76.460	877.619	1.224.175	328.679	596.343	352.820	386.613	1.664.455
1955 . .	228.535	59.797	85.786	931.389	1.305.507	402.427	713.502	344.377	434.181	1.894.487
1956 . .	237.623	61.451	75.704	993.792	1.368.570	531.622	902.065	377.986	434.040	2.245.713
1957 . .	214.603	48.836	84.239	1.055.728	1.403.406	455.737	815.950	358.575	434.470	2.064.732

TABELLA 14

GRUPPO FINMARE - I RICAVI LORDI DELL'ESERCIZIO DELLA NAVIGAZIONE

(in milioni di lire)

	NOLI LORDI			COMPENSI ATTIVI DI NOLEGGIO	PROVENTI DIVERSI	TOTALI
	Passeggeri	Merci	Totali			
1937	782,5	735,1	1.517,6	88,6	34,2	1.640,4
1938	768,7	722,2	1.490,9	49,9	30,9	1.571,7
1939	704,2	796,7	1.500,9	79,5	31,3	1.611,7
1950	25.596	13.943	39.539	358	548	40.445
1951	24.111	23.387	47.498	424	568	48.490
1952	32.578	21.073	53.651	491	712	54.854
1953	35.856	19.539	55.395	458	843	56.696
1954	40.011	21.173	61.184	428	980	62.592
1955	44.254	25.126	69.380	416	1.110	70.906
1956	44.484	34.028	78.512	434	1.134	80.080
1957	40.560	35.476	76.036	434	1.110	77.580

TABELLA 15

GRUPPO FINMARE - ENTITÀ DELLE SPESE PER COMBUSTIBILI

(milioni di lire)

	ITALIA	LLOYD TRIESTINO	ADRIATICA	TIRRENA	TOTALE
1952	3.801,6	1.945 -	823,9	644,2	7.214,7
1953	3.908,5	1.856,8	741,7	678,6	7.183,6
1954	4.123 -	1.920 -	688,7	654,4	7.386,1
1955	4.849,6	1.970,8	759,3	721,8	8.301,5
1956	5.351 -	2.744 -	878 -	811 -	9.784 -
1957	5.662 -	2.922 -	1.071 -	1.108 -	10.763 -

(1) dati provvisori

Percentuali: 1952 = 100

1952	100 -	100 -	100 -	100 -	100 -
1953	102,8	95,5	90 -	105,3	99,6
1954	108,4	98,7	83,6	101,6	102,4
1955	127,5	101,3	92,2	112 -	115,1
1956	140,8	141,1	106,6	125,9	135,6
1957	148,9	150,2	130 -	172 -	149,1

TABELLA 16

GRUPPO FINMARE - ENTITÀ DELLE SPESE PER EQUIPAGGIO

(milioni di lire)

	ITALIA	LLOYD TRIESTINO	ADRIATICA	TIRRENA	TOTALE
1952	6.525,4	3.651,5	1.540,9	1.812,9	13.530,7
1953	6.877,1	4.347,8	1.853,1	2.276,9	15.354,9
1954	7.744,4	4.739,5	1.971,1	2.361 -	16.816 -
1955	8.447,2	5.411,9	2.069,1	2.510,4	18.438,6
1956	8.978 -	5.990 -	2.270 -	2.539 -	19.777 -
1957	8.675 -	5.988 -	2.573 -	3.023 -	20.259 -

(1) dati provvisori

Percentuali: 1952 = 100

1952	100 -	100 -	100 -	100 -	100 -
1953	105,4	119,1	120,3	125,6	113,5
1954	118,7	129,8	127,9	130,2	124,3
1955	129,4	148,2	134,3	138,5	136,3
1956	137,6	164 -	147,3	140 -	146,2
1957	132,9	164 -	167 -	166,7	149,7

LEGISLATURA III - 1958 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

TABELLA 17

GRUPPO FINMARE - CONTRIBUTO DELLO STATO

	SOVVENZIONE	INTEGRAZIONE	TOTALE
1954:			
ITALIA	169 -	5.537,6	5.706,6
LLOYD TRIESTINO	75,2	7.744 -	7.819,2
ADRIATICA	21,2	2.953,8	2.975 -
TIRRENA	48,3	6.934,6	6.982,9
TOTALE	313,7	23.170 -	23.483,7
1955:			
ITALIA	169,4	5.132,5	5.301,9
LLOYD TRIESTINO	71,6	6.588 -	6.659,6
ADRIATICA	24,9	2.960,1	2.985 -
TIRRENA	51,9	6.520,8	6.572,7
TOTALE	317,8	21.201,4	21.519,2
1956:			
ITALIA	168,2	4.971,0	5.139,2
LLOYD TRIESTINO	72,3	5.147,0	5.219,3
ADRIATICA	25,7	3.687,7	3.713,4
TIRRENA	52,2	6.078,5	6.130,7
TOTALE	318,4	19.884,2	20.202,6
1957:			
ITALIA	163,5 (1)	5.941,0	6.106,3
LLOYD TRIESTINO	74,8 (1)	5.874,1	5.948,9
ADRIATICA	26,8 (1)	3.742,5	3.769,3
TIRRENA	52,0 (1)	7.068,1	7.120,1
TOTALE	318,9 (1)	22.625,7	22.944,6

(1) Indicazione provvisoria.

Statistica riassuntiva del naviglio

Volendo quindi riassumere per il 1957 i dati statistici sulla marina mercantile in una realmente valida sintetica formulazione dirò come appresso:

Al 31 dicembre 1957 la consistenza della flotta mercantile italiana è risultata pari a 4.084 navi per 4.955.974 t.s.l., con un aumento di 451.644 t.s.l. sulla consistenza accertata alla fine dell'anno precedente.

Prescindendo dalle variazioni in senso negativo, quali le vendite all'estero, le demolizioni ecc., è da rilevare che hanno concorso all'incremento della flotta durante il 1957, le nuove costruzioni per 365.100 t.s.l. e gli acquisti all'estero per 160.267 t.s.l.

Al 31 marzo 1958 la flotta mercantile italiana ha superato i 5 milioni di tonnellate di stanza lorda (tonnellate s.l. 5.014.353). Alla liberazione ci eravamo trovati con scafi sul mare per un totale di circa 300.000 tonnellate pari ad un decimo del naviglio prebellico.

Le leggi operanti nel settore

Passando alle leggi operanti nel settore comincerò con il fare parola della legge 17

luglio 1954, n. 522 che facendo seguito alle precedenti leggi fondamentali della ricostruzione come la legge n. 75, ha costituito il fatto più interessante di questo ultimo periodo.

Legge 17 luglio, n. 522 e successive modifiche - Stanziamenti - Nuove costruzioni

Come è noto la legge 17 luglio 1954, n. 522, è stata successivamente integrata dagli emendamenti contenuti, l'uno nella legge 25 luglio 1956, n. 859, in base alla quale venne determinato in 74 miliardi e 750 milioni di lire lo stanziamento globale da ripartirsi in quote annuali di spesa nel periodo di validità decennale della legge; l'altro, di recentissima data, contenuto cioè nella legge del 24 marzo 1958, n. 328, mediante la quale gli stanziamenti di bilancio sono stati ulteriormente aumentati di altri 30 miliardi da ripartirsi negli esercizi finanziari successivi all'esercizio 1958/59.

Con le nuove ammissioni il numero delle navi mercantili ammesse ai benefici — dall'entrata in vigore della legge n. 522 ad oggi — ammonta a 249 unità per complessive t.s.l. 1.841.029 così ripartite:

TIPO DI NAVI	NAZIONALI		ESTERE		TOTALI	
	n.	t.s.l.	n.	t.s.l.	n.	t.s.l.
Carico	94	518.997	38	181.778	132	700.775
Cisterne	45	573.453	22	441.200	67	1.014.653
Passeggere	18	96.440	1	24.000	19	120.440
Speciale	22	3.688	9	1.473	31	5.161
	179	1.192.578	70	648.451	249	1.841.029

Pagamenti

Nell'esercizio finanziario chiusosi il 30 giugno scorso sono stati predisposti numerosi provvedimenti per il pagamento degli anticipi maturati sui contributi integrativi, di cui all'articolo 5 della legge, nonché per le rate del contributo di interesse di cui all'articolo 14.

Complessivamente sono stati rimessi per la registrazione provvedimenti per un ammontare di 9 miliardi ed 800 milioni di lire circa.

Legge n. 522 - Lavori diversi dalla costruzione (articoli 6, 7 e 8)

Con i fondi disponibili per l'esercizio 1957-1958, pari a lire 900 milioni (10% dello stanziamento totale annuale) sono state accolte per lavori di riparazione, installazione di nuovi apparati motori e nuovi macchinari ausiliari, 1.639 domande di ammissione ai benefici. Per quasi tutte le pratiche in questione è stata anche effettuata la liquidazione del contributo.

Come è noto, nel maggio scorso, è entrata in vigore la legge 24 marzo 1958, n. 359, con la quale sono state apportate modifiche agli articoli 6 e 7 della legge n. 522.

L'articolo 6 della legge n. 522 prevede che il contributo statale venga corrisposto per i lavori di ripartizione eseguiti su navi mercantili che non abbiano superato il 25° anno di età. Tuttavia tale limitazione non si applicava nei riguardi dei lavori effettuati nei due anni successivi all'entrata in vigore della legge, e cioè fino al 13 agosto 1956.

Con l'articolo 1 del provvedimento sopra accennato il predetto termine di due anni è stato spostato di un altro anno, e cioè fino al 13 agosto 1957 e ciò potrà evitare che le vecchie navi, che sono state riparate nel periodo 13 agosto 1956 - 13 agosto 1957, maggiormente bisognose di aiuto, si vedano private dell'indispensabile sostegno del contributo statale.

Entro il termine di trenta giorni stabilito dalla legge n. 359 per la presentazione delle nuove domande di ammissione ai benefici,

sono pervenute al Ministero 254 domande che verranno esaminate nel corrente esercizio.

Per quanto riguarda l'articolo 7 della legge n. 522 (contributo per la installazione di nuovi apparati nazionali su navi mercantili in legno o in ferro in esercizio) la modifica approvata (articolo 2 della legge n. 359) permette la concessione dei benefici anche per la installazione di nuovi apparati motori su navi mercantili con scafo di legno di *nuova costruzione*.

Con ciò si è provveduto ad eliminare la condizione di inferiorità nella quale erano venuti a trovarsi, per effetto della applicazione della legge n. 522, gli apparati motore nazionali nei confronti di quelli esteri, se installati su unità di nuova costruzione con *scafo in legno*.

Danni di guerra

La legge 27 dicembre 1953, n. 968, sul risarcimento dei danni di guerra, nel corso dell'ultimo semestre del 1957 e nel primo di quest'anno ha avuto attuazione.

Le pratiche pervenute alla Direzione generale delle Intendenze di Finanza e dal Ministero del tesoro sono state fino ad oggi circa duemilaottocento, delle quali sono state espletate circa duemilasettecento, che sono state restituite, complete della valutazione e del parere richiesto dall'articolo 17 della legge stessa, agli Uffici che le avevano inviate.

Le pratiche in corso sono quindi un centinaio. È da tenere presente che con l'entrata in vigore della legge 13 dicembre 1957, numero 1237, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 1, del 2 gennaio 1958, le Intendenze di Finanza sono state autorizzate ad applicare anche ai beni aziendali la più snella procedura prevista dall'articolo 16 della legge n. 968 quanto « l'ammontare dell'indennizzo da liquidarsi con decreto dell'Intendente di Finanza o del Ministro del tesoro non superi le lire duecentomila per ciascuna domanda ».

L'innovazione, dettata indubbiamente dal desiderio di accelerare le liquidazioni d'importo più modesto, evitando la trasmissione degli atti alle Commissioni provinciali

tecnico-amministrative, presenta tuttavia quegli inconvenienti derivanti dalla mancanza di un unico organo destinato ad effettuare la stima dei danni, in quanto lascia agli Intendenti di Finanza e al Ministero del tesoro, la discrezionalità di sentire o meno l'organo tecnico, che per le navi è il Ministero della Marina mercantile.

Nè vale osservare che il danneggiato ha sempre la facoltà di ricorrere al Ministro per il tesoro, che deciderà, sentita la Commissione centrale, nella quale questa Amministrazione è rappresentata da propri funzionari.

Detta Commissione è oberata di lavoro e di regola i ricorsi sostano, prima di essere portati in discussione, non meno di due anni. Ciò che potrebbe considerarsi un valido incentivo ad accettare la liquidazione fatta, anche se essa risulti non adeguata al danno subito.

A pagina 33-34-35 della mia relazione precedente più volte ricordata, trattai ampiamente e diffusamente il problema di una ingiustizia che doveva essere riparata, quella del trattamento speciale e discriminatorio che in materia di danni di guerra era stato riservato al naviglio requisito dallo Stato e non più reso perchè distrutto a seguito di atti bellici.

La natura di una ingiustizia

Il trattamento riservato a questo naviglio, ricordo brevemente, era quello della legge del 1935 sulla materia, che diede luogo alla famigerata liquidazione del valore del naviglio non restituito sulla base di quanto era il suo costo economico al momento della perdita ed al pagamento effettivo di questi irrisori valori di accertamento (si risaliva al 1943-44 e cioè al periodo della guerra guerreggiata) non nell'immediata liberazione, ma oltre e dopo il 1950 in tutti i casi, cioè pagando con moneta svalutata e nella nuova situazione del costo delle stesse navi da ricostruire, le modeste cifre riconosciute valide. Pressochè sempre un decimo degli effettivi oneri della ricostruzione di rimpiazzo da realizzare.

È vero che nel frattempo si era cercato con il famoso articolo 26 della legge 75 di stabilire determinate provvidenze per gli armatori di questo naviglio, ma oltre al fatto che l'articolo 26 limitava il suo intervento solo a chi aveva perduto attraverso la requisizione e la distruzione successiva del suo naviglio, l'unico strumento del proprio lavoro, trascurando tutti gli altri numerosi aventi diritto, è risultato che l'insieme delle provvidenze diciamo così di ripiego, non hanno consentito che in pochi casi una funzionalità economica adeguata al nuovo naviglio per l'onere della sua ricostruzione, gli impegni bancari per i prestiti emergenti, la ratizzazione del prestito stesso troppo limitata nel tempo.

Si cercò, ed io nè feci già cenno, di medicare la situazione con accorgimenti e con ripieghi, ma anche la pratica applicazione delle leggi specifiche al riguardo non è riuscita a superare la mentalità specifica degli uffici competenti del Tesoro e delle finanze e le apposite Commissioni hanno operato sotto l'assillo tradizionale di una mentalità e di un metodo assolutamente fiscale e nella pratica, proibitivo di soluzioni razionali e ragionevoli in rapporto ai singoli fatti emersi o emergenti.

Resta dunque insoluta ancora la nota questione riguardante l'ammissione ai benefici di legge delle navi requisite o noleggiate con assunzione a carico dello Stato dei rischi di guerra o comunque assicurate obbligatoriamente contro i rischi stessi.

Il disegno di legge (n. 2465) avente appunto per oggetto la ammissione di dette navi che era stata approvata dalla competente Commissione trasporti e marina mercantile della Camera dei deputati, non potrà avere ulteriore corso essendo venuta a cessare la legislatura. Ma essa va ripresa, va aggiornata nel suo contenuto e resa esecutiva non potendo essere concesso un trattamento così improprio e inadeguato a coloro che della guerra subirono tutti i danni.

Requisizione e noleggio

Restando ancora da decidere poco più di una decina di ricorsi presentati al signor

Ministro a norma dell'articolo 48 della legge 13 luglio 1939, n. 1154, sulla requisizione del naviglio mercantile.

Detti ricorsi furono inviati a suo tempo al Consiglio superiore della Marina mercantile per il parere obbligatorio richiesto dalla legge, ma finora non sono stati esaminati.

Con l'ulteriore stanziamento della somma di lire 39.500.000 disposta con la legge numero 637 del 24 giugno 1958, sarà possibile definire la liquidazione delle spese di parte B), dovute agli armatori delle tre unità requisite durante la passata crisi di Suez.

I relativi provvedimenti di liquidazione sono in corso.

Problemi della Amministrazione con particolare riguardo alle capitanerie di porto

Come risulta dall'esame di questo bilancio per lo esercizio finanziario dal 1° luglio 1958 al 30 giugno 1959, si rileva che il Ministero del tesoro non ha accolto le richieste di aumento a suo tempo avanzate dallo Ispettorato generale delle capitanerie di porto per far fronte alle inderogabili spese necessarie all'efficiente funzionamento delle capitanerie di porto e degli uffici dipendenti. La decisione del Tesoro evidentemente è stata derivazione di esigenze più pressanti anche in relazione alla serie delle nuove leggi comportanti nuovi non indifferenti oneri per lo Stato, e dalle previsioni per ulteriori esigenze in settori più appenati o per problemi di assoluta inderogabilità. Ciò non esclude peraltro ma rende necessario sottolineare gli aspetti concreti di servizi che non possono languire, per lo stesso interesse dello Stato, nelle sue esigenze funzionali.

Infatti permangono in tal modo insoluti dei problemi che per la loro importanza meritano invece di essere presi in tutta considerazione dal predetto Ministero del tesoro.

I servizi che agli effetti dei periodici stanziamenti di bilancio, interessano l'Ispettorato generale delle capitanerie di porto, si possono raggruppare nelle seguenti voci:

- 1) personale
- 2) sedi;
- 3) arredamento e funzionamento degli uffici, delle Caserme e dei Corpi di guardia;
- 4) dotazione di mezzi di trasporto, nautici e terrestri, per i servizi portuali e di polizia marittima, ivi compresa la vigilanza sulla pesca.

Personale

Il personale militare attualmente in servizio presso le Capitanerie di porto ed uffici dipendenti ammonta complessivamente a 1.034 unità ripartite come segue:

Ufficiali	n.	411
sottufficiali	»	519
sergenti e sottocapi.	»	104
		<hr/>
	n.	<u>1.034</u>

Nella predetta ripartizione non sono compresi i sottufficiali ed i sottocapi di categoria diversa da quella di nocchiere di porto, ed i comuni in quanto le relative spese per trasferimenti e missioni gravano sul bilancio del Ministero difesa-marina.

L'Ispettorato generale delle capitanerie di porto, com'è noto, deve provvedere con i fondi di bilancio a sua disposizione, al pagamento delle missioni e dei trasferimenti per i predetti 1.034 militari (non si tiene conto della spesa per gli stipendi pure a carico del bilancio del Ministero della marina mercantile, trattandosi di spesa obbligatoria su apposito capitolo).

Il disegno di legge prevede lo stanziamento di 11.000.000 sul capitolo 52 « Indennità e rimborso delle spese di trasporto per le missioni nel territorio nazionale, effettuate dal personale militare delle capitanerie di porto ».

Con tali fondi si deve provvedere al pagamento delle missioni per il servizio ispettivo periodico e saltuario degli uffici; alle missioni per temporanee sostituzioni dei titolari di uffici marittimi assenti per licenza malattie, imbarchi, corsi di addestramento, ecc.; alle missioni e sopralluoghi urgenti per

assistenza naufraghi e soccorsi a navi ed aerei pericolanti; alle missioni per vigilanza sulla pesca e per repressione della pesca di frodo; alle missioni per sopraluoghi ed ispezioni lungo il litorale marittimo per la repressione delle occupazioni abusive di suolo demaniale alle missioni per visite mediche periodiche di controllo da eseguirsi presso gli ospedali militari marittimi; alle missioni per l'organizzazione dei servizi portuali in relazione agli obblighi derivanti all'Italia dalla partecipazione alla NATO.

È poi da tenere presente che, sia per quanto riguarda le missioni che per i trasferimenti, gli oneri sono aumentati in seguito all'entrata in vigore del decreto del Presidente della Repubblica 26 giugno 1956, n. 582, articolo 3 « Variazioni sulle condizioni e tariffe per il trasporto delle persone sulle ferrovie dello Stato », che ha imposto una maggiore tariffa sui viaggi effettuati per conto dello Stato.

I fondi stanziati sul predetto capitolo, durante gli esercizi precedenti, non sono stati sufficienti a far fronte alle esigenze di cui sopra, ed hanno costretto il predetto Ispettorato a procrastinare non poche missioni con conseguente pregiudizio per il buon funzionamento dei vari servizi.

Il disegno di legge in questione non prevede alcun aumento per il capitolo Missioni, mentre sarebbe necessario un maggiore stanziamento di almeno un milione.

Capitolo 55 « spese per il corso di perfezionamento degli Ufficiali ».

stanziamento . . . L. 3.000.000

Lo stanziamento è rimasto immutato nel disegno di legge attualmente in esame. Lo stanziamento che è di 3 milioni non ha permesso e non permetterà per il futuro di far eseguire agli ufficiali di nuova nomina le crociere di addestramento sulle navi mercantili previste dal regio decreto-legge 26 settembre 1935, n. 1865.

Nei riguardi, pertanto, della spesa si rende indispensabile adeguare maggiormente lo stanziamento all'effettivo fabbisogno, sco-

po che potrà essere raggiunto solo se si deciderà uno stanziamento non inferiore a lire 4.250.000.

Sedi

Presentemente lungo le coste della Repubblica esistono numero 376 località sedi di Comandi di porto e di approdo, suddivise come segue:

Capitanerie di Porto	n. 37
Uffici circondariali marittimi	» 30
Uffici locali marittimi	» 40
Delegazioni di spiaggia	» 264
Sezioni staccate delle capitanerie	» 5
	<hr/>
	n. 376
	<hr/>

Di tali Comandi, 122 hanno sede in uffici di proprietà demaniale marittima, 189 fruiscono delle stesse sedi dei locali della Guardia di finanza o degli uffici doganali e 65 sono sistemati in locali privati presi in fitto.

Non tutti i Comandi però si trovano in locali che per capienza e decoro si possono ritenere idonei alle necessità del servizio.

A tale riguardo l'Ispettorato generale delle capitanerie di porto ha più volte sollecitato il Ministero dei lavori pubblici per la costruzione di nuove ed idonee sedi o per la radicale riparazione di quelle esistenti; le richieste, però, specie quelle relative a nuove costruzioni, sono state sistematicamente respinte dal predetto Ministero dei lavori pubblici che ha comunicato di non avere fondi disponibili.

In particolare e limitandosi alle località di maggiore importanza, le capitanerie di porto di Torre del Greco, e Vibo Valentia Marina sono attualmente sistemate in locali privati in fitto, assolutamente inadeguati, la Capitaneria di porto di Crotona ha locali demaniali tanto vetusti che una parte di essi è stata abbandonata per non mettere in pericolo la incolumità del personale. Gli uffici circondariali marittimi di Monte di Procida, Mazara del Vallo, Termini Imerese, Riposto e Grado sono sprovvisti di sedi de-

maniali e sistemati in locali privati presi in fitto assolutamente inadeguati per ampiezza e sistemazione.

Fermo restando il fatto che la costruzione ed i lavori di manutenzione straordinaria degli edifici demaniali sono a carico del Ministero dei lavori pubblici, il Ministero della marina mercantile potrebbe provvedere ad una più efficiente manutenzione ordinaria delle sedi dei Comandi di porto qualora fosse aumentato lo stanziamento sul capitolo 59 « Manutenzione ordinaria dei locali e degli impianti vari delle capitanerie di porto ».

Su suddetto capitolo infatti venne richiesto un aumento da 17 a 22 milioni che però non venne accolto.

Con lo stanziamento di detto capitolo infatti è necessario provvedere alla ordinaria manutenzione ed alla pulizia degli uffici sedi dei Comandi di porto. Detti uffici sono nella quasi totalità costruiti in posizione isolata e vicinissimi al mare; l'azione del salino e delle intemperie è quindi particolarmente intensa ed occorre una continua cura e manutenzione per impedirne il rapido deterioramento.

D'altra parte, specie per le capitanerie e per molti uffici circondariali marittimi, i

locali sono continuamente frequentati, per ragioni di servizio, dai comandanti e dagli ufficiali delle navi militari delle Nazioni aderenti alla N.A.T.O. e dai Comandi ed ufficiali delle navi mercantili straniere in porto. Il Comando del porto rappresenta il primo contatto che gli stranieri provenienti via mare hanno con gli uffici governativi italiani e per evidenti ragioni di prestigio nazionale è necessario che le sedi abbiano un aspetto dignitoso e pulito.

Gli uffici di porto sono inoltre frequentati da una quantità notevole di pubblico, in massima parte costituito da marittimi, pescatori, laboratori portuali, ecc., e ciò rende necessario una continua pulizia.

Arredamento e funzionamento degli uffici, delle caserme e dei corpi di guardia

Per l'esercizio finanziario 1958-59 il disegno di legge prevede l'assegnazione di fondi di cui appresso, per far fronte alle spese relative all'arredamento ed al funzionamento degli uffici, delle caserme e dei corpi di guardia:

Capitolo 56 - « Illuminazione, riscaldamento, consumo d'acqua, spese telefoniche »	L. 31.000.000
(con nessun aumento rispetto all'esercizio precedente)	
Capitolo 57 - « Spese di ufficio, acquisto arredi e mobili per le capitanerie di porto »	35.000.000
(con nessun aumento rispetto all'esercizio precedente).	
Capitolo 61 - « Caserme e corpi di guardia »	4.000.000
(con nessun aumento rispetto all'esercizio precedente).	
Capitolo 62 - « Acquisto di attrezzi e pubblicazioni tecniche per i servizi delle capitanerie di porto » »	6.500.000
(con l'aumento di 500.000 lire rispetto all'esercizio precedente)	

L'entità di queste assegnazioni non è però adeguata alle effettive esigenze; permane quindi quella situazione di disagio conseguente alle assegnazioni ugualmente insufficienti degli esercizi decorsi.

Per quanto riguarda, ad esempio, mobili ed attrezzi e pubblicazioni tecniche, non sarà ancora possibile provvedere al completo reintegro delle attrezzature e delle

dotazioni andate totalmente distrutte in seguito all'ultimo conflitto, per cui, come negli scorsi esercizi si dovranno limitare le forniture a quello stretto indispensabile che consenta di garantire un minimo di efficienza degli uffici.

Bisognerebbe inoltre provvedere con urgenza alla fornitura alle capitanerie di porto ed a qualcuno degli uffici minori più

LEGISLATURA III - 1958 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

importanti di apparecchi radiotelefonici ricetrasmittenti assolutamente necessari per la sicurezza della vita umana in mare.

L'esperienza degli ultimi anni ha dimostrato che in occasione di sinistri marittimi i Comandi dei porti hanno spesso ricevuto con considerevole ritardo le notizie necessarie per disporre l'immediato invio di soccorsi.

In particolare in molte località costiere, nelle ore serali e notturne e nei giorni festivi, gli uffici telegrafici e telefonici rimangono chiusi e le notizie dei sinistri pervengono ai porti maggiori, i soli che generalmente possono disporre di mezzi idonei a navigare con mare grosso, troppo tardi per poter provvedere in tempo utile.

Dato che un elevato numero di navi da cabotaggio e motopescherecci è dotato oggi di apparecchi radiotelefonici e che i Comandi isolati dei Carabinieri — Guardia di pubblica sicurezza — Guardia di finanza — sono egualmente forniti di detti apparecchi, solamente fornendoli anche ai Comandi di porto si potrebbe creare una rete di comunicazione R.T.F. idonea a garantire l'immediato arrivo delle notizie di sinistri avvenuti sia al largo che presso località isolate della costa.

Occorrerebbe inoltre dotare di una attrezzatura antincendi i Comandi di quei porti

nei quali non esiste un distacco dei Vigili del fuoco e dove è quindi necessario che l'autorità marittima disponga dei mezzi di pronto intervento per i casi di emergenza.

Un particolare accenno si deve poi fare alle spese per il funzionamento degli uffici (cancelleria, acqua, luce, telefoni, riscaldamento) in quanto nei loro confronti le assegnazioni di fondi si sono dimostrate notevolmente lontane dal fabbisogno.

Non vi è dubbio che i Comandi dei porti debbano adeguare il funzionamento dei loro uffici alla intensità del traffico ed alle esigenze dei porti stessi e per fornire un sicuro orientamento sul progredire delle spese relative, si riportano qui di seguito, gli indici dell'andamento del traffico marittimo in questi ultimi anni.

Un breve riassunto

Dai dati stessi risulta in modo evidente che il traffico mercantile facente capo ai porti italiani ha segnato una continua ascesa, richiedendo quindi alle capitanerie una sempre più attiva organizzazione dei servizi:

Anno	Navi arrivate e partite numero	T.S.N.	Traffico merci	Traffico passeggeri
1953	271.203	137.281.270	53.633.025	7.692.961
1954	275.068	148.963.021	58.277.967	8.111.966
1955	280.669	155.165.910	65.233.985	8.673.910
1956	284.976	164.105.520	70.813.281	9.877.561
1957	290.898	175.802.706	78.529.698	9.979.076

Ai dati di cui sopra occorre poi aggiungere quelli relativi al movimento delle navi lusorie, anch'esse in costante aumento, non

chè quelli interessanti le navi militari, che stanno ora approdando con notevole frequenza nei nostri porti per visite ufficiali

ed operative nel quadro della N.A.T.O., navi rappresentate in prevalenza da unità di bandiera estera.

Ovviamente il continuo incremento del traffico diurno e notturno obbliga i Comandi dei porti ad aumentare le ore di lavoro negli uffici, a mantenere in servizio continuo di guardia, ad intensificare il servizio delle comunicazioni con conseguenti notevole aumento delle spese per la gestione degli uffici.

Dagli studi effettuati dall'Ispettorato generale delle capitanerie di porto si rileva che sarebbe possibile adeguare l'attrezzatura degli Uffici alle effettive esigenze e permettere un efficiente funzionamento degli stessi elevando come appresso gli stanziamenti dei seguenti capitoli:

Cap. 56 da L. 31.000.000 a L. 35.000.000

Cap. 57 da L. 35.000.000 a L. 40.000.000

Cap. 61 da L. 4.000.000 a L. 7.000.000

Cap. 62 da L. 7.000.000 a L. 12.000.000

Attrezzatura di mezzi di trasporto nautici e terrestri per i servizi portuali, di polizia marittima e di vigilanza sulla pesca

Non pochi dei servizi di istituti delle capitanerie e degli uffici marittimi richiedono, per un efficiente loro funzionamento, una adeguata attrezzatura di mezzi di trasporto, sia terrestri che navali. Occorre, ad esempio, un minimo di attrezzatura per poter prontamente intervenire un caso di sinistro. Necessita assicurare idonei servizi di polizia marittima e di vigilanza sulla pesca per fronteggiare e reprimere i continui tentativi di illecite attività e di infrazioni in genere, che si verificano sia nell'ambito delle zone portuali che in quello del mare territoriale; occorre mantenere sotto assidua vigilanza le navi con carichi di esplosivi ed infiammabili e quelle destinate al trasporto di materiali del P.A.M.; necessitano frequenti ispezioni sul demanio marittimo per la repressione delle occupazioni abusive.

Sta di fatto però che gli stanziamenti fino ad oggi ottenuti non hanno ancora con-

sentito nè di procedere alla totale sostituzione dei mezzi nautici andati distrutti durante la guerra, nè di attuare il rinnovo dei vecchi automezzi esistenti, così come non è stato ancora possibile giungere al completamento della dotazione di biciclette e motoleggere occorrenti per i servizi.

Attualmente, su 37 Comandi di capitanerie, solo 18 hanno in dotazione mezzi nautici a motore e di essi soltanto quelli di Napoli, Ancona e Trieste posseggono mezzi nautici idonei alla vigilanza di altura. Dei 30 Uffici circondariali marittimi soltanto 3 dispongono di un motoscafo.

Lo stanziamento di 60 milioni sul Capitolo 60 previsto dal disegno di legge, con nessun aumento su quello precedente, viene quasi totalmente assorbito dalle spese di manutenzione e riparazione e le poche nuove costruzioni di mezzi nautici a motore che si rendono possibili servono per la massima parte a rimpiazzare quei mezzi che per vetustà l'Amministrazione è costretta ad alienare.

Onde permettere il completamento delle dotazioni, entro un ragionevole numero di anni, occorrerebbe aumentare lo stanziamento del Capitolo 60 da 60 a 100 milioni.

Tutto ciò vuole costituire una collaborazione indicativa che il Parlamento offre ai Ministeri competenti e particolarmente al Tesoro per postulare che riconosciute fondate esigenze siano prese in definitiva e graduale considerazione.

A questo punto e come particolare riferimento che comprende e include tutta la materia dei porti nella loro funzionalità verso la pesca e i pescatori non può non essere rilevato come si presenti tuttora difficile il pronto coordinamento fra i poteri che il Ministero dei lavori pubblici ha logicamente in tutta la complessa materia e le pur necessarie esigenze della pesca colla tutela del naviglio a terra, colla funzionalità delle località di approdo e di rifugio, colla esigenza di scali di alaggio particolarmente riferentesi al naviglio minore adibito alla pesca, con tutto il complesso delle esigenze di un piano regolatore di un sistema portuale debbono essere tenute presenti con adeguazione direi tecnica che solo organi specializzatori pos-

sono sentire e considerare. La questione non è facile, nè può auspicarsi senz'altro che questa materia dei porti per la pesca passi dal Ministero dei lavori pubblici al Ministero della marina mercantile; sarebbe assurdo anche perchè i porti salvo pochissimi, hanno funzioni molteplici e tanto più sono notevoli, tanto più riguardano gli altri settori del traffico marittimo in tutti i suoi aspetti. Ma se trattasi di opere costruttive di provvedimenti tecnici pertinenti agli specchi di acqua alla validità delle difese, alle attrezzature costiere e dei moli, è anche vero che bisognerebbe ripeto una maggiore prontezza esecutiva e di intervento quando al Ministero dei lavori pubblici giunge la richiesta specifica e la segnalazione pertinente di opere determinate o di determinate provvidenze che il naviglio minore segnala come occorrenti.

Ma vi è di più! Bisogna anche considerare come risolvere il problema delle opere nei porti canali specialmente destinati al naviglio da pesca, la loro tenuta normale nei moli, nei fondali, ecc. quanto appunto per questa modesta natura delle attività portuali la classificazione del porto in categorie minori esclude che opere qualsiasi vadano effettuate coll'intervento dello Stato nella spesa. Come ottenere che gli enti locali di amministrazione pubblica provvedano proprio dove la condizione di cose è economicamente in difetto e risente di tutti e tanti problemi insoluti? È un problema da valutare che deve trovare una sua formula idonea se non vogliamo vedere aggravata la posizione delle zone più bisognose.

Demanio marittimo

Spetta all'Amministrazione della marina mercantile ai sensi delle vigenti disposizioni del Codice della navigazione e del relativo Regolamento, assentire, compatibilmente con le esigenze del pubblico uso, concessioni di zone demaniali e di spazi acquei ad Enti pubblici ed a privati che ne facciano richiesta.

Naturalmente viene data la preferenza alle domande che si propongano finalità di

interesse pubblico, con particolare riguardo alla navigazione ed al traffico marittimo.

Sono da annoverare tra di esse quelle per opere marittime e portuali, per cantieri navali, per l'industria della pesca e tutte le altre attività industriali che anche indirettamente, e cioè per ragioni di traffico, sono collegate al mare.

Particolare importanza rivestono le concessioni demaniali per stabilimenti e depositi costieri di olii minerali, le domande di concessione per tali scopi, molto aumentate nel dopoguerra, richiedono una complessa istruttoria per la tutela della pubblica incolumità, e nella valutazione obiettiva delle probabili e possibili interferenze dannose con le zone balneari, con i settori turistici delle nostre incomparabili spiagge e riviere.

Infatti sono da menzionare le concessioni per scopi balneari, le quali hanno subito in questi ultimi tempi un notevole incremento, sia per la tendenza dell'iniziativa privata a valorizzare nuovi litorali finora abbandonati, sia per le esigenze di miglioramento ed ampliamento degli impianti esistenti.

Anche le concessioni demaniali per colonie marine, per fini di assistenza e beneficenza sono oggetto di particolare cura da parte di questa Amministrazione.

Turismo sul nostro mare

Sono meritevoli di considerazione ed incoraggiamento, le iniziative di alcuni complessi finanziari tendenti a valorizzare estese zone di demanio marittimo, finora pressochè abbandonate, con la creazione di centri residenziali, alberghi, campeggi, stabilimenti balneari, ecc.

Esempi mirabili sono da registrare in questi ultimi anni in zone rivierasche delle Venezie, della Romagna, delle Marche.

La valorizzazione di nuovi litorali, spesso dotati di bellezze naturali finora ignorate, mediante le accennate iniziative, arreca importanti benefici economici e sociali sia dal punto di vista locale che da quello nazionale, perchè attira correnti turistiche, in maggior parte forestiere e di traffico in località depresse.

Dette iniziative sono meritevoli di considerazione anche da un altro punto di vista, dato che tendono a sfollare gli arenili situati in prossimità dei grandi centri e che ormai hanno raggiunto il punto di saturazione.

È opportuno ricordare la crescente richiesta di concessioni per l'estrazione di sabbia, di ghiaia ed altri materiali dagli arenili, derivante dall'impiego di detti materiali nel campo delle costruzioni edilizie, stradali, ecc. il cui ritmo nel nostro paese ha superato ovunque ogni ragionevole attesa. L'Amministrazione ha però dovuto svolgere, di concerto con il Ministro dei lavori pubblici, una decisa azione per la regolamentazione delle estrazioni di sabbia lungo i litorali in genere ed alle foci dei fiumi in modo particolare, al fine di evitare che l'adozione di non idonei criteri di estrazione cagionasse danni di indubbia gravità per il mutamento dell'altimetria delle spiagge e del buon regime idraulico dei fiumi. Purtroppo la pur diligente azione di sorveglianza svolta dalle capitanerie per evitare abusi nell'estrazione di materiali dagli arenili, si svolge fra notevoli difficoltà dovute alla insufficienza di personale ed alla mancanza di mezzi idonei in confronto alla estensione talora notevolissima del titolare sottoposto alla giurisdizione dei singoli compartimenti.

In materia di concessioni di pesca (tonnare ed altri impianti fissi) non si è tralasciato di incoraggiare ed agevolare lo svolgimento di tale particolare attività con il rilascio di nuove licenze, autorizzazioni allo spostamento degli impianti, interventi presso l'Amministrazione finanziaria per l'imposizione di canoni ridotti.

Per quanto riguarda le sdemanializzazioni sono state sclassificate e trasferite al patrimonio dello Stato per l'eventuale successiva vendita oltre 1.860.000 mq. di aree demaniali marittime.

Anche in questo campo sono state prese in particolare considerazione, nei limiti del possibile, le istanze di acquisto di aree demaniali marittime avanzate da Enti assistenziali, da cooperative edilizie e da Comuni al fine di incrementare, anche per que-

sta via, l'edilizia a favore delle classi meno abbienti, con particolare riguardo alla categoria dei pescatori.

Sempre notevole il numero delle pratiche di delimitazione del demanio marittimo iniziate o condotte a termine al fine di rendere quanto più possibile sicuramente e facilmente identificabili i confini delle aree demaniali. Con ciò si evita il pericolo di controversie con i proprietari confinanti per avere disposto di aree ritenute demaniali marittime che tali non erano, e si evitano soprattutto sconfinamenti e le dannose abusive occupazioni di aree demaniali da parte dei proprietari privati confinanti.

Richiami particolari

Tutto quanto detto non esclude peraltro la opportunità di richiamare l'attenzione del Ministro e degli organi ministeriali esecutivi dei vari servizi, alla esigenza di considerare attentamente le situazioni di fatto per considerare la sostanza morale di posizioni precostituite che dovrebbero avere sempre la precedenza, a mio parere, quando siano richiesti assestamenti definitivi e concretare idonee iniziative anche se limitate. La materia infatti è molto delicata e può sollecitare con allettamento istintivo, formule e propositi speculativi, in quanto non mancano in tutte le zone e le marinerie, i furbi e gli scaltri molte volte proprio fra quelli che hanno più attinto ai benefici delle leggi e che esperti nel navigare anche a terra, sanno spesso come giungere a buon fine.

Personalmente lo scrivente dovette alcuni anni or sono intervenire con estrema decisione presso il Ministero delle finanze perchè un funzionario d'alto rango di uffici periferici interferenti in materia fosse revocato dall'ufficio tenuto, avendo tentato di fare mercimonio di suoi attestati e valutazioni. Ed i fatti riscontrati mi diedero ragione.

Nessun dubbio da parte mia circa la correttezza assoluta dei funzionari tutti della Marina mercantile, retti, capaci, volonterosi,

pazienti, ma appunto perchè la massa degli interessati, specie in certi settori, per la limitata preparazione culturale e la diffidenza specifica e tradizionale di chi è abituato a vita difficile e rischiosa è portata a temere sempre e sempre dubitare, si impone il più severo vaglio e la più scrupolosa istruttoria sui problemi del caso, onde molte volte la stessa pubblicità delle procedure deve concorrere a rassicurare e tranquillizzare tutti e ciascuno!

Servizi marittimi sovvenzionati

Anche se della materia relativa ai servizi marittimi sovvenzionati dovrà il Parlamento occuparsi a fondo in occasione dell'esame della legge che dovrà affrontare la nuova impostazione da dare alla organizzazione delle linee di navigazione di preminente interesse nazionale (P.I.N.) non può l'esame dello stato di previsione della spesa di questo Ministero non imporre un riferimento preciso ai capitoli di bilancio che regolano gli stanziamenti per i servizi marittimi sovvenzionati.

Illustrazione particolare è stata già data nella parte di questa relazione che ha preceduto e che attraverso considerazioni, raffronti e percentuali ha colorito il significato di una serie di prospetti particolari che hanno fatto certamente l'ampio quadro di tutta una realtà in alto, esponendone gli sviluppi della liberazione in poi. Ma l'argomento è troppo vitale, perchè non torni ad esemplificare alcuni aspetti concreti in riferimento specialmente alla politica della spesa.

Passo quindi a precisare quanto appresso: Il bilancio di previsione riguardante la spesa occorrente per i servizi marittimi

sovvenzionati, comprende i capitoli n. 65 e 82 dell'esercizio in esame. Sul primo di detti capitoli (il 65) vengono stanziati i fondi di competenza dell'esercizio 1958-59, sul secondo (l'82) vengono stanziati i fondi occorrenti per il pagamento dei saldi di sovvenzione, d'integrazione e di contributi relativi ai decorsi esercizi.

Lo stanziamento di lire 2.767.000.000 riguarda solamente i servizi marittimi di interesse locale.

Per i servizi marittimi di preminente interesse nazionale (Gruppo FINMARE) il relativo stanziamento sarà disposto nel corso dell'esercizio, come sarà detto in seguito.

A) — SERVIZI MARITTIMI DI INTERESSE LOCALE

La richiesta di stanziamento di lire 2 miliardi e 767.000.000 si fonda su quanto sarà appresso indicato.

Detti servizi sono gestiti dalle seguenti società, in base alle sottoindicate convenzioni:

1) — *Servizi locali del « Tirreno »:*

Società « NAVIGAZIONE TOSCANA », con sede in Livorno (convenzione in data 27 luglio 1956 scadente il 31 dicembre 1973);

Società « NAVISARMA », con sede in Messina (convenzione in data 30 aprile 1958 scadente il 31 dicembre 1973);

Società « PARTENOPEA » con sede in Napoli (convenzione in data 10 aprile 1958, scadente il 31 dicembre 1973);

Società « SI.RE.NA », con sede in Palermo (convenzione in data 23 luglio 1956 scadente il 31 dicembre 1973).

Le sovvenzioni previste dall'articolo 2 delle convenzioni sopra indicate, per l'esercizio in esame sono:

Società « NAVIGAZIONE TOSCANA	L.	497.300.000
» NAVISARMA	»	421.000.000
» PARTENOPEA	»	644.000.792
» SI.RE.NA.	»	430.630.100
TOTALE		L. 1.992.930.892

LEGISLATURA III - 1958 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

2) — *Servizi locali del medio ed alto Adriatico:*

Società « S.A.I.M. » (ex « Fiumana »), con sede in Roma (convenzione in data 10 luglio 1937, scaduta il 31 dicembre 1956 e prorogata tacitamente al 31 dicembre 1958);

Società « ISTRIA-TRIESTE », con sede in Trieste (convenzione in data 8 aprile 1939, scaduta il 31 dicembre 1956 e prorogata tacitamente fino al 31 dicembre 1958).

Dopo il 31 dicembre 1958 dovrebbe entrare in vigore il nuovo ordinamento dei servizi marittimi relativo ai settori di traffico delle due cennate società (medio ed alto Adriatico), ordinamento che stabilisce

la corresponsione di una sovvenzione forfetaria, soggetta a revisione triennale, in luogo dell'attuale sistema che prevede il contributo straordinario di esercizio di cui alla legge 23 gennaio 1941, n. 52.

Il disegno di legge relativo a detto nuovo ordinamento decadde con lo scioglimento del Parlamento e non è stato ancora ripresentato.

L'onere complessivo, relativo all'intero esercizio 1958-1959, è stato commisurato all'ammontare della normale sovvenzione del suddetto contributo straordinario relativo al decorso esercizio 1956-1957, aumentato dei nuovi oneri, dipendenti dal cennato riordinamento e cioè:

a) servizi attualmente gestiti dalla società S.A.I.M. (medio Adriatico):

sovvenzione e contributo straordinario	circa	L.	430.230.000
maggiori oneri in dipendenza sia della costruzione di due navi di circa 1.500 t.s.l. che dell'aumento di migliatico previsto dal nuovo ordinamento dei servizi (mg. 51.500 circa nell'esercizio 1956-57 e mg. 71.700 circa in base al nuovo ordinamento)	circa	»	70.000.000
TOTALE			L. 500.230.000

b) servizi attualmente gestiti dalla società ISTRIA-TRIESTE (alto Adriatico):

sovvenzione e contributo straordinario	circa	»	74.000.000
maggiori oneri in dipendenza sia della costruzione di tre navi (due della stazza lorda di 250 tonn. ed una di 450 tonn.) che dell'aumento di migliatico previsto dal nuovo ordinamento dei servizi (mg. 14.500 circa nell'esercizio 1956-57 e mg. 38.300 circa in base al nuovo ordinamento dei servizi)	circa	»	200.000.000
TOTALE			L. 274.000.000
TOTALE ONERI SERVIZI MARITTIMI DI INTERESSE LOCALE			» 774.230.000

In conclusione, per le società che gestiscono servizi marittimi di interesse locale, si prevede di dover corrispondere, nell'esercizio 1958-1959, le seguenti somme:

servizi locali del « Tirreno »	L.	1.992.930.892
(TOSCANA-PARTENOPEA-NAVISARMA-SI.RE.NA.)		
servizi locali « Medio ed Alto Adriatico »	»	774.230.000
(S.A.I.M. ed ISTRIA-TRIESTE)		
TOTALE COMPLESSIVO		L. 2.767.160.892
arrotondato a		» 2.767.000.000

Servizi marittimi di P.I.N. (gruppo Finmare)

Tali servizi sono, come noto, gestiti dalla società ITALIA, LLOYD TRIESTINO, ADRIATICA e TIRRENICA, in base a convenzioni stipulate nel 1939 e scadute il 31 dicembre 1956.

Con i decreti-legge 20 settembre 1956, n. 1379, e 25 giugno 1957, n. 444, la validità di dette convenzioni è stata prorogata al 30 giugno 1958. Per il 1° luglio c. a. era prevista l'entrata in vigore del nuovo ordinamento dei servizi che stabilisce la corresponsione di una sovvenzione forfettaria, soggetta a revisione biennale, in luogo dell'attuale sistema che prevede l'integrazione di bilancio, al fine di assicurare lo utile del 4 per cento al capitale azionario delle Società suddette. Ma il disegno di legge relativo a tale nuovo ordinamento decadde con lo scioglimento del Parlamento ed ancora non è stato ripresentato. Su questo argomento dico cose che penso pertinenti ed opportune sulle quali non dubito andrà l'attenzione dei colleghi.

Importanti realizzazioni sono state conseguite nel corso dell'anno finanziario per il miglioramento e lo sviluppo dei servizi esercitati dalle società del gruppo FINMARE.

Per il settore di traffico affidato alla Società ITALIA, si è provveduto ad adattare il servizio da carico con il Nord Pacifico alle esigenze commerciali che da tempo imponevano la sostituzione delle navi tipo Liberty impiegate sin dalla prima ripresa postbellica.

Oggi rispondono alle esigenze attuali le tre motonavi gemelle di costruzione 1953 — acquistate sul mercato francese — « Alessandro Volta », « Galileo Ferraris » e « Antonio Pacinotti » di 8.086 tonn. di stazza lorda unitaria e velocità di oltre 16 nodi, nonché la M/n « Paolo Toscanelli » di 9.004 tonn. di stazza lorda e velocità 16 nodi, di tipo « Navigatori » trasformata in nave da carico.

Le unità tipo « Liberty » resosi disponibili sulla linea del Nord Pacifico sono state utilizzate sulla linea Trieste-Brasile-Plata, in sostituzione di navi noleggiate, il che ha

dato modo di realizzare economie di gestione e di rendere più efficiente ed intenso il servizio su quest'ultima rotta.

Per i traffici orientali

Per il settore traffico asiatico, si è registrata l'immissione in servizio sulla linea per l'Estremo Oriente da parte della Società « Lloyd Triestino », delle 4 motonavi gemelle di costruzione 1951, anch'esse acquistate sul mercato francese: « Adige », « Isarco », « Collino » e « Livenza » di velocità 15,5 nodi.

L'impiego di tali unità, mentre ha reso possibile di conferire alla linea per l'Estremo Oriente un assetto per il momento idoneo a soddisfare le pressanti richieste di vaste categorie economiche interessate alle promettenti possibilità di intercambio con quei ricchi mercati di assorbimento di prodotti finiti, ha dato modo altresì di attuare l'auspicato potenziamento delle nostre comunicazioni con l'India ed il Bengala, dislocandosi le unità risultanti disponibili sulla prima linea: la linea celere commerciale Italia-India-Bengala viene ora esercitata con due coppie di navi aventi caratteristiche uniformi, due tipo « Navigatori » e due tipo « Bertani », queste ultime assunte a noleggio dalla società « Garibaldi ».

Con il potenziamento di queste due linee è stato realizzato un sistema di comunicazioni con l'Africa e con l'Asia facenti capo a Trieste tale da mettere in grado il porto giuliano di cominciare a riprendere il ruolo tradizionale di emporio marittimo fra il suo retroterra centro europeo ed i mercati di oltremare.

Per il settore di traffico con il Mediterraneo orientale, è da segnalare l'entrata in linea della turbonave « Ausonia » di 11.879 tonn. di stazza lorda e velocità 20 nodi della Società « Adriatica », unità di classe elevata che rispecchia i progressi della tecnica e dell'architettura navale e nazionale.

La T/n « Ausonia » è stata affiancata alla M/n « Esperia » di 9.314 tonn. di stazza lorda e velocità 19 nodi nell'esercizio del collegamento con l'Egitto che ha raggiunto così una organica sistemazione sia

dell'Adriatico che del Tirreno, mentre la nave « Enotria » di 5.173 tonn. di stazza lorda e velocità 17 nodi resasi disponibile è stata adibita al rafforzamento delle comunicazioni con Israele a fianco della gemella « Messapia ».

Con l'entrata in linea della T/n « Ausonia », si può, quindi affermare che i nostri servizi con il Medio Oriente hanno riacquistato nelle situazioni attualmente operanti la forza competitiva sufficiente per fronteggiare favorevolmente la vivace concorrenza che la bandiera estera conduce con navi moderne e veloci nell'acquisizione di quei trasporti marittimi che erano tradizionale appannaggio della marina nazionale. Ma il domani urge e sospinge.

Per il settore di traffico affidato alla Società « Tirrenia », si sottolinea l'entrata in linea delle motonavi « Arborea », « Caralie » di 5.400 tonn. di stazza lorda unitaria e velocità 18 nodi e della M/n « Torres » di 4.000 tonn. di stazza lorda e di velocità 18 nodi.

La M/n « Torres » è stata dislocata sulla linea Genova-Porto Torres, la quale ha avuto perciò un sensibile miglioramento nel tono del servizio e l'incremento della periodicità da settimanale a trisettimanale, ciò che ha contribuito ad alleggerire l'intenso flusso dei passeggeri sulle linee tra la Sardegna ed il centro Italia, rappresentando tale servizio la più agevole comunicazione tra il nord Italia ed il nord Sardegna.

Le motonavi « Arborea » e « Caralis », di tipo « Regione » migliorate, sono state adibite al complesso dei servizi tra il centro ed il sud Italia e la Sardegna, a fianco delle motonavi « Sicilia », « Sardegna », « Calabria », « Lazio » e « Campania Felix » di 5.231 tonnellate di stazza lorda unitaria e velocità 17 nodi e della M/n « Città di Tunisi » di 5.419 tonnellate di stazza lorda e velocità mg. 16,75.

L'impiego delle unità gemelle « Arborea » e « Caralis » ha consentito di elevare da settimanale a bisettimanale la frequenza della linea Napoli-Cagliari e da pentasettimanale a giornaliera la frequenza della linea Civitavecchia-Cagliari, oltre a consen-

tire l'istituzione, nel dicembre 1957, di una nuova linea settimanale fra Palermo e Cagliari.

Traffico con le nostre isole

Per completare il quadro dei provvedimenti adottati in favore delle comunicazioni con la Sardegna, è da rilevare che nel dicembre scorso il Ministero ha modificato l'itinerario della linea Genova-Sardegna-Sicilia in quello di Genova-Sardegna-Tunisi; al fine di mettere a disposizione delle categorie economiche sarde un servizio regolare diretto con la Tunisia. Non tutto quello che era stato richiesto dalle zone interessate, ma già qualche cosa

Nel maggio scorso è stato impostato il problema di potenziamento del servizio della linea Genova-Porto Torres ed è stata decisa la costruzione di un'unità gemella della M/n « Torres » alla quale ultima dovrà essere affiancata per corrispondere in maniera stabile alle effettive esigenze del movimento passeggeri e merci tra il nord Italia ed il nord Sardegna.

L'entrata in servizio della nuova unità è prevista per l'anno 1960 ed il suo impiego a fianco della gemella motonave « Torres » darà la possibilità di esercitare la linea in parola con frequenza giornaliera nei periodi di buona stagione, quando il traffico è intenso, e con frequenza di 4/5 viaggi per settimana nel periodo di rallentamento del traffico corrispondente ai mesi invernali.

Passando al campo dei servizi postali e commerciali marittimi sovvenzionati di carattere locale, l'azione del Ministero è stata rivolta principalmente a migliorare la rete dei collegamenti esistenti, adeguandoli alle accresciute esigenze del traffico passeggeri e merci tra le isole ed il continente.

Difatti è stato provveduto al riassetto delle linee riguardanti le isole Partenopee e Pontine, in accoglimento dei voti espressi dalla Camera di commercio e agricoltura e dall'Ente Provinciale per il Turismo di Napoli e dai Sindaci di tutti i Comuni interessati.

Tenuta presente la necessità di non superare gli attuali limiti di spesa, il Ministero ha curato che il piano di riordinamento dei servizi fosse congegnato in maniera da recare vantaggi all'utenza senza comportare aumento di oneri a carico dell'Erario.

In base alla nuova rete di comunicazioni, attuata il 1° maggio scorso, la Società Partenopea esercita oggi nel suaccennato settore di traffico 22 linee, anziché 19 come in passato, ossia tre linee in più, che sono precisamente i nuovi collegamenti (Sorrento-Capri), (Napoli-Ischia) ed (Anzio-Ponza-Ventotene); il migliatico complessivo sviluppato è di 157.572 miglia per anno, rispetto alle 147.069 del passato, con una maggiore percorrenza, quindi, di 10.503 miglia per anno.

Anche per il settore di traffico delle isole Eolie il Ministero, nell'intento di venire incontro alle aspirazioni degli isolani di disporre di una rete di servizi più rispondenti alle loro necessità ed adeguata al notevole sviluppo turistico verificatosi nell'ultimo biennio, ha posto il problema di apportare sensibili miglioramenti alle linee esistenti e di istituirne di nuove.

Il problema ministeriale a tal uopo elaborato, tenendo presente la nota condizione di non superare l'attuale livello di spesa, è stato preventivamente sottoposto all'approvazione di tutti i Sindaci eoliani nel corso di una riunione plenaria tenutasi presso la Prefettura di Messina.

In base al riassetto dei servizi, la « Navisarma » eserciterà, mediante un diverso piano di impiego delle navi e di distribuzione degli scali, 9 linee, anziché 6 come in passato, vale a dire tre linee in più che sono precisamente:

collegamento esasettimanale (Lipari-Milazzo);

collegamento settimanale (Milazzo-Lipari-Salina-Malfa-Pollara);

collegamento settimanale (Lipari-Rinella-Filicudi Porto-Filicudi Pecorini-Alicudi);

Particolare importanza riveste il servizio esasettimanale diretto Lipari-Milazzo e ritorno che, esercitandosi con partenza da Li-

pari al mattino e ritorno alla sera, corrisponde in pieno ai voti ripetutamente espressi dai liparesi di disporre di maggiori contatti con la Sicilia, in relazione alle loro accresciute esigenze economiche e sociali.

Infatti con l'esercizio di detto servizio, in aggiunta alla linea settimanale C/3 (Milazzo-Lipari-Salina e Pollara-Malfa-Lipari-Milazzo) ed alla linea esasettimanale C/2 (Milazzo-Vulcano-Lipari-Salina o Rinella o Malfa e viceversa), gli abitanti di Lipari potranno disporre di due collegamenti al giorno con la Sicilia.

L'importanza del potenziamento dei servizi marittimi riguardanti i liparesi acquista maggiore rilievo quando si considera che la popolazione complessiva dell'Arcipelago eoliano è di 14.000 persone, di cui circa 12.000 (86 per cento) risiedono a Lipari.

In attuazione del piano di riordinamento dei servizi, nel settore di traffico delle isole Eolie sarà sviluppato un percorso di 86 mila 242 miglia per anno, rispetto alle 74.906 attuali, con una maggiore percorrenza, dunque di 11.336 miglia per anno.

Veniamo ora ai servizi locali del versante Adriatico. Per il settore di traffico del basso Adriatico, il Ministero, nell'intento di migliorare la funzionalità dei servizi di quel settore conformemente al progressivo incremento del traffico specialmente turistico con le isole Tremiti, ha aderito ai voti in tal senso ripetutamente espressi dalle popolazioni e dagli enti economici interessati, provvedendo alla sostituzione del vecchio piroscalo « Pellestrina » di 180 tonn. di stazza lorda e 9 nodi di velocità con la moderna motonave « Pola » di 450 tonn. di stazza lorda e 14 nodi di velocità.

Con l'entrata in linea di tale unità, i collegamenti marittimi fra Manfredonia e Tremiti sono assicurati da 3 viaggi alla settimana, ciò che rappresenta un notevole contributo allo sviluppo turistico del Gargano e delle isole Tremiti.

Politica dei trasporti

In materia di Trattati di amicizia, commercio e navigazione va segnalato il Trat-

tato con la Germania occidentale, firmato a Roma il 21 novembre s.a.

I relativi negoziati, svoltisi sia a Bonn che a Roma, sono stati laboriosi ed hanno richiesto particolare impegno ed una attenta compilazione delle clausole, in quanto si è inteso da entrambe le parti di redigere un documento che, nel quadro generale della politica internazionale degli scambi, dovrà essere considerato di base per analoghi Accordi con altri Paesi.

Per quanto concerne la parte della navigazione le relative clausole si sono ispirate ai principi tradizionali della reciprocità e della libera e leale concorrenza. A tal fine, il Trattato prevede esplicitamente l'impegno delle Parti di non adottare misure che possano avere carattere discriminatorio e compromettere comunque la scelta della bandiera.

Numerosi « Accordi commerciali e di pagamento » sono stati rinnovati nel corso dell'anno allo scopo di adeguare gli Accordi stessi alla nuova politica valutaria italiana, basata sul sistema delle « lire multilaterali ».

Tale nuova politica liberalizzatrice ha posto particolari problemi per quanto riguarda i rapporti con i Paesi i quali, non avendo sbocchi al mare, si avvalgono dei porti nazionali per i loro traffici di transito.

Con il sistema delle « lire multilaterali », infatti, non è più realizzabile, come negli Accordi di « clearing », la possibilità di vincolare l'altra Parte contraente all'acquisto di beni e servizi nazionali quale contropartita alle esportazioni in Italia.

Altri Accordi commerciali e di pagamento sono stati rinnovati con Paesi quali la Romania, la Bulgaria, la Russia, l'Iran, la Spagna. In tutti questi Accordi si è ottenuto, nell'interesse degli Armatori e degli operatori marittimi in generale, la trasferibilità dei crediti maturati attraverso i traffici marittimi.

Un particolare cenno merita l'Accordo commerciale e di pagamento stipulato con la Spagna. La Spagna, allo scopo di evitare pagamenti in valute pregiate, ha posto notevoli limiti ai suoi commerci con l'estero,

alcuni dei quali — con trasferibilità delle pesetas per vendita di biglietti di passaggio marittimo, obbligo di preferire le navi di bandiera spagnola, ecc. — creano intralci alla nostra attività armatoriale.

Nel corso delle trattative con la Delegazione spagnola si è cercato di trovare una via di intesa onde rimuovere i suaccennati ostacoli. La questione ha dovuto tuttavia essere rinviata in quanto la Spagna, la quale ha già dato la sua adesione all'O.E.C.E., si è riservata di negoziare una definitiva sistemazione dei suoi traffici internazionali in occasione delle trattative che avranno luogo nel prossimo autunno a Parigi con tutti i Paesi dell'O.E.C.E.

Sicurezza della navigazione ed emigrazione

La sicurezza della navigazione ha assunto una precisa configurazione man mano che l'applicazione delle norme degli Accordi internazionali si è generalizzata, creando un comune sistema di disciplina e controllo che può considerarsi, a ragione, uno dei maggiori risultati della civiltà moderna. In questa materia giocano le esperienze raccolte da fatti altamente indicativi, posti al vaglio dei tecnici, i cui studi trovano poi la loro estrinsecazione in norme di legge e di regolamento.

I risultati positivi realizzati in questo campo possono essere rappresentati dalle ultime statistiche fornite dal Lloy's Register of Shipping, da cui si rileva che nel corso del 1956 in tutto il mondo si è verificata la perdita totale di appena 163 navi di stazza lorda superiore alle 100 tonnellate per complessive 248.535 tonnellate lorde, contro un naviglio impiegato di circa 105 milioni di tonnellate (0,24 per cento).

Il Ministero ha anche attivamente partecipato, attraverso i propri rappresentanti, ai lavori della Commissione consultiva per l'emigrazione contribuendo alla soluzione di importanti problemi di interesse comune.

Attraverso, poi, le visite alle unità impiegate, anche a mezzo di Commissioni interministeriali si è garantita la rispondenza del

LEGISLATURA III - 1958 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

naviglio addetto al trasporto emigranti alle norme di legge.

Sempre in materia di trasporto di emigranti, durante l'anno 1957, sulle linee del Nord, Centro e Sud America, Australia, Sud Africa, hanno operato, oltre alle Compagnie

di p.i.n., « Italia », « Lloyd Triestino », anche le seguenti appartenenti all'Armamento libero: Lauro, Sitmar, Costa, Congar, Grimaldi e S.I.O.S.A.

Si è avuto in complesso il seguente traffico, specificatamente da gennaio a dicembre:

numero delle navi in servizio — 51 — così suddivise:

n. 30 di bandiera nazionale di cui 16 delle Soc. p.i.n. e n. 14 dell'Armamento libero e n. 21 di bandiera estera.

Emigranti italiani trasportati su navi nazionali ed estere	N.	122.097
Emigranti esteri trasportati su navi nazionali ed estere	»	43.561
		165.658
	TOTALE	N. 165.658

Tutto quanto fin qui detto è sufficiente a colorire gli argomenti vasti e complessi che si riferiscono alla navigazione sovvenzionata. Trattasi di problemi che torneranno ad essere minutamente analizzati quando appunto — come già detto — si tratterà di esaminare, discutere e deliberare sulle convenzioni che regolano le linee di navigazione e che, essendo scadute, in attesa delle nuove disposizioni, sono state prorogate o debbono esserlo.

Preannunzi per la legge del P.I.N.

Ho detto che la legge del P.I.N. dovrà essere ripresentata. Mi corre, direi, il dovere di farne qualche cenno aggiuntivo perchè fui nominato a suo tempo relatore della legge stessa presentata al Senato sotto il n. 785 dal ministro Cassiani di concerto con gli altri Ministeri interferenti, il 6 dicembre 1956.

La legge era importante e anche perchè riconoscevo *a priori* che su di essa occorreva preparazione ampia e concezioni approfondite, mi dedicai al suo studio con particolare calore, con quello slancio che derivava, forse, dalla presunzione di poter figurare degnamente appunto per l'accurato esame che avrei volitivamente tentato. Ricordo, d'altra parte, che nel corso del 1957 fui a presenziare riunioni nei grandi centri

navali del Paese con incontri con gli esponenti delle singole marinerie a Napoli-Trieste-Venezia-Genova e avrei continuato nelle mie peregrinazioni volontarie e a mio carico, come ovvio, se non fossero intervenuti i successivi rinvii della discussione per le novazioni governative e la situazione parlamentare in evoluzione verso lo scioglimento delle Camere.

Questa prima fase del mio lavoro mi ha dato peraltro il possesso di alcuni elementi che costituiscono oramai una certezza e che comunque derivano dalla indagine ampia e periferica svolta nelle sedi competenti di fronte alle personalità più idonee e preparate per le conclusioni su questi problemi.

I contatti avuti e le discussioni presentate, e svoltesi, mi hanno dunque convinto che la legge per le linee di navigazione di preminente interesse nazionale, se accoglie un'attesa e un suggerimento molto diffusi con la riforma sostanziale del metodo per addivenire al contributo statale alle linee sovvenzionate (cosa questa che era stata calorosamente invocata da vari relatori sul bilancio annuale della Marina mercantile — significativo e incisivo fra gli altri quello del collega Jervolino) lascia perplessi per una sensazione di immediata emergenza che essa dà, e cioè quello di una insufficiente visione dei problemi marinari per l'avvenire del nostro Paese; quello di una ricerca rinnovata di punti di economia e di mezzo

di contrazione di spesa; al di fuori della valutazione di quali orizzonti si profilano in ampiezza sempre maggiore nel mondo dei traffici e delle attività sul mare che ora vedono perfino aprirsi gli stessi chiusi orizzonti della navigazione sottomarina, con sviluppi impensabili e fino a ieri sul piano concreto, e dilatazione formidabile di nuove realtà più confacenti e più razionali.

Ma più che tutto il disegno di legge troppe cose rinviava a modalità e provvedimenti dell'esecutivo, senza avere detto a sufficienza intorno ai problemi dell'equilibrio, ad esempio, che la politica marinara del nostro Paese deve riproporsi di assicurare fra i vari mari che circondano le nostre coste e che condizionano la stessa vita economica delle relative contrade. L'Adriatico di fronte al Tirreno: i grandi centri di Genova, Napoli, Palermo, Trieste, Venezia, Bari posti di fronte alla valutazione dei propri bisogni e delle esigenze molteplici del caso, con la visione del presente, ma più che tutto del domani e tenuto conto degli avvenimenti che nell'ultimo decennio hanno inciso sulla loro vitalità e sulla loro espansione.

Io mi permetto invocare che il nuovo Ministro voglia riconsiderare la legge sospesa, così come mi risulta si stava riproponendo il ministro Cassiani, e investendosi di questo universo di problemi e cose, ottenere dal Ministero del tesoro quanto basti ad assicurare non la morta gora di immobilizzate e contenute realtà, ma lo slancio benefico e vitale verso le nuove spinte funzionali in ogni direzione e con ogni *interland* territoriale da considerare nell'oggi e nel domani, perchè la nostra bandiera sia all'altezza delle tradizioni marinare di nostra gente, e comunque affianchi decisamente e sufficientemente la lotta per il progresso economico e sociale del nostro Paese.

D'altra parte non sarà inopportuno dato che la materia è tornata nei cantieri di elaborazione, avvertire e notare che non poche incertezze derivano al Parlamento per il silenzio che la legge contiene sulla reale concretezza delle deliberazioni Ministeriali. È ovvio che la legge non può e non deve scendere alla formulazione articolata del detta-

glio delle linee da sovvenzionare, delle loro percorrenze e del loro traffico. Ma il Ministro presentatore deve considerare che non potrà non dare in sede di discussione della legge le più ampie notizie, e le più utili indicazioni intese a precisare direttive sostanziali, propositi di Governo sulla maniera di intendere questi problemi, di porli in azione nello interesse del Paese.

L'analisi ad esempio di quanto di spesa e di quanto di vantaggio tutto questo apparato in movimento determina sarà un complesso di fatti e di fenomeni di stretta natura economica che dovranno essere indicate, e io ne faccio cenno perchè non mi pare fuori luogo auspicare che nella discussione su questo bilancio e per questo particolare settore, chi si sente realmente preparato e possa farsi eco di aspettative non cervelotiche e non fuori della realtà economica, abbiano a dire esemplificandolo, il proprio pensiero e a farsi eco di quello di coloro che sono nella universalità di questi problemi coi propri capitali, colla propria attività direttiva o del lavoro.

Quindi ammesso e riconosciuto che competerà alla responsabilità dei Ministri in carica, amministrare questo settore di effettivo e preminente interesse nazionale (non a torto si dice e si parla della legge (PIN) risponderne di fronte al Parlamento e alla Nazione, ogni esortazione tempestiva ai Ministri del tesoro e del bilancio perchè siano al massimo comprensivi, abbia formulazioni di merito di sufficiente indicazione economica appunto per appoggiare nei fatti lo invito al riguardo.

Auspicio

Io sono certo che i Ministri dei dicasteri economici: Bilancio e Tesoro sapranno intendere quello che da loro si attende e anzichè lottare per contrarre disponibilità di alcuni miliardi, diano posto più adeguato a questo settore nelle loro previsioni, anche se, come ovvio, dovrà essere raggiunto lo scopo che la legge già presentata si riproponeva, sotto molti aspetti, di ottenere il massimo rendimento con la minima spesa.

senza taccagnerie pacchiane, ma senza il sereno e tranquillo vivere su posizioni comunque assicurate e ripianabili in ogni caso.

Come guardare all'avvenire da un Paese che ha tre quarti del suo perimetro sul mare e che è geograficamente la banchina che si protende al centro del Mediterraneo lungo le rotte essenziali della navigazione del mondo, se non facendo una politica marinara ad ampio respiro, a valutazioni spaziate, a impostazioni di ampiezza feconda per l'avvenire dei nostri traffici, per la forza dei nostri commerci, per la potenza della nostra economia?

Legiferare per un ventennio come ci si appresta a fare, significa dover prevedere anche le cose che sembrino meno vicine, quando il ritmo del progresso tecnico e delle conquiste anche sul mare, stanno ad indicare quale rivoluzione di cose si profila e si amplifica giorno per giorno!

E comunque occorre margine di elasticità e sicurezza di impostazioni che non ci obblighino a immobilizzo di orientamenti e di funzionalità, sì che tutte le porte restino aperte e per qualsiasi direzione verso ogni scopo e ogni orizzonte!

Informative

In sede d'informative di dettaglio do notizia di situazioni di fatto e avvenimenti vari come ai seguenti capitoli notizie tutte valedoli ad illustrare sempre meglio i problemi del traffico e del lavoro marittimo.

Accordi sindacali

Nel campo sindacale assumono particolare importanza due accordi stipulati fra le competenti organizzazioni sindacali di categoria in data 20 giugno 1958. Col primo di tali accordi sono stati apportati alcuni miglioramenti ai vigenti contratti nazionali di arruolamento, sia nel campo normativo che in quello economico.

Fra detti miglioramenti sono particolarmente importanti: la concessione della gra-

tifica pasquale; la riduzione dell'orario di lavoro per il personale di camera, cucina e famiglia da nove ad otto ore; il riconoscimento del diritto al compenso per lavoro straordinario per i movimenti in porto; ed il miglioramento di alcune indennità e compensi speciali dovuti al personale.

Il secondo di tali accordi stabilisce quando, ed in quale misura, debba essere corrisposta una indennità per rischio di guerra per le navi che si rechino in Indonesia, data la particolare situazione in atto, in quello Stato.

Diploma di capacità professionale per i cuochi di bordo

Con l'entrata in vigore del Regolamento per l'esecuzione della legge 4 agosto 1955, n. 727, la quale stabilisce l'obbligo del possesso di un diploma di capacità professionale per i cuochi di bordo delle navi mercantili, è stata data, con decorrenza dal mese di dicembre 1957, integrale applicazione alle norme della legge stessa, la quale valorizza maggiormente la professione suddetta ed assicura migliori garanzie per gli equipaggi, dal momento che, per poter esercitare la professione di cuoco, d'ora in avanti deve superare un apposito, serio, esame sostenuto davanti all'Autorità marittima.

Estensione agli Istituti professionali di Stato e ad altri Istituti per le attività marinare dei benefici di legge di cui godono le scuole professionali dell'Ente Nazionale Educazione Marina (E.N.E.M.)

Con la legge 21 marzo 1958, n. 314, pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale* n. 91 del 15 aprile ultimo scorso sono stati modificati gli articoli 4 del regio decreto-legge 12 febbraio 1928, n. 319, e 6 del regio decreto legislativo 31 maggio 1946, n. 572, nel senso che tutti i licenziati dalle sezioni di copertura e di macchina delle scuole di avviamento professionale a tipo marinaro, degli istituti professionali a tipo marinaro

e delle scuole professionali marittime, possono essere ammessi a sostenere gli esami per il conseguimento di determinati titoli professionali anche se non hanno raggiunto l'età e gli altri requisiti prescritti.

Il rilascio del titolo professionale potrà aver luogo soltanto dopo il raggiungimento di tutti i requisiti ed il successivo superamento di una prova pratica che garantisca nel richiedente il possesso della capacità specifica inerente al titolo da conseguire.

Convenzioni internazionali sul lavoro

Il Ministero della marina mercantile ha preso parte, insieme a quello del lavoro e della previdenza sociale, alla 41^a Conferenza dell'Ufficio internazionale del lavoro, la quale ha avuto luogo a Ginevra dal 29 aprile al 14 maggio 1958, avendo per oggetto argomenti di carattere marittimo.

In detta Conferenza sono stati approvati otto strumenti internazionali e, precisamente, una « Risoluzione » all'oggetto: « Giurisdizione circa la sospensione del brevetto di capacità degli Ufficiali »; cinque « Raccomandazioni » all'oggetto: « Farmacie a bordo delle navi »; « Consultazioni

mediche per radio », « Arruolamento di marittimi su navi di bandiera estera », « Condizioni di vita, di lavoro e sicurezza in rapporto con la immatricolazione delle navi », « Salari, durata del lavoro a bordo ed effettivi »; due « Convenzioni » all'oggetto: « Carte di identità per la gente di mare », « Salari, durata del lavoro a bordo ed effettivi », argomento che, come si vede, è stato, ad un tempo, trattato in due testi distinti. Detti strumenti internazionali sono stati approvati, con minime varianti, nella stesura tecnica adottata dalla Conferenza preparatoria di Londra dello anno 1956 e costituiscono le premesse di ulteriori miglioramenti, materiali e morali, per la categoria dei marittimi, in genere, in quanto è da ritenere che, col tempo, il loro contenuto diverrà parte integrante degli ordinamenti giuridici interni dei vari Stati che hanno partecipato alla Conferenza stessa.

Lavoro portuale

Dai dati statistici relativi alla consistenza numerica dei lavoratori portuali risulta quanto segue:

lavoratori portuali registrati al 31 dicembre 1952: n. 14.037					
»	»	»	»	»	1953: » 13.680
»	»	»	»	»	1954: » 13.561
»	»	»	»	»	1955: » 13.209
»	»	»	»	»	1956: » 13.255
»	»	»	»	»	1957: » 13.081

Con decorrenza dal 15 marzo 1958 è stato autorizzato un aumento, di carattere generale, di lire 50 sulla cifra di salario considerata come base, per giornata lavorata, in ciascun porto: ne è derivato un aumento delle tariffe portuali del 3 per cento.

Opere marittime, sanità marittima e servizio antincendi

Pur tralasciando l'elencazione delle singole opere marittime, anche di notevole im-

portanza, realizzate nel decorso esercizio od in corso di realizzazione e di studio, non può tacersi la proposta fatta all'Amministrazione dei lavori pubblici ed a quella del Tesoro e da quella del Tesoro e da queste condivisa, per la nomina di una Commissione interministeriale alla quale venisse dato l'incarico di esaminare la situazione dei vari porti. La Commissione dovrà quanto prima iniziare i lavori di cui al proposto incarico.

Comunque, gioverà ricordare il piano regolatore del porto di Napoli — di recente

approvato dai competenti organi tecnici — il quale è destinato a risolvere gli attuali problemi di quel porto derivanti dalla angustia degli specchi acquei e dalla carenza degli approdi che la netta ripresa dei traffici commerciali richiede.

Di non minore importanza è anche la legge del 21 maggio 1958 che ha sanzionato la spesa di circa 15.000.000.000 per l'esecuzione di grandi lavori nel porto di Trieste, tra i quali è da annoverarsi soprattutto la costruzione del molo VII.

ATTREZZATURA — ATTIVITA' PESCHERECCIA — PESCATORI

Enti autonomi portuali ed Aziende mezzi meccanici

Immediato e frequente è l'intervento nella organizzazione, nella direzione e nel controllo amministrativo e tecnico delle gestioni degli impianti demaniali destinati al carico, scarico e deposito delle merci nei porti, sia che esse gestioni siano tenute direttamente dalle capitanerie di porto, come avviene ad Ancona, Cagliari, La Spezia, Livorno, Messina, Siracusa e Savona « Aziende Mezzi Meccanici », sia che vengano concesse a terzi come a Bari, Porto Torres, Olbia, Imperia, Marina di Carrara, ecc.

Fondamentale, ai fini di una disciplina organica, uniforme e definitiva delle principali gestioni dirette è l'emanazione di una legge formale istitutiva delle Aziende mezzi meccanici e magazzini portuali.

La pesca e i pescatori

Non con la stessa ampiezza della mia precedente relazione, ma egualmente con il calore di allora e con l'attenzione che tuttora il settore richiede, intendo trattare ora in questa mia esposizione quanto più attinente alla marina da pesca nei suoi aspetti molteplici, in nome di una umanità in gran parte ancora alla ricerca degli utili assestamenti definitivi nella marcia che i problemi tecnici spinti dalle esigenze economiche, vanno di giorno in giorno ad avere in più specifica rilevanza.

E vi è ragione che questo sia, per ciò che dissi nell'intervento in Assemblea sulla relazione stessa, quando, rivolgendomi a coloro che sulla stampa economica mi avevano criticato per un eccessivo amore di questo campo, risposi che era necessario portare attenzione proprio laddove le forze troppo auto-

nome e disperse del campo in esame ponevano in rilievo come fosse urgente ricercare per esse, orientamenti operativi opportuni, metodi di intervento acconci, formule idonee perchè il massimo di rendimento accompagnasse la indubbia operosità delle masse impegnate, e in caso di bisogno dei singoli, venissero soddisfatte le attese nazionali.

Il Convegno di Ancona

Che a distanza di appena un biennio, sia necessario tornare ad insistere, scaturisce evidente proprio da quanto si discute e si dibatte in seno alla stessa massa degli interessati, come è avvenuto di constatare, di recente, al convegno sui problemi della pesca tenuto ad Ancona il 26 luglio di questo anno. Presenti tutti coloro che vanno per la maggiore nel campo economico organizzativo e politico. Presenti gli operatori economici più notoriamente impegnati nella pesca, e i suggeritori consueti in questo campo: quelli che la loro fortuna hanno saputo realizzare, prestando assistenza ai minori e traendo da questa opera pur meritoria il modo di assestarsi individualmente in forma anche cospicua.

Nella riunione di cui fo cenno, la confusione delle tesi ed il contrasto delle opinioni hanno prevalso in una forma qualche volta clamorosa.

Vi era chi negava tutto il fatto per dedurre condanna e motivo di addebitare le relative carenze di lucido intervento alle autorità dello Stato dedicate al settore, vi era chi esaltava il successo e il risultato in atto sottolineando i difetti e ritardi, manchevolezze e insufficienze, ma dando atto dei fenomeni reali registrati e delle conseguite posizioni ben più fertili di ieri, alle conclu-

sioni positive di questo campo di azione di cospicuo rilievo per la economia nazionale.

Cioè lo scontro fra il pessimismo e l'ottimismo di fronte al Ministro in carica, ha costituito il motivo dominante del Convegno, che però, in sostanza, ha dovuto riconoscere ed ammettere che del cammino se ne è fatto e che se i problemi permangono tuttora assillanti e gravi è proprio perchè hanno vinto le forze operanti, e il loro moltiplicarsi ha creato il motivo dei nuovi allarmi e delle nuove esigenze.

Io son fra coloro che intendono riconoscere doverosamente quanto si è fatto, gli interventi moltiplicatisi, gli sforzi compiuti, ammettendo però che è mancata la visione unitaria a lunga distanza e la forza anche di imporre soluzioni più drastiche, sottratte alla scelta dei singoli in senso assoluto ma convergenti a realizzare una diversa strutturazione della entità del naviglio e delle relative attrezzature per una pesca in zone lontane e redditizie.

Ha prevalso l'esasperato proposito di ricostruire e costruire le proprie unità con le caratteristiche tradizionali, nella visione familiare della impresa peschereccia, con la prevalenza della individualità singola di chi si è ritenuto idoneo ad operare da solo, senza prevedere le tante difficoltà che sarebbero poi emerse giorno per giorno, con aspetti in successiva gravità e onere proprio perchè sarebbe aumentata in particolari centri la massa degli operatori discorsi e in concorrenza.

Quindi la colpa, se vi è, risale essenzialmente agli interessati che hanno fatto massa concorde nell'invocare il massimo degli interventi nel massimo di confusione!

Questo è il riconoscimento che è venuto ai fatti reali dallo stesso Convegno anconetano più volte ricordato. Convegno che se ha consentito anche a chi doveva sentire il disagio di certi precedenti e di certe situazioni di assumere il ruolo di antesignano e di assertore benemerito di incontrovertibili convenienze ed opportunità, lo ha potuto fare trovando anche consensi, perchè coloro stessi che ne avevano più volte rilevata la condotta biasimevole, o avevano domandato a se stessi come possibile certi ine-

splicabili successi economici, non avevano saputo nè reagire nè mantenersi nel necessario distacco, capaci di creare i doverosi isolamenti, paurosi certo della minacciosa aggressività di chi ha rivendicato pur sempre, più o meno certe, alte protezioni!

Unificazione

Prima peraltro di svolgere le trattazioni che mi sono riproposto, intendo qui asserire quanto fu antica e direi costante postulazione in merito alla unificazione dei servizi della Pesca nel ministero della Marina mercantile, onde i problemi tecnici, di studio e di ricerca, trovino uno stretto coordinamento con chi cura la organizzazione di fatto del mondo peschereccio e si attiva coi suoi uffici, i suoi interventi, le sue regolamentazioni, a far sì che la pesca e i pescatori sentano vicina la sollecitudine dello Stato coll'intervento di amministrazione idonee all'assistenza adeguata nei vari bisogni, di ogni tipo e di ogni natura, per i quali si debba appunto intervenire, nello interesse delle collettività sia direttamente che indirettamente interessate.

Vi fu allora un tentativo che rimase senza successo e cioè quello di unificare nel Ministero della marina mercantile, i servizi della pesca che sono tuttora del Ministero dell'agricoltura che ha in azione due divisioni:

una per la pesca nelle acque interne con tutti i relativi settori; l'altra per i servizi tecnici della pesca con i relativi stabilimenti ittigenici, gli istituti di idrobiologia e talassografici.

Il tentativo merita di essere riconsiderato? Se dobbiamo prestare orecchio anche a quello che dicono in materia i settori economici e tecnici della pesca in Italia se dobbiamo ascoltare quanto in molti congressi si è sentito formulare dovrei concludere che la materia è tutt'altro che da considerarsi definita, ma che il problema emerge effettivamente, e sotto molti profili, la postulazione assume natura di urgenza e si concretizza con valutazioni del tutto pertinenti ed appropriate!

Chissà mai che riorganizzata la funzionalità e la struttura della Presidenza del Consiglio, possa venire il momento e la opportunità che un Presidente del Consiglio volitivo e dinamico prenda a cuore il problema e, approfonditolo, lo risolva una volta per sempre. Certamente le caratteristiche di volontà e di dinamismo non fanno difetto all'attuale Presidente del Consiglio, tanto da poter lasciare modo di pensare che sotto la sua amministrazione qualche cosa del genere si concretizzi.

In attesa comunque di questi fatti nuovi che sono per lo meno nei miei auspici, torniamo ai problemi che sono emergenti.

Con questa apertura di accenti e questo preannuncio di problemi entro nel vivo della trattazione che mi compete.

La Direzione generale della pesca e del Demanio marittimo è divisa in due servizi: *Pesca e Demanio*.

Pesca marittima

Nei riguardi della pesca marittima si ritiene opportuno illustrare i problemi sotto-indicati:

Pesca marittima - Naviglio, personale, produzione;

Vigilanza sulla pesca;

Gradi marittimi per la pesca;

Previdenza a favore della piccola pesca;

Case per i pescatori;

Sussidi;

Contributi della Cassa per il Mezzogiorno a favore della pesca;

Fondo di rotazione;

Trasferimenti di motopescherecci dall'Adriatico al Tirreno;

Mercati ittici;

Esercizio della pesca da parte di natanti italiani nelle acque antistanti la Tunisia;

Accordo di pesca italo-jugoslavo;

Risultati della conferenza di Ginevra sul diritto del mare in rapporto alla pesca marittima.

Pesca marittima - Naviglio, personale, produzione

La pesca marittima in Italia, in seguito ai notevoli progressi di carattere tecnico-economico registrati in questi ultimi anni, va assumendo una posizione di sempre maggiore importanza nel quadro della economia nazionale.

Le cifre che seguono sono di per sé altamente indicative.

Complessivamente la flotta peschereccia, alla data del 31 dicembre 1957, ammontava a 43.948 unità, per tonnellate di stazza lorda 147.913 e per un valore globale degli scafi e degli apparati motori, stimato, a prezzi correnti di mercato, a lire 28 miliardi, 67 milioni, 200 mila.

Le suddette cifre complessive sono da ripartire come segue:

Naviglio removeleico:

numero unità 32.812, per t.s.l. 45.581 e per un valore degli scafi di lire 1.875.200.000.

Naviglio motorizzato:

motobarche: numero unità 8.087, per t.s.l. 27.295 e per un valore degli scafi e degli apparati motori di lire 6.440.600.000;

motopescherecci numero unità 3.049, per t.s.l. 74.637 e per un valore degli scafi e degli apparati motore di lire 19 miliardi e 751.400.000.

A dette cifre sono da aggiungere quelle relative al valore delle attrezzature di cui è dotato il naviglio da pesca. Complessivamente, tale valore, sempre alla data del 31 dicembre 1957 e sempre in base alla stima effettuata sui prezzi correnti di mercato, ammontava a lire 12.496.520.000.

Il valore, quindi, degli scafi, degli apparati motori e delle attrezzature risulta, complessivamente, di lire 40.563.720.000.

Nei confronti dell'anno 1956, è stata registrata una diminuzione del numero delle unità (— 227), cui, peraltro, fa riscontro un aumento sia del tonnellaggio complessivo di stazza lorda (+ t.s.l. 3.982), sia del valore globale degli scafi e degli apparati motore (+ lire 1.258.000.000).

Il fatto è di per sè espressivo, in quanto rivela come la flotta peschereccia vada, sia pur lentamente, trasformandosi e potenziandosi attraverso la sostituzione dei natanti inefficienti e di piccolo tonnello, con altri, sia pure in minor numero, ma più grossi e maggiormente idonei alla pesca di altura.

I principali sistemi di pesca praticati in Italia sono:

pesca e strascico;

pesca con reti da circuizione, con o senza fonti luminose;

pesca con reti da posta e quella con palangresi.

La produzione ittica, nel corso dell'anno 1957, è ammontata, complessivamente, a tonn. 175.042, per un valore globale, stimato, a prezzi correnti di mercato, a lire 39 miliardi e 255.060.000.

Il personale addetto alla pesca, sempre alla data del 31 dicembre 1957, ammontava ad unità 131.755, di cui 123.012 naviganti e 8.743 a terra. Gli addetti alle attività sussidiarie ammontavano a 11.760 unità. Complessivamente, quindi, oltre 140.00 lavoratori traggono dalla pesca i loro mezzi di sussistenza, ed i problemi che interessano questa numerosa categoria acquistano, di giorno in giorno, una importanza sociale sempre più rilevante.

Tabelle riepilogative

Comunque mi sembra opportuno trascrivere in appresso una serie di tabelle che con efficace concisione di numeri raffrontati, possono dare una organica ed espressiva visione delle realtà susseguitesisi dal 1951 in avanti, e cioè, da quando, dopo la liberazione, cominciò ad articolarsi uno sforzo ricostruttivo e una dinamica d'azione meritevole di apprezzamento. Trattasi di tabelle relative:

1) alla consistenza del naviglio da pesca discriminato nelle varie categorie funzionali, nel numero, nella stazza lorda, nel valore globale con le indicazioni delle variazioni in incremento un anno rispetto al precedente;

2) al personale addetto alla pesca ed attività di essa sussidiarie, navigante o a terra con le variazioni annuali;

3) alla pesca con le indicazioni delle ittiche appositamente raggruppate, nelle quantità pescate, nei valori globali anno per anno, e con la messa in evidenza delle variazioni annuali sia in senso globale, sia nel senso di riferirci al valore medio di ricavo del pescato annualmente;

4) e 5) alla pesca di prodotti particolari del mare, come la pesca delle spugne e quella del corallo, con indicazioni interessanti le relative zone di pesca, con le solite variazioni annuali che testimoniano la scomparsa dell'attività relativa per il corallo a Cagliari e forti fluttuazioni per quanto riguarda le spugne;

6) alla importazione di prodotti ittici nel consueto raggruppamento per specie, complessi i prodotti in scatolame;

7) infine al totale della produzione importazione e consumo di prodotti ittici nel nostro Paese nei totali in tonnellate per la quantità, in migliaia di lire del valore globale, e in lire per Kg. il valore medio.

Le sette tavole esprimono chiaramente gli aspetti del settore e possono riferirsi allo specchio complessivo che pubblicai nella precedente mia relazione su questa materia, appunto per dare una visione sufficiente del problema della pesca italiana con le sue masse, i suoi quadri, i fatti economici essenziali.

Le considerazioni che ne nascono le svilupperò al termine dell'esame dei vari argomenti che ho delineato di curare in questo campo all'inizio della trattazione del settore.

LEGISLATURA III - 1958 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

TABELLA 1

CONSISTENZA DEL NAVIGLIO

Anni 1951-1957

ANNI	NAVIGLIO REMO-VELICO	NAVIGLIO MOTORIZZATO			COMPLESSO	VARIAZIONI ANNUALI
		Motobarche	Motopescherecci	Totale		
			<i>Numero</i>			
1951	33.629	3.475	2.532	6.007	39.636	—
1952	36.724	4.804	2.555	7.359	44.283	+ 4.647
1953	38.819	5.187	2.624	7.811	46.630	+ 2.347
1954	38.426	6.053	2.733	8.786	47.212	+ 582
1955	36.438	6.755	2.872	9.627	46.065	- 1.147
1956	33.446	7.269	3.006	10.275	43.721	- 2.344
1957	32.812	8.087	3.049	11.136	43.948	- 227
			<i>Stazza lorda in tonnellate</i>			
1951	54.271	16.015	59.685	75.700	129.971	—
1952	56.646	18.338	55.633	83.971	140.634	+ 10.646
1953	55.013	20.627	67.994	88.621	143.617	+ 3.017
1954	51.967	23.980	69.305	93.285	145.252	+ 1.618
1955	47.101	24.620	72.210	96.830	143.931	- 1.321
1956	45.881	27.395	74.637	102.032	147.913	+ 3.982
			<i>Valori degli scafi e degli apparati motori in milioni di lire</i>			
1951	—	—	—	—	20.669,0	—
1952	2.421,9	3.910,0	15.757,0	19.667,0	22.088,9	+ 1.419,9
1953	2.275,9	4.311,5	16.579,5	20.891,2	23.166,9	+ 1.078,0
1954	2.125,1	4.946,2	17.550,7	22.496,9	24.622,0	+ 1.455,1
1955	1.974,6	5.524,9	19.310,0	24.834,6	26.809,2	+ 2.177,2
1956	1.875,2	6.440,6	19.751,4	26.192,0	28.067,2	+ 1.258,0

LEGISLATURA III - 1958 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

TABELLA 2

PERSONALE ADDETTO ALLA PESCA E AD ATTIVITÀ SUSSIDIARIE ALLA PESCA (a terra)

Anni 1951-1957

ANNO	ADDETTI ALLA PESCA			ADDETTI AD ATTIVITÀ SUSSIDIARIE (A TERRA)	COMPLESSO
	Navigante	A terra	Totale		
1951	—	—	—	—	128.616
1952	118.721	13.184	131.905	10.908	142.213
1953	120.635	10.394	131.029	9.103	140.132
1954	121.737	13.019	134.756	10.246	145.002
1955	122.929	11.007	133.936	11.521	145.457
1956	125.663	8.758	134.421	11.346	145.767
1957	123.012	8.743	131.755	11.760	143.515
<i>Variazioni annuali</i>					
1951	—	—	—	—	—
1952	—	—	—	—	13.593
1953	+	2.790	876	-	2.081
1954	+	2.625	3.727	+	4.870
1955	+	2.012	820	+	455
1956	+	2.249	485	-	310
1957	-	15	2.666	+	2.252

LEGISLATURA III - 1958 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

TABELLA 3

PESCA DEL PESCE, DEI MOLLUSCHI E DEI CROSTACEI

Anni 1951-1957

ANNO	TONNI		ALICI SARDE E SGOMBERI	ALTRI PESCI		MOLLUSCHI	CROSTACEI	COMPLESSO	VARIAZIO- NE ANNUALE
	Da tonnare	Da pesca vagantiva e casuale		Totale	Da tonnare				
1951	—	—	63.107	—	—	16.367	4.848	167.009	—
1952	1.046	722	81.140	—	—	22.783	5.443	193.691	+ 26.682
1953	2.011	476	66.701	215	78.985	24.954	6.016	179.358	+ 14.333
1954	1.890	592	68.171	279	79.903	27.491	6.670	184.996	+ 5.638
1955	1.609	555	67.759	456	79.007	27.630	7.021	184.037	+ 959
1956	1.558	366	76.014	374	73.564	30.625	6.474	188.975	+ 4.938
1957	2.608	239	63.854	191	70.100	30.388	7.662	175.042	- 13.933
<i>Quantità in tonnellate</i>									
1951	—	—	8.455.338	—	—	2.537.175	853.982	31.362.284	—
1952	383.934	264.539	9.736.800	—	—	4.111.700	1.070.813	31.875.745	+ 513.461
1953	526.226	168.449	8.490.014	43.811	17.658.966	3.316.367	1.573.554	31.777.387	+ 98.358
1954	529.795	221.425	9.063.484	70.729	19.358.093	4.482.243	2.038.091	35.763.860	+ 3.986.476
1955	429.805	211.805	10.230.365	134.260	20.645.630	4.451.681	2.318.593	38.422.139	+ 2.658.279
1956	574.479	140.376	10.724.341	86.245	22.348.050	5.439.088	2.207.832	41.520.411	+ 3.098.272
1957	889.818	88.778	8.488.913	56.763	21.477.000	5.837.823	2.415.965	39.255.060	- 2.265.351
<i>Valore in migliaia di lire</i>									
1951	—	—	887.888	—	—	18.627.901	—	—	—
1952	367	366	648.473	—	—	16.307.959	—	—	—
1953	262	354	694.675	204	224	17.702.777	—	—	—
1954	180	374	751.220	253	242	19.428.822	—	—	—
1955	267	381	641.610	294	261	20.779.890	—	—	—
1956	369	383	714.855	230	304	22.434.295	—	—	—
1957	341	371	978.596	297	306	21.533.763	—	—	—
<i>Valore medio in lire per Kg.</i>									
1951	—	—	326	134*	—	233	176	188	—
1952	367	366	366	120*	—	198	221	165	—
1953	262	354	279	127	224	224	261	177	—
1954	180	374	302	133	242	133	306	193	—
1955	267	381	290	150	261	164	330	208	—
1956	369	383	371	141	304	178	341	220	—
1957	341	371	344	133	306	191	316	224	—

(*) Tratto dalla « Statistica della pesca e della caccia » - 1952 - « Istituto Centrale di Statistica ».

LEGISLATURA III - 1958 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

TABELLA 4

PESCA DELLE SPUGNE

Anni 1951-1957

ANNO	LIVORNO	TORRE DEL GRECO	TRAPANI	PORTO EMPEDOCLE	SIRACUSA	CATANIA	TOTALE	VARIAZIONE ANNUALE
<i>Quantità in Kg.</i>								
1951.	200	—	23.536	69.860	1.345	350	95.291	—
1952.	150	—	19.518	6.223	314	—	26.205	- 69.086
1953.	190	2.450	14.929	6.250	—	375	24.194	- 2.011
1954.	175	2.100	12.746	12.700	—	280	28.001	+ 3.807
1955.	265	—	1.444	10.090	500	200	12.499	- 15.502
1956.	685	—	1.562	7.000	—	—	9.247	- 5.252
1957.	1.000	1.930	7.000	900	—	—	10.830	+ 1.583
<i>Valori in migliaia di lire</i>								
1951.	400	—	34.392	151.320	1.840	700	188.652	—
1952.	300	—	36.336	18.417	367	—	55.420	- 133.232
1953.	380	7.000	34.083	21.875	—	850	64.188	+ 8.768
1954.	437	6.000	33.307	45.200	—	800	85.744	+ 21.556
1955.	795	—	3.331	45.700	2.000	400	52.228	- 33.518
1956.	2.397	—	7.810	28.000	—	—	38.207	- 14.019
1957.	3.000	5.657	2.800	3.300	—	—	15.057	- 23.050

LEGISLATURA III - 1958 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

TABELLA 5

PESCA DEL CORALLO

Anni 1952-1957

A N N O	TORRE DEL GRECO	CAGLIARI	OLBIA	TOTALE	VARIAZIONE ANNUALE
<i>Quantità in Kg.</i>					
1952	—	—	1.697	1.697	—
1953	2.500	1.264	4.449	8.213	+ 6.516
1954	4.706	352	4.006	9.064	+ 851
1955	3.270	—	4.020	7.290	- 1.774
1956 *	3.361	—	3.365	6.726	- 564
1957	4.025	—	—	4.025	- 2.701
<i>Valori in migliaia di lire</i>					
1952	—	—	8.180	8.180	—
1953	12.500	12.640	22.245	47.385	+ 39.205
1954	32.274	3.520	30.334	66.128	+ 18.743
1955	26.160	—	32.160	58.320	- 7.808
1956	33.950	—	33.650	67.600	+ 9.280
1957	48.300	—	—	48.300	- 19.300

LEGISLATURA III - 1958 - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

TABELLA 6

IMPORTAZIONE DI PRODOTTI ITTICI (*)

Anni 1951-1957

ANNO	PESCI FRESCHI O CONSERVATI ALLO STATO FRESCO	PESCI SECCHI SALATI E AFFUMICATI	BACCALÀ	STOCCAFISSO	PESCI SOTT'OLIO OD IN SCATOLAME	MOLLUSCHI E CROSTACEI FRESCHI E CONSERVATI	TOTALE	VARIAZIONE ANNUALE
1951.	22.132	16.950	55.620	7.898	9.219	1.319	113.138	-
1952.	25.033	20.797	58.364	9.922	13.258	1.366	128.740	+ 15.602
1953.	23.407	19.711	37.003	6.548	10.168	1.671	98.508	+ 30.232
1954.	22.495	4.933	43.331	6.406	26.484	1.967	105.516	+ 7.508
1955.	32.711	4.202	55.137	6.845	26.122	2.508	127.525	+ 21.909
1956.	31.099	4.232	43.696	8.440	30.944	2.837	121.248	+ 6.277
1957.	38.897	2.668	46.249	7.843	28.296	3.623	127.576	+ 6.328
1951.	3.379.972	3.700.451	5.818.132	2.288.463	4.060.433	161.323	19.408.774	-
1952.	4.876.573	5.092.216	9.481.272	4.259.858	5.937.784	226.665	28.874.368	+ 9.465.594
1953.	4.440.361	4.457.027	5.987.490	3.002.051	3.929.068	321.596	22.137.593	+ 6.736.775
1954.	4.845.012	657.295	6.380.378	3.411.825	8.215.070	425.080	23.934.660	+ 1.797.067
1955.	6.961.361	557.776	8.851.326	3.490.946	8.449.984	563.129	28.874.522	+ 4.939.862
1956.	6.461.908	643.223	7.240.010	4.021.878	9.711.094	591.320	28.669.433	+ 205.089
1957.	8.067.083	414.650	8.003.012	3.725.274	9.984.622	757.660	30.932.301	+ 2.262.868
1951.	153	218	123	365	440	122	186	-
1952.	195	245	162	429	448	166	232	+ 46
1953.	190	226	162	458	386	192	225	+ 7
1954.	215	133	147	533	310	216	227	+ 2
1955.	213	133	161	510	323	224	226	+ 1
1956.	208	152	165	478	314	209	236	+ 10
1957.	207	155	173	475	352	209	242	+ 6

(*) Dalla «Statistica del Commercio Estero» - Istituto Centrale di Statistica.

LEGISLATURA III - 1958 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

TABELLA 7

PRODUZIONE, IMPORTAZIONE E CONSUMO DI PRODOTTI ITTICI

Anni 1951-1957

ANNO	PRODUZIONE E IMPORTAZIONE			ESPORTAZIONE (*)	CONSUMO
	Produzione	Importazione (*)	Totale		
	a	b	c (a + b)		
				d	e (c - d)
	<i>Quantità in tonnellate</i>				
1951	167.009	113.138	280.147	1.046	279.101
1952	193.991	128.740	322.431	851	321.580
1953	179.358	98.508	277.866	892	276.974
1954	184.996	105.616	290.612	995	289.618
1955	184.037	127.525	311.562	1.318	310.244
1956	188.975	121.248	310.223	1.947	308.276
1957	175.042	127.576	302.618	1.618	301.000
	<i>Valore in migliaia di lire</i>				
1951	31.362.284	19.408.774	50.771.058	526.816	50.244.242
1952	31.875.745	28.874.368	60.750.113	521.867	60.228.246
1953	31.777.387	22.137.593	53.914.980	596.484	53.318.496
1954	35.763.800	23.934.660	59.698.520	516.246	59.182.274
1955	38.422.139	28.874.522	67.296.661	711.211	66.585.450
1956	41.520.411	28.669.433	70.189.844	919.282	69.270.562
1957	39.255.060	30.932.301	70.187.361	829.563	69.357.798
	<i>Valore medio in lire per Kg.</i>				
1951	188	186	187	504	180
1952	165	232	192	613	187
1953	177	225	194	669	192
1954	193	205	204	519	204
1955	208	226	216	540	214
1956	220	236	216	524	224
1957	224	242	232	513	230

Consumo medio per abitante (popolazione presente): 1951: 5,97 - 1952: 6,85 - 1953: 5,87 - 1954: 6,06 - 1955: 6,45 - 1956: 6,38 - 1957: 6,19.

() Dalla « Statistica del Commercio Estero » - Istituto Centrale di Statistica.

Vigilanza sulla pesca

Il problema della vigilanza sulla pesca è sempre attuale. L'attività dei pescatori di frodo, che usano sostanze esplosive o velenose, e di coloro che esercitano la loro attività con reti a strascico a distanza ravvicinata dalla costa, preoccupa seriamente questa Amministrazione per gli incalcolabili danni che vengono arrecati al nostro patrimonio ittico.

Peraltro, la notevole estensione delle nostre coste ed il rilevante numero di centri pescherecci sparsi lungo il nostro litorale rende quanto mai difficile l'esercizio di una proficua vigilanza.

Tuttavia, nei limiti della disponibilità di bilancio, il Ministero della marina mercantile, con la collaborazione della Guardia di finanza che dispone di mezzi di una certa efficienza ed attrezzature, e dell'Autorità di pubblica sicurezza, continua a svolgere una intensa azione preventiva e repressiva, in mare e lungo il litorale, per la difesa del nostro patrimonio ittico.

A termine dell'articolo 7 del decreto del Presidente della Repubblica 13 luglio 1954, n. 747, sul decentramento di alcuni servizi del Ministero della marina mercantile, la sorveglianza per la repressione della pesca con materie esplosive o velenose è affidata anche alle amministrazioni provinciali nelle acque marittime antistanti al territorio di loro circoscrizione.

Ma l'applicazione di tale provvedimento comporta notevoli oneri finanziari per le amministrazioni provinciali che debbono provvedere ad attrezzarsi convenientemente per poter assolvere i nuovi compiti.

Ma si può non applicare leggi che il parlamento ha voluto? Si può trascurare ancora di risolvere il problema, affrontando fra l'altro, l'aspetto della coordinazione delle iniziative decentrate perchè non si assista all'assesto che sia la materia del vietato e del permesso, sia il modo di prevenire e reprimere così da zona a zona?

Il Ministero del tesoro, al quale era stata prospettata la necessità di stanziare i fondi

all'uopo occorrenti, date le condizioni deficitarie dei bilanci delle Provincie, ha fatto conoscere che erano in corso di elaborazione norme concernenti la riforma della finanza locale le quali, disponendo, fra l'altro, un diverso riparto della compartecipazione ai tributi erariali, dovrebbero migliorare sensibilmente la situazione economica delle amministrazioni suddette. È da presumere, pertanto, che presto le amministrazioni provinciali siano in grado di attrezzarsi convenientemente e di poter, quindi, concorrere efficacemente alla repressione della pesca di frodo. Battaglia questa che deve essere sviluppata e perfezionata con l'intento di armonizzare ogni esigenza, tra l'altro, operando in profondità nello spirito e nel consenso dei pescatori come tali, i quali, in effetti, non sono sempre concordi nel valutare la legittimità di certe repressioni e di determinati interventi. Il bisogno di una vita meno appenata, la necessità di superare le condizioni difficili di una pesca insufficiente e il diffuso senso comune di vivere giorno per giorno, determinano stati d'animo pericolosi che bisogna correggere contribuendo al diffondersi di una coscienza della pesca con pace di creare le posizioni collaboratrici e non quelle di opposizioni volute e di frode organizzata. Guai lasciare che i pescatori continuino a non intendere la sanità di determinati principi che sul piano tecnico e su quello organizzativo debbono assicurare la salvezza e la perpetuità, attraverso la conservazione e la difesa, del patrimonio ittico nazionale.

Case per i pescatori

In molti centri i pescatori abitano in alloggi malsani e spesso privi di acqua e di ogni servizio igienico.

Preoccupata da tale stato di cose, l'Amministrazione della marina mercantile, allo scopo di impostare un programma di costruzione di alloggi salubri per i pescatori, risulta avere prospettato al Ministero dei lavori pubblici la necessità di includere anche i centri pescherecci più miseri, per i quali si rende

più urgente l'intervento, nel programma di attuazione della legge 9 agosto 1954, numero 640, che tende alla eliminazione delle case malsane.

Venne, altresì, prospettata al predetto Ministero l'opportunità di raggruppare le case destinate ai pescatori in veri e propri « villaggi », in prossimità del mare, costruendo anche magazzini per il deposito degli attrezzi dei pescatori.

Il Ministero dei lavori pubblici, che non può non essere sensibile ai motivi sociali che avevano determinato la richiesta, ha cominciato col dare ad assegnare complessivamente un miliardo di lire per la costruzione di case di tipo popolare da destinare alle famiglie dei pescatori allocate in abitazioni malsane, in base alla sopracitata legge numero 640. Ma è evidente che il programma ha ben più notevoli dimensioni.

Alla costruzione delle case provvedono gli Istituti autonomi per le case popolari e la Edilmare (Istituto nazionale per le case ai marittimi).

Previdenza a favore della piccola pesca

La legge 13 marzo 1958, n. 250, recante finalmente provvidenze a favore dei pescatori della piccola pesca marittima e delle acque interne, stabilisce che i marittimi che esercitano professionalmente la piccola pesca con natanti non superiori alle 40 t.s.l. beneficiano:

a) dell'assicurazione per l'invalidità, vecchiaia e superstiti — esclusa la disoccupazione — gestita dall'Istituto nazionale della previdenza sociale (I.N.P.S.);

b) degli assegni familiari, limitatamente ai pescatori associati in cooperative o compagnie;

c) dell'assicurazione obbligatoria contro gli infortuni sul lavoro e le malattie professionali, gestita dall'Istituto nazionale per l'assicurazione contro le malattie (I.N.A.M.).

È da rilevare che, mentre la legge n. 250 ha fissato in lire 400 giornaliero per n. 20 giornate al mese il salario convenzionale dei

pescatori agli effetti del computo dei contributi previdenziali ed ha determinato nella misura fissa di lire 1.300 mensili, ivi compresa la quota a carico dello Stato, i contributi riguardanti l'assicurazione contro le malattie, nulla ha stabilito per quanto riguarda le assicurazioni infortunistiche.

Pertanto, per poter fissare il contributo (premio d'assicurazione) dovuto dai pescatori e determinare le prestazioni a carico dell'Istituto occorre far ricorso alle vigenti norme sulla legislazione infortunistica (regio decreto 17 agosto 1935, n. 1765 e successive modificazioni).

Di conseguenza, si è resa necessaria una indagine presso le singole capitanerie allo scopo di conoscere le concrete possibilità di guadagno dei singoli pescatori in modo da poter stabilire, d'intesa con il Ministero del lavoro e con l'I.N.A.I.L., i contributi dovuti dai pescatori e le prestazioni dovute dall'Istituto assicuratore.

Con questa soluzione recente della Previdenza a favore della piccola pesca, si accentuano e sottolineano gli aspetti tradizionali della previdenza agli altri settore della pesca, che erano già in atto ed anche per questo problema vitale, tratterà, al termine delle illustrazioni specifiche e particolari sugli argomenti che seguono.

Aspirazioni sociali e previdenza marinara

L'onere della spesa per la previdenza e la assistenza marinara ha suoi aspetti caratteristici e differenziati fra i vari settori della vita sul mare e dal mare. I settori meno in difficoltà; quelli che operano su vasto raggio e nella impresa economica di largo respiro o impegno, è ovvio che nulla abbiano da osservare. Essi sono nel pieno di attività che attraverso la mobilitazione di ingenti capitali di immobilizzo e di esercizio possono ben corrispondere agli impegni che una politica sociale in campo previdenziale e assistenziale si adeguasse a quanto nel mondo gli altri Stati hanno man mano registrato a soddisfazione delle classi operatrici, dei prestatori d'opera di ogni rango. In Italia in questi ultimissimi tempi e specialmente, è indubbio che si siano compiuti sforzi real-

mente meritori e il conseguimento di alcune forme di assistenza e di previdenza come ai coltivatori diretti, agli artigiani (per questi è già preannunciata la legge per la pensione di vecchiaia che non potrà non avere il conforto della approvazione rapida del Parlamento) e recentissima quella per la piccola pesca (ne parlo a parte). Si tratta di un privilegio davvero consolante che non può che avere il plauso incondizionato di tutti coloro che sentono l'afflato sociale nelle sue varie espressioni multiformi.

Ma le cose non vanno altrettanto bene quando si passi a considerare quel che si registra nel settore della pesca appunto perchè trattasi di zona economicamente in difficoltà e, che avendo dovuto seguire assestamenti generali non trovano modo di cavarsela. L'assicurazione per la invalidità e la vecchiaia per i pescherecci iscritti a ruolo è fatta dalla IMPS, sulla base della legge sulla previdenza marinara del 1954 e in queste sedi non esiste pruralità di istituti assicurativi. Ma in che modo si inquadra questa politica di previdenza con quella generale degli altri prestatori d'opera di tutti gli altri settori? Evidentemente nella stessa formula di conteggi base, e di riferimenti al costo e alla quantità del personale impegnato. Ma è possibile e sostenibile questa parificazione strumentale? È giusto che l'armatore di un motopeschereccio anche di 120 cavalli vapore con 12 uomini a bordo paghi in relazione ai contributi assicurativi in questo campo; quanto paga per le stesse unità, l'armatore di un piroscafo da carico o di una petroliera che abbia lo stesso numero di unità a bordo?

Gli operatori asseriscono che la parificazione è insostenibile e che l'onere non dovrebbe prescindere dalla stazza del naviglio e dalla sua efficienza operativa coi componenti l'equipaggio. Trattasi di delicati rilievi che debbono essere vagliati, dato che essi sono sempre in emergenza in ogni convegno e in ogni raduno di operatori economici della pesca di qualsiasi tipo e ampiezza!

Nella revisione che dovrà farsi delle norme per la politica generale dello Stato in questo campo bisogna che il problema sia

affrontato o riducendo il carico specifico e commisurandolo alla importanza del mezzo adoperato, o accollando allo Stato una parte sia pure meno rilevante dell'onere contributivo specifico.

Ma nella assicurazione contro gli infortuni e le malattie, fatta dalle casse marittime esistono tre istituti operanti con una pruralità che non ha costituito incentivo al meglio, ma comparazione dolorosa per almeno una delle casse, di una funzionalità affaticata, lenta e inadeguata che tutti rilevano e lamentano.

I problemi da tenere presenti sono quindi due: 1) l'altezza dei contributi assicurativi per tutti i tipi di previdenza, in comune tanto con la invalidità e la vecchiaia, quanto con l'assicurazione contro gli infortuni e le malattie; 2) la pluralità dei tassi che vale per le casse marittime e la funzionalità difforme delle prestazioni con tutto quel che ne deriva.

Il problema è maturo davvero e non vi è un sistema di correzioni da apportare. Occorre una coraggiosa decisione di riesame alla base che deve strumentare soddisfacentemente questo campo anche nei riflessi dei guai che di volta in volta si registrano nella politica delle esazioni e relativi provvedimenti fiscali.

Ma avendo trattato su basi generali questo scottante problema, voglio anche riferirmi a quanto di più rilevante fu detto nel recente convegno di Ancona, ma l'onorevole Scarascia che con molto cuore e capacità si è interessato di questo settore; al Convegno peschereccio di Ancona già più volte ricordato, non ha mancato di sottolineare il malcontento che prevale nel campo dei pescatori per la manchevolezze di funzionalità nelle Casse di previdenza attualmente consentite e funzionanti.

Di esse si dice quel che sostanzialmente è affermato nei confronti in genere a tutto il mondo previdenziale nel nostro Paese, e cioè un eccesso di burocratizzazione che oltre ad elevare i costi dei servizi assorbendo una parte assai sensibile dei mezzi finanziari destinati alla previdenza, rende difficile la procedura stessa e faragginoso il sistema. Tan-

to più pesante tutto quel che fissa e indica norme procedure, ecc. in quanto ci si trova di fronte in genere ad aziende che l'esercizio della pesca organizzano su un piano pressochè artigianale e familiare onde i nuclei operanti sono per la gran parte tutt'altro che scaltriti in materia di carta e di annotazioni contabili e registrazioni!

Nella pluralità d'altra parte di queste casse mutue di previdenza, sta il fatto come asseriscono molti interessati e studiosi della materia che vi è fra di esse un diverso tono, tanto che nel mentre per una di esse il parere e l'apprezzamento in genere degli interessati è quasi pienamente favorevole non altrettanto vale per altre due delle casse esistenti. Cioè nello stesso campo e per le stesse funzioni, salvo localizzazioni diverse, operano istituti vari che non solo non sono coordinati e questo è forse anche concepibile, ma non trovano nella loro contemporanea esistenza, il modo di realizzare una organizzazione al medio proprio facendo tesoro della esperienza più fortunata e più feconda di una di esse.

È una materia questa che va rivista e se come sembra tutto il sistema previdenziale del mondo dal lavoro nel nostro Paese è alla vigilia di un riesame di fondo con nuove leggi e nuove disposizioni, bisognerà che non ci si dimentichi di questo settore. Io ho registrato personalmente fenomeni penosi per il cumularsi di arretrati in materia di versamento dei contributi previsti alle Casse marinare dai relativi armatori. Dopo un periodo di lasciar correre, dopo un lasciar fare del tutto impensabile, la amministrazione delle Casse di colpo si sveglia e cioè di fronte ai debiti che hanno raggiunta la cifra di milioni si pretende di colpo il pareggio degli arretrati ingenti e sono lacrime davvero in moltissimi casi. Immaginate delle attività amministrative condotte coi concetti sommarî di chi sa molte volte fare i conti solo sulle dita, e ragione ancora a « paoli » ed altre valute mediovali, che facendo la politica dell'oblio dei propri doveri previdenziali, non versa contributi e cumula senza ben definirlo un debito ingente. Un bel giorno viene la sveglia, indubbiamente legittima e indispen-

sabile, ma quel che poteva essere fronteggiato con un po' di sacrificio e di buona volontà durante l'esercizio, diviene onere formidabile di milioni. Gli istituti puntano i piedi; gli esattori previdenziali passano a ruolo; la situazione giuridica diventa minacciosa, e di fronte alla impossibilità del pagamento in congiunture troppo ristrette (le ratizzazioni non possano superare un certo numero di mensilità) si passa ai sequestri, ai fermi sul pescato, fino al momento in cui tutto si arresta e lo stesso naviglio viene bloccato a terra per finire a qualche asta disgraziata collo sfacelo di unità familiari e la perdita di tutti nel realizzo sempre minimo di ciò che l'asta mobilizza.

È logico tutto questo? Perchè i gesti di forza non si usano subito quanto il problema economico è ancora sanabile? Perchè attendere di esercitare la modalità estrema e senza rimedio, proprio allora che la gravità e l'onere dell'arretrato finisce per creare delle situazioni del tutto insostenibili e senza rimedio?

Per lo meno si trovi la forma per giungere a rientri gradualî, operando prima che il fatto compiuto della emissione della cartella esattoriale crei la situazione giuridica di forza!

Sussidi ai pescatori indigenti e alle loro famiglie

Sul capitolo 40 (articolo 4) del bilancio del Ministero per l'esercizio 1957-58 sono stati stanziati lire 20.000.000 destinati alla concessione di sussidi ai pescatori indigenti e alle loro famiglie.

Tale somma pare sia stata completamente erogata. Sarebbe necessario che lo stanziamento venisse aumentato, essendosi rivelato insufficiente, per venire incontro alle necessità delle marinerie pescherecce, specialmente nei casi di sinistri e di morte di pescatori.

Quando si trattò infatti di approvare la legge sui « Provvedimenti per lo sviluppo e la regolamentazione della pesca marittima » tale stanziamento che veniva deciso nel bi-

lancio della spesa del Ministero con un nuovo capitolo permanente, fu sottolineato per l'importanza di avere affermato il principio che nell'elaborazione annuale della spesa dai vari dicasteri, occorreva tener conto di questa voce con le sue relative esigenze. Voce ed esigenze che sono accertate dal fatto che tutto il disponibile prima ancora della definitiva approvazione del bilancio d'esercizio 1958-1959 l'impegnativo e l'utilizzo dei fondi era da considerarsi già avvenuto. E infatti, come non intuire tale probabilità, come non pensare alla insufficienza di un titolo di spesa che dovrebbe provvedere, come dice la legge istitutiva del capitolo: alla ricerca di nuovi banchi di pesca, acquisto di nuovi macchinari, reti ed attrezzature da sperimentare per il rendimento la convenienza e l'adattabilità e infine per la spesa relativa a tali esperimenti, nonchè per il pagamento di sovvenzioni, borse di studio, l'indennità o premi ad enti o persone che partecipino a questi compiti ed iniziative.

Il Parlamento deve, approvando questo bilancio, dire la sua sicura e volitiva aspettazione, nel senso che già nell'esercizio per il 1959-60 la voce di spesa specifica, deve essere aumentata *almeno* di uno zero! E mentre questo si attende, preordinare il programma di utilizzo con una sintesi appropriata e discriminata attraverso un vaglio severo, delle varie richieste e proposte. Altrimenti avremo pur sempre che poche iniziative e magari le meno provvide, solo perchè più sollecite, potranno assorbire ogni mezzo e deludere le posizioni più utili e feconde di effetti esemplari.

Contributi della Cassa per il Mezzogiorno a favore della pesca

In considerazione della assoluta necessità di migliorare ed incrementare la pesca della Italia meridionale, nel 1956, fu prospettato al Comitato dei ministri per il Mezzogiorno la opportunità di includere anche la pesca nel programma di interventi straordinari per lo sviluppo del Mezzogiorno, da attuarsi dalla Cassa per il Mezzogiorno.

Detto Comitato, resosi conto che effettivamente sussistevano motivi di carattere economico e sociale tale da consigliare l'inclusione dell'industria peschereccia tra quelle meritevoli di assistenza da parte della Cassa, accolse la proposta del Ministro della marina mercantile.

Ed infatti, con la legge 29 luglio 1957, numero 634, recante provvedimenti per il Mezzogiorno, furono previsti (articolo 5) particolari provvidenze per le attività pescherecce.

Tale legge trova applicazione solo nel territorio in cui opera la Cassa per il Mezzogiorno e precisamente nelle Regioni: Abruzzi e Molise, Campania, Puglia, Basilicata, Calabria, Sicilia e Sardegna;

Province: Latina e Frosinone;

Isole; d'Elba, del Giglio e di Capraia;

Comuni: della provincia di Rieti, già compresi nell'ex circondario di Città Ducale; comuni compresi nella zona del Comprensorio di Bonifica del fiume Tronto; comuni della provincia di Roma compresi nel Comprensorio di bonifica di Latina.

Le provvidenze a favore della pesca sono stabilite dall'articolo 5 della legge.

Ed avendo detto articolo demandato al Comitato dei Ministri del Mezzogiorno la determinazione della spesa per la concessione dei contributi di cui trattasi, il Comitato stesso ha previsto a tale scopo uno stanziamento di 5 miliardi di lire. Entro tale limite la Cassa per il Mezzogiorno può concedere contributi non superiori al 40 per cento della spesa da documentarsi a cura del richiedente.

Possono beneficiare del contributo:

le Cooperative di pescatori;

i consorzi di cooperative di pescatori;

i singoli pescatori esercenti la pesca direttamente su scafi di loro proprietà;

le imprese non organizzate in cooperative.

Alla data del 24 giugno 1958 erano pervenute 408 domande dirette alla Cassa per il Mezzogiorno per ottenere l'ammissione ai benefici disposti dalla sopracitata legge, con una spesa preventivata di lire 4 miliardi e 954.574.530.

Alla stessa data erano state inviate alla Cassa per il Mezzogiorno per le determinazioni di competenza, n. 70 domande. Per le rimanenti pratiche è tuttora in corso la istruttoria.

Ma qui si rende necessario qualche appropriato richiamo. Si è lamentato ripetutamente ed agli stessi settori interessati, che nel mondo della pesca italiano non si sia seguita una politica organica e razionale a larga visione e a prospettive proiettate nel tempo. Si è fatto dell'ordinaria amministrazione, si è secondato lo impulso, molte volte disordinato, delle categorie e dei singoli, ma non si è sempre operato con una formulazione esauriente di vaste proporzioni concrete.

Ed allora vale la pena di far precedere alla deliberazione di utilizzo dei fondi della Cassa del Mezzogiorno, un approfondimento di posizioni ed una fissazione di mèta e di strutturazioni determinate di chi arriva per primo, perchè più scaltro e più informato?

Fondo di rotazione

Tra i problemi fondamentali del settore della pesca nazionale assume particolare importanza quello del credito peschereccio in quanto, come noto, il nostro armamento da pesca e l'industria conserviera non sempre dispongono di sufficienti possibilità finanziarie per rinnovare e migliorare i propri mezzi di lavoro ed impianti.

A tali specifiche esigenze si è inteso provvedere con la legge 27 dicembre 1956, n. 1457, istitutiva del fondo di rotazione per l'esercizio del credito peschereccio.

Il fondo di rotazione di cui trattasi è costituito come segue:

a) da 400 milioni stanziati per ciascuno degli esercizi finanziari 1956-57, 1957-58 e 1958-59 (articolo 2 della legge);

b) dalle somme non utilizzate di cui alla legge 6 agosto 1954, n. 857, riguardante la sostituzione dei motori a benzina con motori a gasolio (articolo 2, secondo comma, della legge).

In base a tale norma sono affluiti al Fondo tutti gli ottocento milioni stanziati dalla citata legge n. 857, perchè non utilizzati;

c) da 300 milioni previsti per il corrente esercizio finanziario dall'articolo 5 della legge 13 marzo 1958, n. 281, recante provvedimenti per lo sviluppo e la regolamentazione della pesca marittima.

In tal modo, alla data di oggi, la disponibilità del fondo risulta complessivamente di 2 miliardi e 300 milioni.

Col prossimo esercizio finanziario 1959-1960 il fondo stesso si incrementerà di altri 300 milioni, ai termini del citato articolo 5 della legge n. 281.

Le finalità della legge comprendono la realizzazione di una vasta gamma di iniziative: costruzioni di nuovi natanti in sostituzione di altri già esistenti di scarso rendimento, impianti frigoriferi a bordo ed a terra, installazioni di motori su barche removeliche, sostituzione di motori su altri natanti, acquisto di attrezzature varie da pesca, costruzione, ammodernamento e miglioramento di impianti a terra per la distribuzione e conservazione del pescato, acquisti di mezzi di trasporto del pescato, eccetera.

La legge stessa, i cui benefici sono stabiliti a favore di coloro che esercitano l'industria della pesca, singoli o associati, con preferenza per quelli esercitanti la pesca costiera, nonchè a favore delle industrie intese al potenziamento delle attività pescherecce:

1) prevede la concessione di finanziamenti sino all'80 per cento della spesa preventivata (articolo 5);

2) pone le eventuali perdite a carico del fondo (articolo 6);

3) fissa il tasso di interesse nella misura del 3 per cento (articolo 6);

4) dispone che il credito derivante dai finanziamenti è garantito da ipoteca sui natanti e da privilegio sui macchinari ed attrezzature destinati ai natanti stessi, ovvero — ove si tratti di finanziamenti per i servizi e le attrezzature di peschiere, valli, stagni ed altri bacini di pesca, per impianti a terra per la conservazione e la distribu-

zione del pescato e per l'approvvigionamento dei natanti da pesca, per impianti o manufatti collettivi per usi di pesca e per lo acquisto di mezzi di trasporto del pescato — da ipoteca e privilegio sugli immobili, macchinari, impianti a terra ed automezzi;

5) stabilisce lunghi periodi di tempo per l'ammortamento dei finanziamenti, tenendo conto dell'ammontare dei finanziamenti stessi (articolo 6).

Funzionalità

Sono stati, sinora, chiamati all'esercizio del credito di cui trattasi i seguenti Istituti di credito:

- 1) Banca Nazionale del lavoro;
- 2) Banco di Napoli;
- 3) Banco di Sicilia;
- 4) Banco di Sardegna;
- 5) Banco di S. Spirito;
- 6) Cassa di risparmio di Ascoli Piceno;
- 7) Cassa di risparmio di Calabria;
- 8) Cassa di risparmio di Fano;
- 9) Cassa di risparmio di Venezia;
- 10) Cassa di risparmio « Vittorio Emanuele » di Palermo, nonchè la Fondazione assistenza e rifornimenti pesca, ai termini dell'articolo 5 della summenzionata legge n. 281.

A tutt'oggi sono pervenute n. 1315 domande di finanziamento per un ammontare di oltre 3 miliardi.

Di tali domande n. 863 sono state già rimesse agli Istituti di credito per l'Istruttoria di competenza.

Detti Istituti hanno provveduto sin'ora all'Istruttoria di n. 606 domande, di cui n. 486 sono state già esaminate dal Comitato interministeriale dei finanziamenti previsto dall'articolo 10 della legge, che ne ha accolto n. 409.

Non ci stancheremo peraltro anche in questa circostanza, di invocare ogni possibile semplificazione procedurale, ogni accelerazione di istruttoria e ogni ragionevole anticipazione dei fondi da accordare, quando sussistano le ragioni di urgenza di determi-

nati interventi e postulino favorevolmente garanzia di serietà tradizionale nell'onesto lavoro di un esercizio di pesca non improvvisato. La statistica è favorevole, ma resta pur sempre il fatto che di 1.315 domande solo meno di un terzo è andato a buon fine perchè la istruttoria ha investito circa la metà soltanto delle domande, anzi meno della metà. Qui è l'azione degli Istituti di credito mutuanti che soffre remore e lentezze eccessive.

A questo proposito, sarebbe utile che vi fossero uffici ministeriali che passassero annualmente in rassegna questa attività dei vari istituti per confrontarne la dinamica, stabilirne gli irragionevoli introiti e accertare le efficienti urgenze. Sarebbe un modo per stimolarne l'azione comparativamente portando a notizia del Parlamento le constatazioni essenziali opportunamente analizzate e confrontate.

Trasferimenti di motopescherecci dall'Adriatico al Tirreno

La legge 13 maggio 1958, n. 281 (provvedimenti per lo sviluppo e la regolamentazione della pesca marittima), ha lo scopo, tra l'altro, di favorire il trasferimento volontario dall'Adriatico ad altri rami di motopescherecci che esercitino la pesca di altura con reti a strascico.

La necessità di pervenire ad una riduzione del numero delle unità da pesca operanti in Adriatico, si è imposta in seguito alla perdita, per i nostri pescherecci, di tradizionali zone di pesca, perdita conseguente al Trattato di pace.

L'incentivo al trasferimento è dato:

a) dalla prevista concessione di una indennità di trasferimento, commisurata alla potenza in HPA dell'apparato motore del natante ed alla distanza in miglia da percorrere tra la vecchia e la nuova base di armamento: L. 2 per HPA miglia (art. 1);

b) dalla prevista corresponsione di un contributo per le spese di sistemazione e di avviamento nella nuova base: il contributo, che avrà la durata di due anni, è commi-

LEGISLATURA III - 1958 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

surato alla potenza HPA dell'apparato motore del natante: L. 4.000 per HPA all'anno (art. 2).

Inoltre, all'articolo 5, la legge prevede una ulteriore anticipazione a favore del fondo di rotazione per l'esercizio del credito peschereccio (L. 300.000.000 per ciascuno degli eser-

cizi finanziari 1958-59 e 1959-60). Tali somme sono da destinare soprattutto alla concessione di mutui ai proprietari dei natanti trasferitesi dall'Adriatico ad altri mari in base alla legge in esame.

Gli stanziamenti previsti dalla legge (articolo 7) sono:

a) per la corresponsione della indennità di trasferimento dalla base di armamento in Adriatico (L. 2 per HPA miglio):

L. 15.000.000 per l'esercizio finanziario 1957-58

» 45.000.000 per l'esercizio finanziario 1958-59

L. 60.000.000 totali;

b) per il concorso nelle spese di sistemazione e di avviamento nella nuova base (lire 5.000 HPA all'anno, per due anni):

L. 50.000.000 per l'esercizio finanziario 1957-58

» 150.000.000 per l'esercizio finanziario 1958-59

» 200.000.000 per l'esercizio finanziario 1959-60

L. 400.000.000 totale.

A tutt'oggi sono pervenute n. 40 domande, il cui accoglimento comporterebbe un onere approssimativo di L. 7.000.000 per le spese di cui sub. a) e di L. 66.000.000 per le spese di cui sub. b).

Le indicazioni di dettaglio che ci è consentito di dare pongono in rilievo che i fondi non sono stati assorbiti in un fiato come avviene normalmente. E ciò è logico perchè il problema è complesso ed esiste tutto un complesso di fattori tutto familiare di attrezzature a terra da sostituire, di personale di bordo non sempre ben disposto. A questo proposito vale la pena di accennare che nel recente convegno estivo in Ancona, vi è stato chi ha accennato che sarebbe stato utile prevedere qualche soccorso o aiuto ai lavoratori imbarcati, considerando le esigenze di vita delle rispettive famiglie e ciò, anche se il problema può essere motivatamente parte di aspetti sindacali da risolvere fra le categorie operanti.

Mercati ittici

I mercati all'ingrosso del pesce sono attualmente regolati dalla legge 12 luglio 1938, n. 1487.

Da tempo è stata ripetutamente prospettata da parte delle categorie interessate, la necessità di apportare modifiche alle vigenti disposizioni, osservandosi, tra l'altro:

a) i Comuni non utilizzano i proventi di mercato per migliorarne le attrezzature;

b) i Comuni impongono diritti non previsti dalla legge, oppure in misura superiore a quella prevista dalla legge stessa;

c) i Comuni non dispongono delle attrezzature tecniche indispensabili a fronteggiare le esigenze di un prodotto, come il pescato, rapidamente reperibile; difatti molti di essi non hanno provveduto agli impianti frigoriferi;

d) molti Comuni, a distanza di molti anni dalla entrata in vigore della legge 12 lu-

glio 1938, n. 1487, non hanno ancora ottemperato all'obbligo, imposto dalla legge stessa, di organizzare i mercati nei centri, dove il prodotto sbarcato superi la media di 200 tonnellate all'anno, ed in quelli, in cui il consumo superi una media annua superiore a 50 tonnellate.

Allo scopo di rivedere la disciplina dei mercati ittici; con decreto interministeriale dei Ministri della Marina Mercantile e del Tesoro dell'8 febbraio 1957, venne nominata una apposita commissione, col compito di procedere alla revisione della vigente regolamentazione dei mercati all'ingrosso del pesce.

A far parte di tale Commissione, vennero chiamati funzionari dei Ministeri e degli Enti interessati (Ministeri della marina mercantile, dell'interno, dell'agricoltura e delle foreste e dell'industria e del commercio, Unione italiana delle Camere di commercio, Centro nazionale studiannonari, Banca nazionale del lavoro) nonchè esperti in materia di pesca.

La Commissione stessa, dopo ampio ed approfondito esame, ritiene che, senza arrivare alla predisposizione di una nuova legge si potessero apportare opportune modifiche alla sopracitata legge n. 1487 del 12 luglio 1938.

In conseguenza, la Commissione ha studiato un nuovo schema di disegno di legge, che il Ministero della marina mercantile ha sottoposto all'esame delle altre amministrazioni interessate. Essa peraltro tarda per approdare alla sponda parlamentare. Esso deve invece, dopo la discussione, il vaglio e l'approvazione delle Camere, divenire quel valido strumento per affrontare sul piano economico, la vera natura delle cose, accorciando le distanze fra i prezzi alla produzione e al consumo, scardinando le superstrutture commerciali, stroncando la insinuata speculazione, facilitando la conoscenza simultanea dei prezzi su i più importanti mercati, onde i livelli dei ricavi si armonizzino alle effettive disponibilità ed ai reali consumi su basi sempre più ampie.

Esercizio della pesca da parte di natanti italiane nelle acque antistanti la Tunisia

Secondo il decreto beylicale in data 26 luglio 1951, che regola attualmente la pesca nelle acque antistante la Tunisia, l'attività peschereccia riservata ai cittadini della Reggenza ed a quelli francesi risulta delimitata:

a) dalla frontiera algero-tunisina: la parte di mare compresa fra la linea di bassa marea ed una linea parallela, tracciata tre miglia al largo, nonchè il Golfo di Tunisi, all'interno della linea capo Farina — Ile Place — Ile Zembra — Capo Bon;

b) da Ras Kapoudia alla frontiera tripolina: la parte del mare limitata da una linea che, partendo dal punto terminale della linea foranea a tre miglia dalla costa (tracciata come sopra indicato), raggiunge al largo di Ras Kapoudia, la isobata dei 50 metri e segue questa isobata fino al punto di incontro con la linea partendo da Ras Agadir (confine con la Tripolitania) in direzione Nord Est.

Pertanto la zona interdetta ai pescatori italiani occupa un vasto spazio di mare che, nel punto più ampio, si estende dalla costa tunisina per 66 miglia verso levante e lascia solo 15 miglia di mare libero a sud dell'isola italiana di Lampione, nelle quali sarebbero ristrette le nostre attività di pesca.

Deve aggiungersi inoltre che, dato l'andamento irregolare del fondo marino, l'isobata dei 50 metri rappresenta un limite difficilmente identificabile specie da parte di modeste unità pescherecce, per cui le infrazioni e gli sconfinamenti possono verificarsi anche involontariamente.

Mentre fino al 1956 gli incidenti sono stati rarissimi, nell'ultimo biennio (1957-58) il numero dei fermi di pescherecci italiani è divenuto sensibile raggiungendo un totale di 13 catture di nostri mezzi da pesca, sei dei quali sono stati dichiarati confiscati, con grave danno delle marinerie siciliane.

A parte gli interventi dei Ministeri della marina mercantile e di quello degli affari esteri, di volta in volta quest'ultimo, su specifica richiesta di questa Amministrazione, ha diretto al Governo tunisino, la nota ver-

bale del 22 febbraio 1958, ribadita in data 19 maggio successivo, ove si facevano le più ampie riserve sulla limitazione imposta alla pesca dalla Tunisia, fino all'isobata dei 50 metri e si proponevano conversazioni preliminari sull'argomento.

Ma le difficoltà di ogni trattativa al riguardo sono evidenti e note. Difficoltà complesse specie per l'insufficienza della legislazione internazionale, che non ha posto dei criteri di limite nella decisione nazionale favorevole a fissare le acque territoriali della propria sponda. Si va dalle 3 miglia alle 200 miglia che, anche se proiettate in mari od in oceani di dimensioni diverse costituiscono pur sempre una ampiezza atta a tutti gli arbitrii ed alle illegittimità più manifeste.

Accordo di pesca italo-jugoslavo

In seguito al risultato dell'ultimo conflitto mondiale, i pescatori italiani dell'Adriatico hanno perduto le zone tradizionali dove esercitavano la pesca fin dai tempi antichissimi e cioè gli specchi d'acqua lungo le coste dell'Istria e della Dalmazia.

Infatti, dopo il 1945, venuta a scadere la Convenzione di Brioni, la Jugoslavia dimostrò subito di non essere disposta a tollerare che i nostri pescatori si recassero a pescare nelle acque adiacenti alla costa orientale di cui si era venuta a trovare completamente padrona.

Cominciarono, perciò, fin da allora i fermi dei pescherecci italiani che si avvicinavano troppo alla costa jugoslava, le confische del pescato e degli attrezzi da pesca e l'imposizione di multe, sempre più ingenti, per il rilascio degli equipaggi.

A rendere più difficile la situazione, la Jugoslavia emanava una legge, pubblicata dal Giornale Ufficiale della R.P.F.J. dell'8 dicembre 1948, n. 106, con la quale veniva fissato e disciplinato il mare territoriale jugoslavo che veniva diviso in acque interne, acque territoriali propriamente dette, e zona contigua. In quest'ultima (dell'estensione di 4 miglia oltre le acque territoriali) la Jugoslavia, in aggiunta al diritto di controllo do-

ganale e di polizia sulle navi di altra bandiera, si riservava il diritto di adottare tutte le misure restrittive (limitazione dell'esercizio della pesca) opportune per la protezione delle risorse viventi del mare.

Il Governo italiano, preoccupato della situazione, tra la fine del 1948 ed i primi mesi del 1949, riuscì a concludere col Governo jugoslavo un « Accordo tra l'Italia e la Jugoslavia relativo alla pesca esercitata dai pescatori italiani nelle acque jugoslave » che venne firmato a Belgrado dal Capo della nostra missione senatore Celeste Bastianetto il 13 aprile 1949, il collega perduto così prematuramente, ma sempre ricordato e rimpianto!

Tale accordo, però, si dimostrò privo di efficacia concreta per gli oneri finanziari troppo elevati che poneva a carico della pesca italiana e pertanto non andò praticamente in vigore altro che nel periodo dal 1° maggio 1951 al 30 aprile 1952. L'esperimento però dette risultati negativi e l'Accordo venne lasciato scadere.

Il Tesoro pagò 600 milioni, subentrando ai concessionari alla pesca.

La situazione andava sempre più peggiorando, avendo le Autorità jugoslave cominciato a procedere anche alla confisca dei motopescherecci che prima venivano semplicemente « fermati » per un periodo più o meno lungo.

Riprese le trattative nel 1955, dopo lunghi negoziati, prima sul piano tecnico e quindi su quello economico-politico, durati circa un anno, veniva concluso a Belgrado il vigente accordo per la pesca, in data 1° marzo 1956.

Al medesimo ha fatto seguito, dopo alcuni mesi di applicazione, la conclusione di un Protocollo addizionale (Belgrado 13 dicembre 1956) relativo principalmente alla definizione del compenso (lire 1 miliardo e 200 milioni) da corrispondere alla Jugoslavia per l'esercizio della pesca da parte dei pescatori italiani nelle tre distinte zone concesse dall'Accordo (zone dell'Istria, zona interna allo scoglio di Pomo e zona interna all'isola di Pelagosa), per l'interno periodo di validità dell'Accordo e cioè dal 1° marzo 1956 al 31 ottobre 1958.

Sotto l'aspetto sostanziale e cioè per quanto riguarda l'esercizio della pesca nelle zone concesse da parte dei battelli regolarmente autorizzati, può dirsi che l'Accordo ha funzionato nel complesso abbastanza bene, benchè non abbia incontrato quella pienezza di attuazione che corrispondeva alle aspettative.

Le marinerie che in più ampia misura hanno utilizzato le concessioni di pesca previste dall'Accordo sono state quelle di S. Benedetto del Tronto, di Giulianova e, in minore misura, quella di Molfetta.

La prossima scadenza dell'accordo - Considerazioni

L'accordo scadrà il 31 ottobre p.v. secondo la data fissata nel Protocollo addizionale.

In vista di un eventuale rinnovo del medesimo, risulta che il Ministero della marina mercantile ha di recente interessato anche l'Unione italiana delle Camere di commercio, industria e agricoltura, a fare conoscere il proprio parere circa la convenienza o meno, da un punto di vista economico e sociale, di trattare un nuovo accordo.

E' infatti, è indubbio che valga la pena di riconsiderare alla base, il rapporto di fatto, quando si tengono presenti i due miliardi pagati al Governo jugoslavo per i fondali accordatici? È possibile stabilire quanto pesce stia come contropartita specifica di tanta spesa? Non si negozia a migliorare un accordo se determinati elementi statistici non sono in possesso di chi dovrà trattare. Bisogna stabilire se tanto indennizzo è speso bene e non eccessivamente di fronte al volume del pescato, anche agli effetti di rivendicare più ampie zone di pesce, quando si sia certi che non si tratti in sostanza di pagare al paese straniero, concedendo pressochè una buona parte del valore del proprio pescato.

Nel convegno della pesca di Ancona del luglio passato chi ha importato notizie che determinate zone di pesca della sponda Dalmata e relative isole sono così floride che non una volta soltanto l'eccesso di pescato suggerisce ai relativi pescatori locali

il rilancio in mare dei pesci entrati nelle reti. Se questo è, come non vedere il problema nel senso appunto di far valere tutte le argomentazioni di natura economica nella ipotesi della nuova trattativa.

Ed in merito ad esso il Ministro mi consenta una caldissima raccomandazione. La Commissione che sarà nominata per sviluppare gli eventuali nuovi accordi, dia largo posto a degli autentici operatori economici della pesca Adriatica. I centri maggiori dovrebbero essere rappresentati in essa a titoli consultativi almeno, perchè occorre conoscere il mestiere per averlo vissuto quotidianamente nelle difficoltà e nei risultati. Meno politici e più tecnici e possibilmente, teste e facce nuove!

Ma io oso affermare che non varrebbe la pena di affrontare il negoziato con propositi di consolidamento, se non si fosse nel proposito, da parte nostra, di assicurare il controllo, quel nostro controllo sempre invocato, sempre riconosciuto necessario, ma mai ottenuto! Che vale la pena di litigare sui fondali da ottenere, l'ampiezza o meno delle acque territoriali, se poi solo la parte opposta stabilisce, constata, giudica e condanna? Come non vagliare nel merito la procedura cautelativa e onestamente comprovati gli addebiti ed i fermi eventuali, e come non prevedere la assistenza giuridica di diritto agli armatori del naviglio fermato, onde la infrazione non sia il frutto di un giudizio unilaterale senza difese idonee e senza sufficiente garanzie d'obiettività rilevabili? Ma debbo anche aggiungere che la scadenza del 30 ottobre è troppo vicina per sperare che alla sua data i nuovi accordi siano stati raggiunti ed in opera.

Risultati della Conferenza di Ginevra sul diritto del mare (24.2-27.4.1958) in rapporto alla pesca marittima

Come è noto, nel corso della suddetta Conferenza, sono stati adottati quattro schemi di convenzione sul diritto del mare, tre dei quali, direttamente od indirettamente, riguardano la materia della pesca.

In particolare si riferiscono alla pesca marittima:

1) la Convenzione sulla pesca e la conservazione delle risorse biologiche dell'alto mare;

2) la Convenzione sul mare territoriale e la zona contigua;

3) la Convenzione sulla platea continentale.

La Convenzione sulla pesca consta di un preambolo e di ventidue articoli e regola una materia in cui vengono in contrasto fortissimi interessi economici e sociali. Si tratta infatti di conciliare l'importanza che gli Stati rivieraschi annettono alla conservazione delle risorse marine nelle acque adiacenti alle loro coste con i diritti acquistati dagli Stati che da secoli pescano in quelle stesse zone; la necessità di trovare sempre maggiori e nuovi quantitativi di alimenti per l'accresciuta popolazione del mondo con la esigenza di non impoverire eccessivamente gli stocks di pesce attualmente esistenti con un eccessivo ed irrazionale sfruttamento.

A tali fini la Convenzione, dopo aver enunciato taluni principi generali (cittadini di tutti gli Stati hanno diritto ad esercitare la pesca in alto mare, articolo 1) ed avere accennato ai provvedimenti che debbono essere presi per la conservazione delle risorse biologiche dell'alto mare (articolo 3-5), s'impenna sulla fondamentale disposizione dell'articolo 7, secondo cui in una zona dell'alto mare adiacente al proprio mare territoriale, ogni Stato rivierasco può adottare unilateralmente delle misure di conservazione, se, in precedenza non è riuscito, nel termine di sei mesi, a raggiungere un accordo con gli altri Stati interessati. Tali misure, peraltro, non hanno effetto se non quando:

a) risulti manifesta l'urgenza della loro applicazione;

b) siano fondate su conclusioni scientifiche appropriate;

c) non effettuino discriminazioni a danno dei pescatori stranieri.

Gli altri Stati sono liberi di non accettare tali misure e di ricorrere alla procedura arbitrale prevista dall'articolo 9.

È questa una procedura « sui generis », dato il carattere eminentemente tecnico delle controversie; il giudizio viene reso da una commissione di cinque membri, nominati d'accordo fra le parti in causa o, in mancanza di accordo, scelti dal Segretario generale dell'O.N.U., previa consultazione col Presidente della Corte di giustizia dell'Aja e col Direttore generale della F.A.O., tra persone estranee agli Stati in causa e specializzate nelle questioni giuridiche, amministrative e scientifiche relative alla pesca. Le decisioni della Commissione speciale sono obbligatorie (articolo 11).

Poichè i dati di fatto sui quali si deve basare la decisione possono però mutare, è previsto che ogni Stato interessato possa ricorrere nuovamente alla procedura dell'articolo 9 a condizione che siano trascorsi almeno due anni dalla prima decisione (articolo 12).

Fra gli articoli finali è da sottolineare il 19, secondo il quale all'atto della firma o dell'adesione non potranno essere apposte riserve agli articoli 6, 7, 9, 10, 11 e 12 della Convenzione stessa.

Le predette Convenzioni rimarranno aperte alla firma dei vari Stati fino al 31 ottobre 1958 ed entreranno in vigore trenta giorni dopo la ventesima firma per accettazione.

L'azione ministeriale

Il Ministero che cosa intende fare al riguardo? Quale la posizione dialettica sul problema, e quali gli intendimenti per un contributo positivo nostro alla delicatissima materia?

Il Ministro ricorda sicuramente che nella prima Convenzione del dopoguerra con la Jugoslavia si era parlato di « zona contigua » e si era cercato di dare al concetto un significato reale, una formula operativa, capace di attenuare il disagio dell'arbitraria fissazione del limite amplificato delle acque territoriali e della relativa zona di protezione. Si tratta di risolvere problemi massicci, che troveranno formule di equità sufficiente solo se si avrà in ogni occasione la idonea presa di posizione, la tempestiva misura, il suggerimento per le diverse impostazioni.

Certi problemi complessi possono assestarsi solo se vi sia perseveranza nell'invocare il giusto equilibrio e se prevarranno i propositi di far trionfare il diritto legittimo e non la tesi del più forte, o di chi si ritiene tale perchè è disposto ad osare e sembra non temere lo sbaraglio.

Il Ministro certo ci dirà cosa si ripropone in materia bene essendo, comunque, che la Italia dica il giusto ed il vero.

Ripeto, che una parola del Ministro deve essere in merito pronunciata ed io non dubito che essa sarà idonea e adeguata, perchè il Ministro Spataro sente come lo sento io questi problemi: Giulianova, Vasto, Pescara ecc. sono nel suo cuore come io posso avere nel mio San Benedetto del Tronto, Porto San Giorgio, S. Elpidio!

Indicazioni necessarie

Questa gente di mare, che abbiamo conosciuta entrambi ragazzi, nelle rispettive località estive dei bagni e delle vacanze marine; questa gente di pescatori che abbiamo poi rivista adulta e adusata alla vita di rischio e di lavoro sul mare: questo mondo quindi non ignoto di rudi lavoratori, con famiglie numerose, che alle leve della Marina nazionale, hanno dato sempre il meglio delle proprie creature, molto spesso autentici eroi di tutte le guerre sul mare, attende dal nuovo Ministro della marina mercantile coraggio e decisione, così come glielo chiedo io, per questo e per gli altri settori. Io che a fianco di Spataro vissi le mie battaglie politiche dal 1919 al 1925 e fui a lui vicino e collaboratore nel Congresso di Torino del partito Popolare italiano, quando Luigi Sturzo decideva e il Congresso sanzionava che di esso fossero vice segretari, a fianco di Sturzo stesso, il giovane avvocato Giuseppe Spataro e il dottore in scienze Agrarie Amor Tartufoli. Quanto tempo passato e quante vicissitudini subite, nello stesso credo ideale e nello stesso generoso slancio per la umile gente!

È sperabile oggi che l'azione di un Ministero possa svolgersi per un determinato periodo di particolare durata, o per lo meno, non esistono presupposti d'ordine diverso che stabiliscano il contrario, confido quindi che il Ministro Spataro vorrà affrontare, con la sua decisione ed il suo coraggio, i

problemi che si prospettano in attesa iniziando quella impostazione razionale e coordinata dei problemi della pesca che è legittimo attenderci oggi che le questioni urgenti della ricostruzione sono superate, e che si può operare sul piano del perfezionamento delle strutture esistenti, sulla migliore coordinazione degli slanci in atto, e lavorare nell'ambito di attrezzature più vicine a quelle desiderabili. Certo che il Ministro che ci desse la possibilità di avviare la copertura del nostro fabbisogno di prodotti ittici in funzione della iniziativa nazionale, acquisterebbe vaste benemerienze non effimere e avrebbe diritto davvero al plauso comune. Al Ministro Spataro questa ferezza consapevole di avere operato al meglio realizzando i tanti voti e la multiforme ma costante attesa di settori in azione. Essi non sono presochè mai concordi nel valutare le situazioni, e giudicare i provvedimenti, ma vi sono posizioni di fondo su problemi specifici e sostanziali che rova tutti concordi. Vi è allora qualche cosa che merita di essere apprezzato e che chiede attuazione celere se non immediata.

Per il problema Adriatico non è possibile ottenere una proroga pura e semplice fino al 31 dicembre, anche se per ottenerla, dovremo limitarci ad una applicazione aritmetica dei relativi diritti? A me sembra che il problema non debba essere trascurato sotto questo profilo, altrimenti il Ministro ci dica che cosa intende fare per risolvere il problema della funzionalità della pesca Adriatica nel periodo di mora che dovesse intercorrere fra la scadenza predetta e la nuova intesa. I precedenti sono ricchi di insegnamenti al riguardo anche nel puro campo dei tempi occorrenti agli accordi da concretare e troppo importante è la coincidenza in specifiche marinerie della realtà in atto perchè essa debba essere da un giorno all'altro negata o soppressa.

In questi giorni al nord d'Europa fra la piccola repubblica di Islanda e le nazioni Inglese e Norvegese si stanno dibattendo problemi che proprio intendono dare rilievo alle questioni derivanti dalla ampiezza delle acque territoriali che una nazione rivendica.

L'Islanda ha affermato che i limiti tradizionali andavano rivisti e da tre miglia è

venuta ad asserire che le sue acque territoriali ne hanno dieci e segue anche una zona di rispetto. Qualche cosa come avvenne dopo la liberazione nel mare Adriatico. Ma la nazione Inglese a quel che risulta ha affermato che i pescherecci del proprio paese continueranno ad accedere alle acque che tradizionalmente erano fino a tre miglia dalla costa islandese e farà scortare da naviglio armato i pescatori nell'esercizio delle loro funzioni.

È ovvio che non si può chiedere altrettanto al nostro Governo dopo i tanti anni ormai intercorsi nella nuova situazione di fatto in Adriatico, ma l'episodio sopra cennato resta come esemplificazione del problema e come testimonianza di quanto la materia sia fluida e discutibile.

Confermo quindi quanto già detto, e quanto proclamato da tutti i settori interessati e riaffermo decisamente la mia considerazione fondamentale già espressa, che nessun accordo comunque e da chiunque stilato, avrà valida efficacia, se il nostro Governo non deciderà pregiudizialmente di affidare ad un naviglio di scorta e di vigilanza il controllo di fatto e di diritto nella particolare materia. E questo rinnovatamente invoco!

Conclusione

Or non è molto in una seduta della Commissione per l'agricoltura che costituisce uno degli organi operanti della Assemblea parlamentare europea si è parlato a lungo dei problemi della pesca, delineando fin dagli inizi delle attività concrete del nuovo organismo nell'ambito del Mercato Comune un alto interessamento per il settore della pesca nei riflessi della economia e dei problemi sociali di ognuno dei sei paesi della comunità.

È emerso chiaramente anche in tale sede come il problema degli organi che in ogni Stato si interessano del settore, sono diversi e in qualche caso come da noi, multipli, e si è quindi accennato alla opportunità di unificazioni che peraltro nella Assemblea europea si intende accentrare nella Commissione indicata opportunamente integrata nella sua denominazione. Gli olandesi hanno proposto che si debba parlare di Commis-

sione dell'agricoltura e problemi dell'Alimentazione!

Di fronte a questo delinearsi di interventi massicci e determinanti sui vari problemi tecnici e funzionali sia nella economia che nella amministrazione del settore, emerge chiaramente e nuovamente quale importanza abbia anche la pesca fra i problemi che dovranno impegnarci alla politica del Mercato Comune, di fronte al quale noi ci presentiamo non certo facilitati nella situazione di coprire solo per il cinquanta per cento i consumi di prodotti ittici nel nostro Paese. Molte quindi delle esortazioni sia pure brevemente enunciate in questa relazione meritano più attenta valutazione.

E così dicasi per la competizione che andrà a svilupparsi nel campo della Marina mercantile; ai problemi che sorgeranno per fare della flotta cumulantesi dei paesi della comunità il grande potente mezzo per i trasporti e i traffici su tutti i mari, in tutte le rotte del mondo in un incremento direi giornaliero dei bisogni della umanità cui attendono i governi di ogni Paese.

Assista la Provvidenza; dia essa la forza di inserire anche le potenti forze del nuovo nei navigli di tutti gli oceani in superficie come nel profondo, già oggi esaltati dalle conquiste realizzate e dagli episodi incompensabili registrati con successo!

Con questo la mia relazione è finita. La affido alla benevolenza di una lettura appropriata di quei colleghi che vorranno farne motivo di intervento in Aula perchè se discussione dovesse sorgere, essa sia pertinente alla materia e agli argomenti usati e non prenda da essi, facendomi magari dire quello che in alcun modo ho voluto affermare. Si potrà equivocare su qualche enunciazione alquanto discutibile e interpretabile ma nelle cose sostanziali mi sembra di avere detto quanto era opportuno senza preoccupazioni soverchie di blandire o di elogiare. Un uomo della maggioranza è ovvio che consenta nella sua relazione al bilancio, ma non ha taciuto la critica e il rilievo come non sono mancati i calorosi appelli. L'amico Ministro vorrà benevolmente giudicare e altrettanto vorranno fare i cortesi colleghi.

TARTUFOLI, *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 1958 al 30 giugno 1959, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

Art. 2.

Per l'esercizio finanziario 1958-59 è autorizzata la spesa straordinaria di lire 40 milioni per le sistemazioni difensive previste dalla legge 17 luglio 1954, n. 522, modificata dalla legge 25 luglio 1956, n. 859.

Art. 3.

Per l'esercizio finanziario 1958-59 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 20.000.000.