

# SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

(N. 630-A)

## RELAZIONE DELLA 7<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE

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

(RELATORE RESTAGNO)

SUL

## DISEGNO DI LEGGE

*approvato dalla Camera dei deputati nella seduta del 2 luglio 1959*  
(V. Stampato n. 834)

**presentato dal Ministro del Tesoro**

**di concerto col Ministro del Bilancio**

TRASMESSO DAL PRESIDENTE DELLA CAMERA DEI DEPUTATI ALLA PRESIDENZA  
IL 6 LUGLIO 1959

Comunicata alla Presidenza il 10 luglio 1959

Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile  
per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1959 al 30 giugno 1960

## INDICE

I. - PREMESSE . . . . .	Pag. 3
II. - BREVI OSSERVAZIONI SUL BILANCIO DELL'ESERCIZIO FINANZIARIO 1959-60 . . . . .	3
CONFIGURAZIONE DEL BILANCIO . . . . .	3
III. - CONSIDERAZIONI SULLA CRISI MONDIALE DELL'ECONOMIA MARINARA . . . . .	6
ESIGENZE DELLA MARINA MERCANTILE ITALIANA . . . . .	6
RAPPORTI INTERNAZIONALI - ENERGIA NUCLEARE - MERCATO COMUNE EUROPEO . . . . .	8
IV. - L'INDUSTRIA CANTIERISTICA IN ITALIA E NEL MONDO . . . . .	10
PROVVEDIMENTI A FAVORE DELLE COSTRUZIONI NAVALI . . . . .	14
V. - L'ARMAMENTO LIBERO . . . . .	16
SERVIZI MARITTIMI SOVVENZIONATI . . . . .	17
LINEE DI PREMINENTE INTERESSE NAZIONALE . . . . .	18
AMMODERNAMENTO DELLA FLOTTA DEL GRUPPO F.I.N.M.A.R.E. . . . .	20
ANDAMENTO ECONOMICO DELLE LINEE DI P.I.N. NEL 1958 . . . . .	21
RIORDINAMENTO DEI SERVIZI DI P.I.N. . . . .	22
FONDI STANZIATI IN BILANCIO . . . . .	22
MARINA DA DIPORTO E TURISMO . . . . .	22
VI. - I PORTI E GLI UFFICI PERIFERICI . . . . .	22
ORDINAMENTO E PROBLEMI DEGLI ENTI AUTONOMI PORTUALI . . . . .	23
AZIENDE DEI MEZZI MECCANICI . . . . .	24
LEGISLAZIONE SULLE TASSE ED I DIRITTI MARITTIMI E PORTUALI . . . . .	24
SERVIZI PORTUALI . . . . .	25
RIMORCHIO NEI PORTI DELLA SARDEGNA . . . . .	25
POLIZIA E SICUREZZA NEI PORTI . . . . .	25
OPERE MARITTIME A NAPOLI . . . . .	25
OPERE MARITTIME A TRIESTE . . . . .	25
OPERE MARITTIME A GENOVA . . . . .	25
OPERE MARITTIME NEI PORTI DI CIVITAVECCHIA E GOLFO ARANCI . . . . .	26
UFFICI PERIFERICI DELL'AMMINISTRAZIONE DELLA MARINA MERCANTILE . . . . .	26
NAVI REQUISITE . . . . .	28
DANNI DI GUERRA . . . . .	28
VII. - PROBLEMI DELLA PESCA . . . . .	28
VIII. - IL TRATTAMENTO DELLA GENTE DI MARE . . . . .	32
LAVORO PORTUALE . . . . .	34
SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE . . . . .	35
IX. - LA NUOVA SEDE DEL MINISTERO . . . . .	35
DISEGNO DI LEGGE . . . . .	37

## I. — PREMESSE

ONOREVOLI SENATORI. — Il bilancio della Marina mercantile arriva tra gli ultimi alla discussione del Senato e questa relazione costituisce perciò una specie di coda della lunga e ponderosa discussione, che per i colleghi parlamentari rappresenta una fatica ardua ed, in genere, di scarsa soddisfazione, poichè l'Esecutivo dà poco seguito alle proposte che comportano variazioni di spesa.

Nel nostro caso si tratterà, comunque, di una breve coda perchè, per l'ordine dei lavori dell'Assemblea, la discussione dovrà essere contenuta in limiti tali che non consentiranno di affrontare con la dovuta ampiezza i complessi problemi della nostra vita marinara, nel quadro della congiuntura nazionale e mondiale.

Ci limiteremo, perciò, a un esame sintetico dei problemi essenziali, tenendo conto del fatto che le nutrite relazioni presentate nei passati ultimi esercizi da autorevoli ed esperti colleghi al bilancio della Marina mercantile, conservano ancor oggi buona parte della loro validità.

Tra i problemi che appaiono di particolare rilievo sentiamo il dovere di soffermarci sui seguenti:

1) la ripercussione in Italia della crisi mondiale dei trasporti marittimi, che pone l'armamento italiano in grandi difficoltà, tanto più preoccupanti di fronte alla politica produttivistica impostata per i prossimi anni (ammodernamento degli scafi e degli impianti, demolizioni, nuove costruzioni, ispirate ai recenti sviluppi della tecnica, approssimarsi dell'era della propulsione nucleare, eccetera) dalla quale non può sottrarsi il nostro armamento, se non vuole regredire dalle soddisfacenti posizioni conquistate, negli anni del dopo guerra, nella competizione internazionale, posizioni che l'hanno portato al sesto posto delle marine mondiali;

2) la situazione cantieristica, con i connessi problemi del credito marittimo e delle provvidenze statali: provvidenze che è neces-

sario adeguare alle necessità postulate dalla nuova situazione, secondo criteri che consentano maggiore duttilità e prontezza di reazione all'andamento dei fenomeni economici interessanti la Marina mercantile;

3) i rapporti tra il libero armamento e quello della FINMARE, nonchè l'esigenza di armonizzarli, in una complementarità di prestazioni tecniche e di interessi economici idonei a ridurre ai minimi termini l'antitetività concettuale fra le due forme di armamento;

4) il problema della pesca e della tutela degli interessi di centinaia di migliaia di famiglie di pescatori, nonchè quello del grosso mercato ittico rappresentato dai consumatori italiani;

5) il problema della gente di mare, reso scottante in queste ultime settimane per il proclamato sciopero, che ha avuto un preoccupante sviluppo e gravi conseguenze ai danni del turismo e della bandiera nazionale.

II. — BREVI OSSERVAZIONI  
SUL BILANCIO DELL'ESERCIZIO  
FINANZIARIO 1959-60

## CONFIGURAZIONE DEL BILANCIO

Lo stato di previsione della spesa del bilancio del Ministero della marina mercantile, per l'esercizio finanziario 1959-60, presenta una spesa complessiva di lire 26.147.571.000, di cui:

per spese effettive ordinarie . . . . .	L.	5.792.500.000
per spese effettive straordinarie . . . . .	»	20.035.071.000
	L.	25.827.571.000
per movimento di capitali . . . . .	L.	320.000.000
		-----
Totale . . . . .	L.	26.147.571.000
		=====

## LEGISLATURA III - 1958-59 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

È da tener presente che è stata, inoltre, accantonata, nel fondo speciale del Ministero del tesoro, la somma di lire 19.225.000.000 per la parte effettiva (sovvenzioni alle Società di preminente interesse nazionale). In conseguenza le spese complessive ammontano a lire 45.372.571.000.

Le « Spese effettive » sono così distinte:

lire 2.798.600.000 per oneri di carattere generale per il funzionamento dei vari servizi dell'Amministrazione (spese per il personale in attività di servizio per lire 1.823.000.000; per il debito vitalizio per lire 700.000.000; per i servizi delle Capitanerie di porto per lire 195.500.000);

lire 15.000.000.000 per contributi a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento;

lire 7.317.000.000 per sovvenzioni a Società di navigazioni assuntrici di servizi marittimi, oltre ai 19 miliardi accantonati;

lire 100.000.000 per sistemazioni difensive sulle navi mercantili;

lire 612.000.000 per spese diverse.

Le spese per movimento di capitali sono divise in due rubriche:

accensione di crediti (credito peschereccio): lire 300.000.000;

partite che si compensano con l'entrata: lire 20.000.000.

Dall'esame del quadro delle spese effettive del Ministero della marina mercantile si deduce che le richieste avanzate da autorevoli relatori dei bilanci dei passati esercizi per un aumento degli stanziamenti destinati ad una attività di così ampio respiro, non hanno trovato che un modesto accoglimento.

Infatti, considerando l'ammontare delle « spese effettive » degli ultimi cinque esercizi si rileva una situazione stazionaria, se non una vera flessione, negli stanziamenti del bilancio 1957-58 e 1958-59, mentre invece la consistenza della marina mercantile si è ulteriormente potenziata in tutti i settori di impianto e di esercizio.

## SPESE PREVISTE

## NEI BILANCI DEGLI ULTIMI CINQUE ESERCIZI

1955-56 . . .	L.	32.799.259.000
1956-57 . . .	»	34.126.673.000
1957-58 . . .	»	23.893.412.000
1958-59 . . .	»	20.744.652.000
1959-60 . . .	»	26.147.571.000

Ogni commento di fronte al valore dei numeri, appare superfluo, mentre invece si ravvisa doveroso ricordare, ancora una volta, i risultati conseguiti dalla marina mercantile dalla fine dell'ultimo conflitto mondiale, per rendere omaggio alla fede, al coraggio ed allo spirito di iniziativa degli imprenditori, ed alla capacità costruttiva dei tecnici e delle maestranze.

Nel secondo conflitto mondiale, per fatti di guerra, andarono perdute navi della Marina mercantile per 3.000.000 di tonnellate delle quali 1.700.000 tonnellate appartenenti all'armamento privato.

Alla fine del conflitto, la Marina mercantile contava soltanto 220 navi di stazza lorda superiore alle 100 tonnellate, così ripartite:

n. 16 navi, per tonnellate 97.142, appartenenti al « Gruppo FINMARE »;

n. 204 navi, per tonnellate 254.868, appartenenti all'armamento privato.

Sfruttando gli anni favorevoli della ripresa e dando nuove prove di quell'intraprendenza che rese celebri le nostre repubbliche marinare, gli armatori italiani hanno ricostituito la Marina mercantile, che oggi ha raggiunto una posizione di rilievo fra le Nazioni mondiali, forte di n. 1.313 navi, superiori alle 100 tonnellate, per complessive 5.019.398 tonnellate di stazza lorda, delle quali ben n. 1.181, per tonnellate 4.352.646, appartengono all'armamento privato.

Di fronte allo sforzo compiuto dagli armatori italiani si impone, da parte del Parlamento e del Governo, una politica di sempre maggiore potenziamento di mezzi per adeguare gli impianti, le attrezzature portuali e le navi alle maggiori esigenze dei tempi moderni e per renderle atte a fronteggiare efficientemente la concorrenza degli altri Paesi.

## LEGISLATURA III - 1958-59 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

## CONSISTENZA DEL NAVIGLIO MERCANTILE DELLA MARINA ITALIANA

	Al 31 dicembre 1957		Al 31 dicembre 1958	
	N.	T.S.L.	N.	T.S.L.
<b>NAVIGLIO A PROPULSIONE MECCANICA:</b>				
a) Da 100 T.S.L. ed oltre:				
navi miste e passeggeri . . . . .	135	664.676	129	663.686
navi da carico secco . . . . .	763	2.660.174	787	2.737.522
navi cisterna . . . . .	219	1.466.937	226	1.561.253
navi da pesca . . . . .	41	11.155	38	10.289
navi di tipo speciale . . . . .	133	46.478	133	46.648
TOTALI . . . . .	1.291	4.849.420	1.313	5.019.398
b) Inferiori alle 100 T.S.L.:				
motopescherecci . . . . .	1.935	56.813	1.856	55.424
altri tipi . . . . .	198	9.955	199	10.098
TOTALI . . . . .	2.133	66.768	2.055	65.522
TOTALE navi a propulsione meccanica . . . . .	3.424	4.916.188	3.368	5.084.920
NAVIGLIO MOTOVELICO . . . . .	561	37.778	548	36.913
<b>NAVIGLIO VELICO:</b>				
velieri da carico . . . . .	48	1.065	46	1.023
velieri da pesca . . . . .	51	943	51	996
TOTALE navi a propulsione velica . . . . .	99	2.008	97	2.019
TOTALE COMPLESSIVO . . . . .	4.084	4.955.974	4.013	5.123.852

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

### III. — CONSIDERAZIONI SULLA CRISI MONDIALE DELL'ECONOMIA MARINARA

Da più anni ormai si manifesta, in maniera sempre più marcata, il grave disagio in cui versa l'economia marinara di tutte le Nazioni.

Risulta, infatti, che anche durante il 1958 tale disagio si è notevolmente aggravato, tanto che sin dal principio del corrente anno è apparso chiaro che ci saremmo presto trovati in piena crisi.

Vi è, alla base della crisi in parola, uno squilibrio che, in questo momento, appare insanabile, quello cioè tra l'offerta e la domanda delle navi da carico. Poichè l'offerta supera di molto la domanda, ne consegue la messa in disarmo di unità marinare, in quantità tale che mai prima d'ora si era verificato un fenomeno del genere.

Per quanto si riferisce al presente assunto si noti la riduzione dei noli per i carichi secchi, riduzione che, dal 1957 alla fine del 1958, ha raggiunto quasi la misura del 50 per cento. Mentre nel 1957 l'indice medio era di 112,7, nel 1958 si è ridotto al 67,1.

Il tonnello in disarmo nel mondo era alla fine dell'anno 1957 di n. 189 navi per t.s.l. 1.217.277 ed alla fine del 1958 di n. 1.161 navi per t.s.l. 7.426.644.

È da notare, tuttavia, che durante gli ultimi due anni, terminati al 30 giugno 1958, si è riscontrato un aumento nelle nuove costruzioni per circa 13 milioni di tonnellate di stazza lorda. Infatti, mentre al 30 giugno 1956 il naviglio mondiale era costituito da 105 milioni di tonnellate di stazza lorda, alla metà del 1958 aveva raggiunto tonnellate 118.033.731.

Non c'è dubbio, ormai, che la crisi che travaglia la Marina mercantile è dovuta in gran parte al diminuito trasporto del carbon fossile — trasporto che rappresentava il 20 per cento dei carichi secchi mondiali — essendo stata sostituita, perchè più conveniente, la combustione solida da quella liquida.

Al punto in cui siamo giunti si avverte sempre più il peso di una situazione anormale.

Pur essendo varie e spesso differenti le esigenze dei mercati di ogni singolo Paese

e pur essendo differenti le fonti di importazione e di esportazione, l'aumentato consumo dei prodotti petroliferi non arriva a colmare lo squilibrio verificatosi in seguito alla diminuita richiesta di carbone trasportato, nonchè alla crescente massa di navi cisterna consegnate dai cantieri, sicchè anche i noli per i prodotti petroliferi sono in diminuzione.

Purtroppo l'anno in corso non si presenta in migliori condizioni di quello passato, anzi la tendenza alla depressione è aumentata, nè si prevede quando potrà avere inizio la ripresa verso la normalità, da tutti auspicata.

Si impone, pertanto, un rinnovamento del naviglio, e la messa in disparte delle navi vecchie con le quali non si possono fare più i servizi richiesti dalle esigenze sempre crescenti dei mercati e della tecnica del moderno naviglio.

Problema grave e di grande portata, dunque, per la soluzione del quale occorre una stretta collaborazione fra gli armatori e i governi di ogni singolo Paese.

#### ESIGENZE DELLA MARINA MERCANTILE ITALIANA

Non si possono esaminare i problemi economici di una Nazione, senza tener conto degli stessi problemi che interessano le altre Nazioni, e perciò le esigenze della Marina mercantile italiana vanno considerate nel quadro degli interessi delle Marine mercantili degli altri Paesi.

Al riguardo dobbiamo constatare che anche la Marina italiana risente, in ampia misura, della crisi alla quale abbiamo più sopra accennato. Basti a tal proposito ricordare che, mentre nel 1957 il nostro tonnello in disarmo era di appena 397.011 t.s.l., esso è aumentato nel 1958 sino a raggiungere 878.842 t.s.l., ed è da aggiungere che tale cifra è ancora aumentata nei primi mesi del corrente anno.

Tuttavia, è confortevole notare che la situazione ora accennata non ha portato un proporzionale peggioramento della disoccupazione, perchè gran parte dei marittimi sbarcati per disarmo sono stati riassorbiti dalle nuove navi entrate in esercizio. Infatti, gli iscritti agli uffici di collocamento, che nel 1957 erano 92.890, sono saliti nel 1958 a 95.407, con un aumento di poco più di 2.000 unità.

## LEGISLATURA III - 1958-59 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

SITUAZIONE DEL NAVIGLIO A PROPULSIONE MECCANICA  
PER COMPARTIMENTO D'ISCRIZIONE ANNO 1958

COMPARTIMENTI	Navi inferiori a 100 TSL (1)		Navi superiori a 100 T.S.L.				TOTALE	
	N.	T.S.L.	Piroscafi		Motonavi		N.	T.S.L.
			N.	T.S.L.	N.	T.S.L.		
Imperia . . . . .	—	—	—	—	3	441	3	441
Savona . . . . .	9	652	3	1.035	17	7.286	29	8.973
Genova . . . . .	67	3.087	227	1.417.392	178	819.178	472	2.239.657
La Spezia . . . . .	3	213	2	374	12	3.147	17	3.734
Viareggio . . . . .	9	421	1	4.360	28	8.772	38	13.553
Livorno . . . . .	26	1.212	18	25.037	26	11.083	70	37.332
Portoferraio . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
Civitavecchia . . . . .	—	—	3	500	10	4.062	13	4.562
Roma . . . . .	18	916	31	174.166	31	52.367	80	227.449
Gaeta . . . . .	2	114	—	—	4	3.881	6	3.995
Napoli . . . . .	21	1.229	91	278.089	96	249.987	208	529.305
Torre del Greco . . . . .	—	—	18	37.400	7	9.428	25	46.828
Castellammare Stabia . . . . .	13	503	—	—	4	634	17	1.137
Salerno . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
Vibo Valentia Marina . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
Reggio Calabria . . . . .	—	—	—	—	1	388	1	388
Crotone . . . . .	—	—	1	1.417	2	999	3	2.416
Taranto . . . . .	3	193	—	—	1	267	4	460
Brindisi . . . . .	—	—	1	622	1	183	2	805
Bari . . . . .	—	—	2	3.475	5	3.004	7	6.479
Manfredonia . . . . .	—	—	—	—	1	180	1	180
Pescara . . . . .	—	—	—	—	1	103	1	103
Ancona . . . . .	2	106	3	7.436	18	7.377	23	14.919
Rimini . . . . .	—	—	1	2.416	6	2.846	7	5.262
Ravenna . . . . .	1	90	7	13.893	1	405	9	14.388
Chioggia . . . . .	1	65	—	—	7	1.341	8	1.406
Venezia . . . . .	4	234	37	162.969	69	173.691	110	336.894
Monfalcone . . . . .	—	—	—	—	1	270	1	270
Trieste . . . . .	2	133	19	71.051	65	241.045	86	312.229
Cagliari . . . . .	2	159	4	3.485	17	9.302	23	12.946
Olbia . . . . .	—	—	1	1.346	4	797	5	2.143
Messina . . . . .	7	319	12	42.058	17	27.921	36	70.298
Catania . . . . .	4	282	11	46.963	4	3.840	19	51.085
Siracusa . . . . .	1	42	5	872	7	968	13	1.882
Porto Empedocle . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
Trapani . . . . .	1	46	3	3.954	14	2.955	18	6.955
Palermo . . . . .	3	82	60	547.789	94	523.151	157	1.071.022
TOTALI . . . . .	199	10.098	561	2.848.099	752	2.171.299	1.512	5.029.496

(1) Esclusi i motopescherecci ed il naviglio motovelico e velico.

RAPPORTI INTERNAZIONALI  
ENERGIA NUCLEARE  
MERCATO COMUNE EUROPEO

*Politica marittima italiana*

La politica marittima italiana nelle relazioni internazionali continua ad essere improntata ai suoi tradizionali principii della libertà del traffico e del ripudio di ogni forma di discriminazione di bandiera.

La presente crisi dei traffici marittimi e dei noli potrebbe, forse, ispirare pratiche discriminatorie a difesa delle navi di bandiera nazionale, anche in relazione al fatto che moltissimi Paesi pongono in essere forme di discriminazione, ma l'Italia non ha convenienza a seguire tale politica, dato che le eventuali ritorsioni di altri Paesi andrebbero a tutto discapito della flotta italiana, che oggi partecipa largamente al commercio marittimo internazionale.

*Comitato trasporti marittimi dell'O.E.C.E.*

L'azione del Comitato è principalmente rivolta allo studio di misure per reprimere ogni forma di discriminazione di bandiera ed i funzionari del Ministero hanno preso parte molto attiva alle riunioni del Comitato, in aderenza a quel criterio fondamentale della nostra politica marittima che è costituito dal principio della libertà dei traffici.

L'azione del Comitato non è facile e non sempre porta a risultati concreti molto appariscenti, ma dei risultati vengono, comunque, raggiunti, come, recentemente, nel caso dell'Argentina, che ha assunto l'impegno di abbandonare la politica di discriminazione sinora seguita.

L'azione del Comitato è rivolta, in special modo, al raggiungimento di accordi con il Governo degli U.S.A., Paese nel quale sono state attuate notevoli discriminazioni, (quale la riserva del 50 per cento del traffico a navi nazionali in determinati casi) mentre altre ne vengono chieste dagli operatori marittimi: si è infatti tenuta, nel giugno scorso, un'apposita sessione a Washington, ove si è ottenuta

un'interessante chiarificazione delle rispettive posizioni.

*1ª Assemblea dell'I.M.C.O.*

Nello scorso gennaio si è tenuta a Londra la prima Assemblea dell'organizzazione internazionale consultiva marittima (I.M.C.O.).

I rappresentanti italiani hanno potuto ottenere un importante risultato, quale l'inclusione di membri italiani nei due organi fondamentali dell'I.M.C.O. (il Consiglio ed il Comitato di sicurezza marittima).

L'I.M.C.O. si occuperà, per ora, di questioni tecniche, quali la sicurezza della navigazione, ed organizzerà la Conferenza di Londra del 1960 per la revisione della Convenzione di Londra del 1948 sulla salvaguardia della vita umana in mare.

*Energia nucleare*

L'applicazione dell'energia nucleare nel campo della navigazione mercantile desta sempre maggiore interesse nel mondo. Si tratta, per ora, di progetti e di esperimenti, più che di vera e propria utilizzazione pratica di questa forma di energia per normali navi di commercio. Molti Paesi fanno a gara nel preparare nuovi progetti, ma la costruzione di motori a propulsione nucleare richiede lunghi studi e la soluzione di numerosi problemi di ordine tecnico e di sicurezza, tanto che si può agevolmente prevedere che è ancora lontano il momento in cui i mari del mondo saranno solcati da un grande numero di navi che utilizzino per la propulsione questa nuova, grande fonte di energia. Un evento fondamentale sarà costituito, in questo campo, dall'entrata in esercizio della nave americana « Savannah », che è prevista per l'anno prossimo.

Le esperienze che si potranno trarre da questa prima realizzazione pratica consentiranno di disporre di dati quanto mai preziosi in relazione ai vari problemi per i quali difettano ancora in larga misura elementi di giudizio che solo l'esperienza pratica può dare. Il problema fondamentale per l'Italia, al momento attuale, non è ancora quello di costruire navi del genere, ma quello di adot-

tare una serie di misure ed una vera e propria legislazione che regoli l'afflusso di navi a propulsione nucleare nei nostri porti, e ciò sia per ragioni di sicurezza, sia per evitare che, per mancanza di una regolamentazione, queste navi finiscano col non fare approdo nei porti italiani. Per quanto riguarda il futuro di queste navi, si può dire che il loro sviluppo è condizionato dalla possibilità di contenere entro limiti ristretti i costi di assicurazione, perchè la misura di tali costi è, al momento attuale, tale da non consentire alle navi nucleari di sostenere la concorrenza delle navi tradizionali, malgrado la minore misura di altri costi, come quello dei combustibili.

Proprio in questi giorni, e precisamente il 1° luglio corrente, per iniziativa della Commissione dell'Euratom dei sei Paesi della Comunità europea, ha avuto luogo a Bruxelles una riunione di studio approfondito sulle possibilità tecniche ed economiche in materia di propulsione navale nucleare.

La riunione è stata presieduta dal Sig. Stijkel, Direttore generale della divisione industria e economia della Comunità, con l'intervento di esperti e tecnici di sei Paesi, tra cui l'Italia.

È stato analizzato l'insieme dei problemi relativi a questa materia, tra i quali la possibilità di una collaborazione tra l'Euratom e gli armatori e costruttori navali.

In particolar modo sono state esaminate le attività già sviluppate attualmente per quanto riguarda la protezione sanitaria, la responsabilità civile verso terzi, come pure i problemi assicurativi che una tale responsabilità comporta.

Infine, i gruppi di lavoro studieranno la possibilità di una collaborazione con i Paesi terzi, destinata ad evitare dispersione di mezzi.

#### *Mercato comune europeo*

Il Trattato istitutivo della Comunità economica europea, questo evento che è destinato ad influire in modo profondo sulla nostra storia, non potrà non avere effetti di rilievo anche in ciò che riguarda le attività marittime. Al momento attuale, l'esercizio dei trasporti per mare è sottratto alle di-

sposizioni del Trattato che riguardano la politica comune dei trasporti, ma ciò non significa affatto che il complesso delle norme del Trattato non venga a toccare le attività marittime, anzitutto perchè l'esclusione ha effetto solo nei riguardi del vero e proprio esercizio della navigazione, mentre le altre disposizioni del Trattato si applicano pienamente anche nel settore marittimo e già se ne delineano i primi effetti nel campo del diritto di stabilimento e nel settore delle costruzioni navali e degli aiuti instaurati dagli Stati a favore della propria produzione cantieristica. In ogni caso, l'interdipendenza tra i diversi mezzi di trasporto è così forte che qualsiasi misura di un certo rilievo adottata per i trasporti terrestri e per la navigazione interna riverbererà fatalmente i suoi effetti anche nel campo della navigazione per mare. Ciò assume particolare rilevanza proprio per il nostro Paese, dato che, per quanto concerne le attività marittime, esso può forse considerarsi il primo tra i Paesi comunitari, essendo al primo posto per consistenza della Marina mercantile ed essendo secondo solo alla Germania federale per produzione cantieristica, come più dettagliatamente verrà di seguito chiarito.

Comunque, è generalmente atteso che l'aumento degli scambi interni tra i Paesi comunitari, anzichè ridurre quelli fra i Paesi comunitari ed i terzi, possa contribuire a svilupparli, dato lo sviluppo economico che deriverà ai partecipanti al M.E.C. Vi potranno pure essere delle forme di collaborazione tra le flotte, almeno nel senso di adottare un atteggiamento comune nei vari problemi che possono interessare le attività marittime. Vi potrà essere collaborazione nell'ingaggio dei marittimi, negli investimenti creditizi nelle Marine mercantili, negli Istituti di classificazioni, e, forse, anche intese per regolamentare la concorrenza portuale. Sono, naturalmente, dei voti più che delle proposte; voti che trovano una certa rispondenza nella importanza che assumono le attività marinare in cinque dei sei Paesi partecipanti, come risulta dalle seguenti cifre sulla consistenza della flotta, sul movimento delle merci in arrivo e in partenza dai porti dei singoli paesi

## LEGISLATURA III - 1958-59 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

e sulle costruzioni navali, cifre tratte dall'ultimo rapporto del Comitato dei trasporti marittimi dell'O.E.C.E.

A) *Consistenza delle flotte in migliaia di tonnellate di stazza lorda alla data del 30 giugno 1958 (navi a propulsione meccanica di stazza lorda superiore alle 100 tonnellate);*

	Tonn. s.l.
Belgio . . . . .	601.4
Francia . . . . .	4.337.9
Germania . . . . .	4.077.5
Italia . . . . .	4.899.6
Olanda . . . . .	4.599.6
Totale. . .	<u>18.516</u>
Totale mondiale. . .	<u><u>114.556</u></u>

B) *Movimento in milioni di tonnellate di merci sbarcate ed imbarcate in traffico internazionale nei porti dei Paesi partecipanti nel 1958:*

	Sbarcate	Imbarcate	Totale
Belgio . . . . .	25.0	15.2	40.2
Francia . . . . .	58.0	23.0	81.0
Germania . . . . .	39.4	14.0	53.4
Italia . . . . .	44.6	10.3	54.9
Olanda . . . . .	71.0	24.0	95.0
	<u>238.0</u>	<u>86.5</u>	<u>324,5</u>

C) *Navi consegnate dai cantieri navali, in migliaia di tonnellate di stazza lorda, nel corso del 1958:*

Belgio . . . . .	155.4
Francia . . . . .	421.6
Germania . . . . .	1.355.2
Italia . . . . .	555.8
Olanda . . . . .	506.4
	<u>2.994.4</u>
Totale mondiale. . .	<u><u>9.059.2</u></u>

La flotta mercantile dei paesi del M.E.C. è di poco superiore al sesto della flotta mondiale, mentre il volume delle navi consegnate dai cantieri navali è stato pari a circa un terzo della produzione mondiale nel 1958.

#### IV. — L'INDUSTRIA CANTIERISTICA IN ITALIA E NEL MONDO

I cantieri italiani hanno ancora assicurato un discreto lavoro fino a metà del 1960. Occorrono, però, nuove ordinazioni per mantenere un ritmo adeguato di attività. Da molti mesi tali ordinazioni mancano. Si auspica che il programma delle ordinazioni per la FINMARE e le nuove provvidenze per la demolizione e la ricostruzione di una aliquota del naviglio demolito, annunciata dal ministro Jervolino a Napoli, siano realizzate in tempo utile per evitare la crisi, ed a questo riguardo benvenuta sia la legge anticongiunturale con i premi di demolizione collegati alle nuove costruzioni.

Sono eloquenti le cifre che seguono, le quali rappresentano le percentuali di occupazione operaia nei cantieri navali italiani, in relazione alle commesse acquisite alle date a fianco indicate:

	Percentuale di lavoro
30 giugno 1959	67%
31 dicembre 1959	51%
30 giugno 1960	38,5%
31 dicembre 1960	25,4%
30 giugno 1961	27%

Occorrono pure finanziamenti per i piccoli cantieri, i quali si trovano in difficoltà molto maggiori dei grandi cantieri, nonostante che lavorino a costi inferiori: e ciò proprio per mancanza di mezzi adeguati.

## LEGISLATURA III - 1958-59 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

## NAVI IMPOSTATE NEI CANTIERI NAZIONALI

Anni 1957-58

TIPO NAVI	Anno 1957		Anno 1958	
	N.	T.S.L.	N.	T.S.L.
Motonavi e turbonavi . . . . .	74	578.616	50	543.010
Motovelieri e motopescherecci . . .	44	1.056	36	888
Altri galleggianti . . . . .	49	2.742	84	3.823
TOTALI . . .	167	582.414	170	547.721

## NAVI VARATE NEI CANTIERI NAZIONALI

Anni 1957-58

TIPO NAVI	Anno 1957		Anno 1958	
	N.	T.S.L.	N.	T.S.L.
Motonavi e turbonavi . . . . .	57	446.720	59	522.650
Motovelieri e motopescherecci . . .	108	4.030	54	1.581
Altri galleggianti . . . . .	34	1.774	76	4.255
TOTALI . . .	199	452.524	189	528.486

## LEGISLATURA III - 1958-59 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

## NAVI IN ALLESTIMENTO NEI CANTIERI NAZIONALI AL 31 DICEMBRE 1958

COMPARTIMENTI	N.	Motonavi e turbonavi T.S.L.	N.	Moto- pescherecci e motovelieri T.S.L.	N.	Altri galleggianti T.S.L.
Savona . . . . .	—	—	—	—	6	497
Genova . . . . .	4	63.000	—	—	—	—
	1 (a)	22.500	—	—	—	—
La Spezia . . . . .	5	47.300	—	—	—	—
	1 (a)	1.850	—	—	1	200
Viareggio . . . . .	1	1.600	—	—	—	—
	3 (a)	7.500	—	—	—	—
Livorno . . . . .	2	8.700	—	—	—	—
Gaeta . . . . .	—	—	1	15	—	—
Taranto . . . . .	1 (a)	6.500	—	—	—	—
Bari . . . . .	—	—	2	93	—	—
Ancona . . . . .	2	24.500	1	12	—	—
Chioggia . . . . .	—	—	—	—	2	41
Venezia . . . . .	3	13.700	2	20	1	350
	— (a)	—	—	—	5	750
Monfalcone . . . . .	1	5.350	1	25	—	—
	2 (a)	44.000	—	—	—	—
Trieste . . . . .	1	3.500	—	—	—	—
	2 (a)	27.500	—	—	—	—
Porto Empedocle . . . . .	—	—	1	35	—	—
Palermo . . . . .	—	—	—	—	1	200
<b>TOTALE . . . . .</b>	<b>29</b>	<b>277.500</b>	<b>8</b>	<b>200</b>	<b>16</b>	<b>2.038</b>
Di cui per conto estero . . . . .	10	109.850	—	—	6	950

(a) per conto estero.

## LEGISLATURA III - 1958-59 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

## NAVI IN COSTRUZIONE SUGLI SCALI DEI CANTIERI NAZIONALI AL 31 DICEMBRE 1958

COMPARTIMENTI	Motonavi e Turbonavi		Motopescherecci e Motovelieri		Altri galleggianti	
	N.	T.S.L.	N.	T.S.L.	N.	T.S.L.
Savona . . . . . }	—	—	—	—	9	523
	2 (a)	11.000	—	—	—	—
Genova . . . . . }	5	53.200	1	24	—	—
	3 (a)	65.000	—	—	—	—
La Spezia . . . . .	6	28.500	—	—	1	158
Viareggio . . . . . }	2	2.100	4	76	9	756
	2 (a)	8.500	—	—	—	—
Livorno . . . . .	2	33.500	—	—	2	55
Roma . . . . .	—	—	—	—	4	150
Gaeta . . . . .	1	100	1	14	4	48
Napoli . . . . .	2 (a)	6.000	—	—	—	—
Torre del Greco . . . . .	—	—	2	40	4	64
Castellammare Stabia . . . . .	2	22.500	—	—	—	—
Salerno . . . . .	—	—	—	—	2	27
Taranto . . . . . }	1	11.200	—	—	—	—
	3 (a)	36.400	—	—	—	—
Brindisi . . . . .	—	—	1	40	—	—
Bari . . . . .	1	1.100	6	273	—	—
Pescara . . . . .	1	100	—	—	—	—
Ancona . . . . .	6	50.041	14	534	—	—
Rimini . . . . .	—	—	1	31	1	14
Chioggia . . . . .	—	—	—	—	3	36
Venezia . . . . .	6	20.900	—	—	1	30
Monfalcone . . . . . }	2	34.500	—	—	—	—
	3 (a)	66.000	—	—	—	—
Trieste . . . . . }	3	7.780	—	—	—	—
	2 (a)	44.000	—	—	2	130
Cagliari . . . . .	—	—	1	10	—	—
Messina . . . . . }	1	1.600	—	—	1	25
	1 (a)	3.200	—	—	—	—
Siracusa . . . . .	—	—	3	110	2	25
Porto Empedocle . . . . .	—	—	1	26	1	13
Trapani . . . . .	1	110	4	239	—	—
Palermo . . . . .	2	32.700	—	—	—	—
<b>Totale . . . . .</b>	<b>60</b>	<b>540.031</b>	<b>39</b>	<b>1.417</b>	<b>46</b>	<b>2.054</b>
Di cui per conto estero . . . . .	18	240.100	—	—	2	130

(a) Per conto estero.

Dalle statistiche del *Lloyd's Register* di Londra, recentemente pubblicate, si rileva che il tonnello globale attualmente in costruzione nel mondo, per conto dell'esportazione è di 3.836.000 tonnellate di stazza lorda delle quali il 19,6 per cento dal Giappone e il 19,2 per cento dalla Germania Occidentale.

Seguono nell'ordine: la Svezia, l'Italia, la Olanda gli Stati Uniti e il Regno Unito.

Le petroliere rappresentano il 52,3 per cento del tonnello globale da costruirsi.

Alla fine del primo trimestre del corrente anno, erano in costruzione nel mondo 1.511 navi a vapore e motonavi per complessive 10.001.761 tonnellate. In questi dati non sono compresi quelli relativi all'Unione Sovietica, alla Germania Orientale e alla Cina Comunista.

#### PROVVEDIMENTI A FAVORE DELLE COSTRUZIONI NAVALI

##### *Navi costruite nei cantieri nazionali con i contributi della legge Tambroni*

La legge 24 marzo 1958, n. 328, ha integrato gli stanziamenti disposti in precedenza per l'applicazione della legge 17 luglio 1954, n. 522 (legge Tambroni), aumentandoli da 74 miliardi e 750 milioni a 104 miliardi e 750 milioni. Gli ulteriori 30 miliardi, da ripartirsi negli esercizi finanziari dal 1959-60 al 1963-64, hanno dato modo all'Amministrazione di mantenere vivo il ritmo delle nuove ammissioni in un momento in cui il mercato delle costruzioni navali subisce, per effetto della caduta dei noli, una forte flessione.

Nell'esercizio in corso sono state accolte, fino al 20 aprile scorso, n. 51 istanze per la costruzione di un tonnello di stazza lorda complessivo di 357.412 t.s.l. di cui 95.328 per conto di committenti esteri. L'impegno per la corresponsione del contributo integrativo ammonta a lire 7.209.471.839.

Il numero complessivo delle navi mercantili ammesse ai benefici della legge Tambroni — dalla sua entrata in vigore ad oggi — ammonta a 229, per complessive t.s.l. 2.199.503, di cui 85, per 742.78 t.s.l. per committenti esteri. Tali risultati sono de-

gni della massima considerazione, in quanto hanno superato ogni previsione.

##### *Pagamenti disposti per contributi integrativi e d'interesse nel corso dell'esercizio finanziario 1958-1959*

Gli articoli 5 e 14 della legge Tambroni prevedono, rispettivamente, la concessione di contributi integrativi per la costruzione di navi e di contributi d'interesse per nuove costruzioni.

Nell'esercizio finanziario, complessivamente, sono stati rimessi alla Corte dei conti, per la registrazione, provvedimenti per un ammontare di lire 8.160.933.762.

##### *Esenzioni doganali e fiscali per materiali esteri*

In base all'articolo 1 della legge Tambroni che prevede, per i materiali e prodotti importati dall'estero per costruzioni navali, la esenzione dai dazi doganali, dall'I.G.E. e da ogni altra imposta all'importazione, sono stati emessi 2.394 provvedimenti di ammissione ai benefici stessi, a decorrere dal 1° luglio 1958.

##### *Rimborsi doganali e fiscali per materiali nazionali*

In base all'articolo 2 della legge Tambroni, che prevede, per i materiali e prodotti di fabbricazione nazionale destinati alle costruzioni navali, il rimborso del dazio e la restituzione dell'I.G.E. che avrebbero dovuto pagare se fossero stati esportati (come lo sono considerati per finzione giuridica) sono state effettuate 5.542 ammissioni, a decorrere dal 1° luglio 1958.

##### *Esenzioni per i combustibili e lubrificanti occorrenti per le prove dei motori e dei macchinari*

Ai sensi dell'articolo 3 della legge Tambroni, che prevede, per tali ipotesi, l'esenzione dal dazio, dall'imposta di fabbricazione e dalla corrispondente sovrainposta di confine, sono stati rilasciati n. 110 provvedimenti di ammissione ai benefici stessi.

*Esenzioni fiscali per i contratti navali*

A norma dell'articolo 4 della legge Tambroni, che prevede la registrazione col pagamento di imposta fissa e l'esenzione dalla I.G.E. per i contratti di costruzione, allestimento, arredamento, riparazione, modifica e trasformazione di navi e per la prima vendita delle navi costruite in proprio dai cantieri, sono stati rilasciati, a decorrere dal 1° luglio 1958, n. 16.170 provvedimenti di ammissione ai benefici.

*Contributo statale per lavori diversi dalla costruzione*

In base agli articoli 6, 7 e 8 della legge Tambroni, che prevedono la concessione di contributi anche per i lavori diversi dalle costruzioni (riparazioni, modificazioni e trasformazioni di navi mercantili e macchinari relativi; installazione di nuovi apparati motori completi e di singoli complessi nuovi di apparati motori), e con i fondi disponibili per l'esercizio 1958-59, pari a lire 1 miliardo (10 per cento dello stanziamento totale annuale) sono state accolte finora 1.200 istanze circa, con l'impegno di lire 441.288.346.

*Contributo statale per lavori di riparazione su navi di oltre 25 anni di età eseguiti dal 13 agosto 1956 al 13 agosto 1957*

Nel maggio 1958 è entrata in vigore la legge 24 marzo 1958, n. 359, con la quale si è consentito alle navi di oltre 25 anni di età di beneficiare del contributo statale per i lavori di riparazione eseguiti entro tre anni dalla data di entrata in vigore della legge Tambroni, anzichè entro i due anni originariamente previsti.

Entro il termine di 30 giorni stabilito dalla legge n. 359 per la presentazione delle nuove domande di ammissione ai benefici sono pervenute al Ministero 261 istanze, che sono state quasi tutte accolte: la liquidazione dei relativi contributi comporta una spesa di lire 188.672.290.

*Modificazioni dell'articolo 2 della legge Tambroni*

È stato presentato al Parlamento il disegno di legge già presentato a suo tempo e che non potè aver corso a seguito della sopravvenuta fine della decorsa legislatura, con il quale vengono estesi i benefici previsti dallo articolo 2 della legge Tambroni ai materiali siderurgici provenienti dai Paesi della C.E.C.A., previa la loro nazionalizzazione col pagamento di tutti i diritti doganali e fiscali. Tale provvedimento si era reso necessario, in quanto le agevolazioni previste a favore dei prodotti e materie prime nazionali si erano rivelate in contrasto con le disposizioni contenute nel trattato istitutivo della C.E.C.A. che vieta ogni diversità di trattamento tra prodotti e materie nazionali e prodotti e materie provenienti dagli altri Paesi della Comunità.

È continuata la liquidazione dei contributi statali dovuti per la costruzione dei motopescherecci ammessi ai benefici della legge 28 giugno 1955 n. 549. Fino al 20 aprile scorso, sono stati adottati 65 provvedimenti di liquidazione, per un ammontare di lire 135 milioni circa.

*Esenzioni fiscali per i redditi di esercizio*

Hanno beneficiato della esenzione dalla imposta di R.M., prevista dalla legge 8 marzo 1949 n. 75 e successive proroghe ed integrazioni, 18 unità di nuova costruzione.

*Navi costruite in Italia per conto di stranieri*

Le unità costruite per conto dell'estero nei cantieri nazionali, di cui è stata concessa la autorizzazione alla esportazione a decorrere dal 1° luglio 1958, ammontano a 498, di cui 425 di diporto, 61 commerciali e 12 militari.

*Navi costruite all'estero per conto di italiani*

Le autorizzazioni alla costruzione di naviglio all'estero per conto di nazionali concernono 36 unità da diporto ed un motopeschereccio.

## LEGISLATURA III - 1958-59 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

PRINCIPALI CAUSE DI VARIAZIONE DELLA CONSISTENZA DEL NAVIGLIO  
A PROPULSIONE MECCANICA SUPERIORE ALLE 100 T.S.L.

ANNO 1958

## AUMENTI

Nuove costruzioni . . . . .	N.	33	T.S.L.	220.417
Acquisti all'estero . . . . .	»	51	»	141.850
Provenienti dai RR.GG. . . . .	»	3	»	3.025
Provenienti dai motovelieri . . . . .	»	2	»	267
Provenienti dai motopescherecci . . . . .	»	1	»	103
Provenienti dal naviglio militare . . . . .	»	1	»	293
TOTALE . . . . .				N. 91 T.S.L. 365.955

## DIMINUZIONI

Vendite all'estero . . . . .	N.	13	T.S.L.	60.587
Affondamenti . . . . .	»	14	»	24.451
Demolizioni . . . . .	»	27	»	113.104
Passate ai motovelieri . . . . .	»	3	»	569
Passate ai RR.GG. . . . .	»	8	»	4.964
Non nazionalizzate . . . . .	»	2	»	9.433
Passate al naviglio inferiore a 100 T.S.L. . . . .	»	2	»	166
TOTALE . . . . .				N. 69 T.S.L. 213.274
Per ristazza . . . . .	»	—	»	17.297
TOTALE . . . . .				N. 69 T.S.L. 195.977
Differenza . . . . .	+	N. 22	T.S.L.	169.978

## V. — L'ARMAMENTO LIBERO

L'armamento libero italiano rappresenta ormai l'87 per cento dell'intera consistenza della flotta mercantile, ossia qualcosa come 4.500.000 tonnellate lorde di naviglio. Esso pratica in grande prevalenza il trasporto delle merci alla rinfusa a carico completo, sia secche su *tramps* e navi senza itinerari fissi, sia liquide su cisterne.

Peraltro, l'armamento libero gestisce circa un'ottantina di linee di navigazione re-

golare per passeggeri e merci varie, attività che si va sempre più sviluppando, grazie anche all'ammissione in servizio di navi nuove. Quasi mezzo milione di tonnellate di navi è impiegato in tali servizi.

Vanno segnalate, a tal proposito, la Linea Costa, che gestisce i due modernissimi transatlantici: « Federico C » di 20.000 tonnellate e « Bianca C » di 17.000 tonnellate, oltre alle altre navi passeggeri « Anna C », « Andrea C » e « Franca C » di minori dimensioni, impegnate tutte in servizi di linea col

Centro e Sud Africa, nonchè una linea commerciale per il Nord America. La flotta Lauro gestisce linee passeggeri per il Centro America e l'Australia, oltre a servizi commerciali per il Centro America e per il Golfo Persico. La S.I.O.S.A.-Grimaldi, ha linee passeggeri per il Nord e il Centro America; la Sitmar, per l'Australia e l'Africa Orientale; il gruppo Fassio ha la linea bananiera per l'Africa Orientale; la Sidarma Italnavi ha servizi vari per il Centro e il Sud America, il Nord Pacifico e l'Africa Orientale; l'Alta Italia ha servizi per il Golfo degli Stati Uniti; il Gruppo G.E.N.G.E.N.S. gestisce una linea per i Grandi Laghi.

Si tratta di affermazioni cospicue ragguagliate dalla nostra bandiera per la meritoria iniziativa del libero armamento, il quale potrà ulteriormente svilupparsi verso tutte le direzioni e verso tutti i mercati, ove la tradizione marinara italiana ha scritto, in ogni tempo, pagine di ardimento e di progresso.

Aspetto particolarmente depresso presenta l'attività dell'armamento minore, che risente di una situazione generale di crisi, comune a tutti i Paesi marittimi.

Tuttavia, lo sviluppo dei traffici mediterranei e l'opera di valorizzazione del Mezzogiorno — che deve essere potenziata anche in questo settore — lasciano sperare in un domani migliore.

#### SERVIZI MARITTIMI SOVVENZIONATI

##### *Linee postali e commerciali marittime di carattere locale*

##### a) *Linee del Medio Adriatico (settore B)*

Tali linee vennero affidate, nel 1937, mediante convenzione ventennale, alla società « Fiumana » (ora denominata « S.A.I.M. »); dopo la scadenza della convenzione, alla fine del 1956, essa venne prorogata di esercizio finanziario in esercizio finanziario, sino a tutto l'esercizio 1958-59.

La legge 26 marzo 1959, n. 178, ha regolato la futura sistemazione del settore, elen-

cando così le linee da esercitare dal concessionario:

*linea 1:* Ancona-Lussino-Fiume-Pola-Trieste-Ancona - settimanale (già funzionante);

*linea 2:* Ancona-Rimini-Ravenna-Venezia-Trieste-Pola-Fiume-Lussino-Ancona - settimanale, da esercitarsi da aprile ad ottobre (già funzionante da maggio ad ottobre);

*linea 3:* Ancona-Zara-Sebenico-Spalato-Gravosa (con proseguimento sino a Venezia nei mesi estivi), settimanale (di nuova istituzione).

È prevista la sostituzione delle attuali navi utilizzate dalla « S.A.I.M. », vecchie ed inadeguate, con due nuove motonavi da 1.500 tonnellate di stazza lorda.

Le gare di appalto dei servizi in parola sono andate deserte in una prima convocazione, ma si spera in una sollecita definizione della questione. Per ora, si è provveduto alla proroga dei servizi esistenti fino al 31 dicembre p. v.

##### b) *Linee dell'Alto Adriatico (settore F)*

Tali linee vennero affidate nel 1939, mediante convenzione, alla società « Istria-Trieste »; dopo la scadenza, anche tale convenzione è stata prorogata, fino a tutto il 30 giugno 1959.

La legge 26 marzo 1959, n. 178, ha regolato la futura sistemazione del settore, elencando così le linee da esercitare in avvenire:

*linea 1:* bigiornaliera (da esercitarsi da maggio a settembre); Trieste-Grado (già funzionante da giugno a settembre);

*linea 2:* pentasettimanale, (con scali quattro volte alla settimana ad Isola ed una volta alla settimana a Cittanova, per tutto l'anno); Trieste-Capodistria-Pirano-Umago (già esistente, ma con un solo scalo settimanale ad Isola);

*linea 3:* settimanale, (per tutto l'anno): Trieste-Capodistria-Pirano-Pola con scali facoltativi a Parenzo e Rovigno (di nuova istituzione);

## LEGISLATURA III - 1958-59 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

*linea 4*: giornaliera, (per tutto l'anno): Trieste-Muggia-Capodistria (già funzionante);

*linea 5*: bigiornaliera, (da esercitarsi nei mesi di luglio ed agosto): Trieste-Grignano-Sistiana (già funzionante, ma solo giornaliera).

È prevista la sostituzione delle attuali navi in servizio, anch'esse vecchie ed inadeguate, con tre nuove motonavi veloci, di cui una da 450 tonnellate di stazza lorda e due da 250.

Per le gare di appalto relative a questi servizi, vale quanto già riferito *sub a*).

c) *Linee per isole Eolie* (settore C)

Tali linee sono gestite dalla Società « Navisarma », in base alla convenzione stipulata nel dicembre 1953, con l'impiego di tre navi.

Per aderire alle richieste degli abitanti di Lipari, il Ministero sta esaminando la possibilità di promuovere l'immissione in servizio di una quarta unità, destinata ad un collegamento giornaliero diretto tra Lipari e Milazzo.

d) *Fondi stanziati in bilancio*

Sul capitolo 67 dell'esercizio finanziario 1959-60 è stanziata la somma di lire 2 miliardi 767 milioni per sovvenzioni alle società concessionarie dei servizi di carattere locale.

LINEE DI PREMINENTE INTERESSE NAZIONALE

Come è noto, i servizi marittimi di preminente interesse nazionale sono esercitati da quattro società di navigazione con compito circoscritto a determinati settori, dirette, per le funzioni di coordinamento tecnico e finanziario, dalla « Finmare ».

L'ultima guerra distrusse, quasi totalmente, la flotta della Finmare (n. 206 navi per 1.338.576 tonnellate) e le poche navi superstiti (n. 26, per tonnellate 107.806) richiesero imponenti opere di riassetto.

Ebbe, poi, inizio il poderoso lavoro ricostruttivo, che attraverso sforzi tecnici e finanziari ha ricostituito la flotta, la cui composizione a fine del 1958, era la seguente:

	Navi da passeggeri e miste		Navi da carico		TOTALE	
	N.	T.S.L.	N.	T.S.L.	N.	T.S.L.
Italia . . . . .	10	208.043	10	75.336	20	283.379
Lloyd Triestino . . . . .	9	98.015	22	128.369	31	226.384
Adriatica . . . . .	9	50.087	7	13.479	16	63.836
Tirrenia . . . . .	22	71.673	3	8.144	25	79.817
TOTALI . . . . .	50	427.818	42	225.598	92	653.416

## LEGISLATURA III - 1958-59 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Ai fini della valutazione della flotta in rapporto all'età delle singole navi, ravvisiamo opportuno riportare il seguente prospetto:

## DISTRIBUZIONE PERCENTUALE PER ETÀ DELLA FLOTTA FINMARE A FINE 1958

	Navi da passeggeri e miste		Navi da carico		TOTALE	
1) Navi di costruzione postbellica:						
a) costruzioni:						
impostate prima della guerra . . .	8,6 %		12 - %		9,8 %	
impostate dopo il 1945 . . . . .	57,7 %		7,7 %		40,7 %	
		66,3 %		19,7 %		50,6 %
b) acquisti in Italia e all'Estero . . .		0,8 %		22,8 %		8,3 %
Totale navi di costruzione postbellica . .		67,1 %		42,5 %		58,8 %
2) Liberty ed NR . . . . .		—		48,7 %		16,6 %
3) Navi prebelliche . . . . .		32,9 %		8,8 %		24,6 %
		100 %		100 %		100 %

È noto che da parte degli organi responsabili delle Società « Italia », « Lloyd Triestino », « Adriatica » e « Tirrenia » si sta da anni procedendo alla realizzazione di un programma di nuove costruzioni e di ammoder-

namento di navi che dovrebbe completarsi entro il corrente anno.

Riteniamo interessante riportare la tabella della « flotta Finmare » prevista al 1° gennaio 1960 :

	Navi passeggeri e miste		Navi da carico		TOTALE	
	N.	T.S.L.	N.	T.S.L.	N.	T.S.L.
Italia . . . . .	11	240.043	9	67.297	20	307.340
Lloyd Triestino . . . . .	7	85.665	18	111.286	25	196.951
Adriatica . . . . .	10	56.096	2	2.720	12	58.816
Tirrenia . . . . .	15	61.556	2	6.262	17	67.818
TOTALI . . . . .	43	443.360	33	204.372	76	647.732

## LEGISLATURA III - 1958-59 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Riteniamo altresì utile riportare la tabella della composizione per età della « Flotta Finmare » prevista al 1° gennaio 1960:

	Navi da passeggeri e miste		Navi da carico		TOTALE	
	N.	T.S.L.	N.	T.S.L.	N.	T.S.L.
<i>Navi di età:</i>						
inferiore ai 5 anni . . . . .	10	81.618	3	14.792	13	96.410
fra i 5 e i 10 anni . . . . .	17	205.511	9	48.625	26	254.136
fra i 10 e i 15 anni . . . . .	5	39.599	4	24.614	9	64.213
fra i 15 e i 20 anni . . . . .	—	—	14	96.343	14	96.343
fra i 20 e i 30 anni . . . . .	3	9.715	1	3.191	4	12.906
oltre i 30 anni . . . . .	8	106.917	—	—	8	106.917
	43	443.360	31	187.565	74	630.925
<i>Navi noleggiate . . . . .</i>						
			2	16.807	2	16.807
			33	204.372	76	647.732

AMMODERNAMENTO DELLA FLOTTA  
DEL GRUPPO « FINMARE »

Il problema fondamentale che si pone è quello di sostituire alcune navi di tipo antiquato, che sono:

1) le motonavi « Vulcania » e « Saturnia », da 24.500 tonnellate di stazza, costruite nel 1926, adibite alla linea Italia-Nord America;

2) le turbonavi « Conte Grande » e « Conte Biancamano », da 24.000 tonnellate di stazza lorda, costruite nel 1926, adibite alla linea Italia-Sud America;

3) le motonavi « Amerigo Vespucci », « Antoniotto Usodimare » e « Marco Polo », da 9.714 t.s.l., costruite nel 1942, adibite alla linea Italia-Centro America-Sud Pacifico.

La sostituzione si impone, oltre che per l'età in sè delle navi suddette, anche per ra-

gioni di concorrenza, in quanto altre marine stanno provvedendo od hanno già provveduto ad un analogo rammodernamento della flotta in servizio su tali linee.

a) *Linea del Nord-America*

Sono attualmente, in servizio, le seguenti navi:

turbonave « Cristoforo Colombo » da 29.000 t.s.l., entrata in esercizio nel 1954, sulla linea Tirreno-Nord America;

motonavi « Augustus » e « Giulio Cesare », da 27.000 t.s.l., di recente costruzione, sulla medesima linea Tirreno-Nord America, sulla quale sono state immesse a seguito della perdita della « Andrea Doria » ed in attesa della entrata in servizio della « Leonardo da Vinci »;

motonavi « Vulcania » e « Saturnia », di ormai oltre 30 anni di età, sulla linea Adriatico-Nord America.

In sostituzione delle due ultime unità verranno costruite due navi da 35.000 t.s.l.

b) *Linea con il Sud America*

Potrà così essere nuovamente servita dalle due motonavi « Augustus » e « Giulio Cesare », che già vi erano adibite prima della perdita della « Andrea Doria ».

c) *Linea passeggeri per l'Australia*

Gestita dal Lloyd Triestino mediante le tre motonavi gemelle « Australia », « Oceania » e « Neptunia », da 13.140 t.s.l., di costruzione recente, ma di velocità di solo 17,5 nodi: è sorto il problema della loro sostituzione con due navi nuove da 22.000 t.s.l., di velocità di 22-22,5 nodi.

Il Ministero del tesoro ha già dato l'assenso per la costruzione di queste due navi e delle due per la linea del Nord America.

d) *Italia-Centro America-Sud Pacifico*

Potranno, così, essere destinate alla linea *Italia-Centro America-Sud Pacifico*, in sostituzione delle tre unità « Amerigo Vespucci », « Antoniotto Usodimare » e « Marco Polo » attualmente destinate ed inadeguate all'importanza della linea, le tre motonavi attualmente impiegate sulla rotta dell'Australia.

e) *Italia-India-Estremo Oriente*

Le tre unità rese libere sulla rotta del Sud Pacifico potranno essere destinate alla *linea Italia-India-Estremo Oriente*, previo ripristino delle loro originarie caratteristiche di navi da carico.

f) *Italia-Levante*

La linea gestita dalla Società « Adriatica » tra l'Italia e la Soria ha ora ricevuto la sua sistemazione, mediante la recentissima entrata in servizio delle tre motonavi « Ber-

nina », « Brennero » e « Stelvio » da 4.400 t.s.l. e di 16 nodi di velocità.

g) *Il problema delle comunicazioni marittime*

Tra il Continente e Sardegna potrà essere avviato ad una soddisfacente soluzione con la costruzione, per conto della Società « Tirrenia », di due motonavi da 5.480 t.s.l. con sistemazioni per 1.000 passeggeri, destinate alla linea Civitavecchia-Olbia, sulla quale si registra un continuo incremento del traffico dei passeggeri e delle merci.

Grazie alla costruzione di queste due motonavi sarà anche possibile destinare ad altre linee le motonavi attualmente in servizio: in particolare, potrà essere intensificata la frequenza del servizio sulla linea Genova-Porto Torres e potrà essere destinata una nave di migliori caratteristiche alla linea Napoli-Tripoli.

ANDAMENTO ECONOMICO DELLE LINEE DI P.I.N. NEL 1958

Sulle linee gestite dalla Società « Italia » sono stati trasportati 210.000 passeggeri e 486 mila tonnellate di merci, con una diminuzione, rispetto al 1957, di 4.000 passeggeri ed un aumento di 34.000 tonnellate di merci. La diminuzione del numero dei passeggeri è dovuta alla recessione economica ed alla concorrenza delle linee aeree e, ciò malgrado, la Società ha mantenuto il secondo posto nella graduatoria mondiale del movimento dei passeggeri sulle linee col Nord America ed il primo posto sulle linee con il Brasile ed il settore della Plata.

Sulle linee gestite dal « Lloyd Triestino » sono stati trasportati 54.000 passeggeri e 838.000 tonnellate di merci, con un aumento, rispetto al 1957, di 6.000 passeggeri e 36.000 tonnellate di merci; l'aumento è dovuto al maggior numero di viaggi compiuti (131 contro 121).

Sulle linee gestite dalla « Adriatica » sono stati trasportati 84.000 passeggeri e 292.000 tonnellate di merci, con una riduzione, rispetto al 1957, di 500 passeggeri e 66.000 tonnellate di merci. La diminuzione è dovuta

in principale luogo alla politica marittima protezionistica messa in atto da quasi tutti i Paesi del Mediterraneo orientale.

Sulle linee gestite dalla « Tirrenia » sono stati, infine, trasportati 1.093.000 passeggeri e 420.000 tonnellate di merci, con una riduzione, rispetto al 1957, di 15.000 tonnellate di merci ed un aumento di 37.000 passeggeri.

#### RIORDINAMENTO DEI SERVIZI DI P.I.N.

Le convenzioni ventennali stipulate nel 1936 con le quattro società che gestiscono i servizi di linea di p.i.n. sono scadute nel 1956 e sono state, da allora, prorogate di esercizio finanziario in esercizio finanziario: il disegno di legge per l'ultima proroga per l'esercizio 1958-59 è stato approvato dai due rami del Parlamento nel mese scorso.

Quanto alle nuove convenzioni, il 6 dicembre 1956 venne presentato al Parlamento un disegno di legge per il riordinamento dei servizi, ma decadde con la fine della legislatura.

Il nuovo disegno di legge in corso di approntamento prevede un riordinamento delle Società per renderne la struttura ed il funzionamento più aderente alle esigenze dei traffici e prevede un meccanismo per la revisione della misura delle sovvenzioni, che tiene conto non del risultato globale della gestione, ma dei proventi del traffico e delle sole spese per il personale, il combustibile e la manutenzione delle navi. Le altre spese non daranno luogo ad una revisione della sovvenzione, e ciò avrà certamente l'effetto di realizzare gestioni ispirate a rigorosi criteri di economia.

Il meccanismo è, in sostanza, analogo a quello previsto nelle convenzioni stipulate con i concessionari dei servizi postali e commerciali marittimi sovvenzionati di carattere locale, ai sensi della legge 5 gennaio 1953, n. 34.

#### FONDI STANZIATI IN BILANCIO

Alla copertura dell'onere derivante allo Stato dalle sovvenzioni per l'esercizio finan-

ziario 1958-59 sarà provveduto mediante prelevamento dell'importo di 20 miliardi di lire dal « Fondo speciale » del Ministero del tesoro, riguardante i provvedimenti legislativi in corso, dopo l'approvazione del disegno di legge concernente la proroga delle convenzioni scadute per l'esercizio 1958-59.

Per l'esercizio 1959-60 è stata accantonata, nel medesimo « Fondo speciale », la somma di lire 19 miliardi, in attesa del perfezionamento del nuovo ordinamento dei servizi, che dovrebbe entrare in vigore dopo il 30 giugno 1959.

Sul capitolo 85 del bilancio 1959-60 è stanziata poi la somma di lire 4.550.000.000, per parziale liquidazione, alle società di p.i.n. ed a quelle assuntrici dei servizi di carattere locale, del saldo delle sovvenzioni, integrazioni e contributi straordinari dovuti per gli esercizi finanziari precedenti.

#### MARINA DA DIPORTO E TURISMO

In passato sono stati formulati voti per favorire il diporto e il turismo nautico, sia per sveltire le formalità, che per assicurare una migliore protezione per la sicurezza della navigazione.

Poichè non ci risulta che siano state prese recenti disposizioni in merito, confermiamo i voti, convinti che uno sviluppo di queste speciali attività sia di grande vantaggio all'economia nazionale.

#### VI. — I PORTI E GLI UFFICI PERIFERICI

L'incremento verificatosi nella Marina mercantile impone un adeguamento delle attrezzature portuali e degli Uffici periferici alle nuove esigenze del settore ed a quelle che presumibilmente si verificheranno in seguito.

A tale riguardo, pure rendendoci conto della necessità di mantenere al Ministero dei lavori pubblici la competenza delle opere marittime, vorremmo vedere un più stretto collegamento ed una maggiore possibilità di iniziativa concesse al Ministero della marina

## LEGISLATURA III - 1958-59 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

mercantile; perchè quest'ultimo sente più da vicino le esigenze dei traffici e i problemi tecnici della navigazione moderna.

Un ampio programma di opere marittime, quale è stato recentemente annunciato, dovrebbe essere rapidamente attuato, perchè si dice che, nella generalità dei porti italiani, molte deficienze si vanno rilevando di fronte

alle esigenze del traffico moderno, mentre si ha la sensazione di sovrabbondanza di banchine e di impianti in gran parte inutilizzati, perchè inadatti al moderno traffico.

Naturalmente si tratta di valutazioni tecniche delle quali ai tecnici lasciamo la responsabilità.

MOVIMENTO DELLA NAVIGAZIONE PER OPERAZIONI DI COMMERCIO  
NEI PORTI NAZIONALI DURANTE L'ANNO 1958

Totale arrivi e partenze

BANDIERA	Numero navi	T.S.L.	Tonnellate merci	Numero passeggeri	Percentuale bandiera	
					Merci	Passeggeri
<i>Navigazione internazionale</i>						
Italiana . . . . .	23.853	48.656.472	25.511.132	366.947	45,4	52,7
Estera . . . . .	28.103	70.216.354	30.690.993	328.729	54,6	47,3
TOTALI . . . . .	51.956	118.872.826	56.202.125	695.676	100,0	100,0
<i>Navigazione di cabotaggio</i>						
Italiana . . . . .	245.796	75.408.418	22.634.725	9.564.872	95,5	100,0
Estera . . . . .	427	1.029.863	1.061.842	434	4,5	—
TOTALI . . . . .	246.223	76.438.281	23.696.567	9.565.306	100,0	100,0
<i>In complesso</i>						
Italiana . . . . .	269.649	124.065.261	48.145.857	9.931.819	60,3	96,8
Estera . . . . .	28.530	71.246.217	31.752.835	329.163	39,7	3,2
TOTALI . . . . .	298.179	195.311.478	79.898.692	10.260.982	100,0	100,0

ORDINAMENTO E PROBLEMI DEGLI ENTI  
AUTONOMI PORTUALI

Sono in corso i seguenti progetti di provvedimenti legislativi:

*Legge modificativa del testo unico sull'ordinamento del Consorzio autonomo del Porto di Genova, intesa ad adeguare detto ordina-*

mento ai nuovi compiti assegnati al Consorzio, per la costruzione e la gestione dell'aeroporto Genova-Sestri, nonchè ad aggiornarlo in relazione all'attuale situazione politica, amministrativa e sociale ed alle esigenze dei servizi portuali.

Lo schema di progetto di provvedimento legislativo è stato sottoposto all'esame dei

vari Ministeri interessati e sarà poi presentato al Consiglio superiore della marina mercantile per il prescritto parere.

*Legge concernente il riordinamento della Azienda portuale dei magazzini generali di Trieste*, intesa ad aggiornare la struttura e ad assicurare l'autosufficienza finanziaria dell'Ente.

Il relativo progetto, in corso di elaborazione, dovrà seguire lo stesso iter del progetto di cui al punto precedente.

*Legge concernente il riordinamento dell'Ente portuale Savona-Piemonte*, intesa a dare una maggiore consistenza funzionale ed economica all'Ente.

Il progetto, rielaborato sulla base dei rilievi formulati dai vari Ministeri, è stato nuovamente inviato a detti Ministeri e quindi sarà sottoposto al parere del Consiglio superiore della marina mercantile.

Quanto ai problemi degli Enti autonomi portuali, si segnalano i seguenti:

1) *Regolamento organico per i dipendenti del Provveditorato al porto di Venezia:*

Il regolamento deliberato dal Consiglio di amministrazione dell'Ente è all'esame dei Ministeri della marina mercantile e del tesoro.

2) *Regolamento organico per i dipendenti dell'Ente autonomo del porto di Napoli:*

L'Ente ha ritenuto di apportare ulteriori modifiche e tali modifiche sono state ora sottoposte a nuovo esame di questa Amministrazione e di quella del Tesoro.

3) *Provvedimenti a favore dell'Azienda dei Magazzini generali di Trieste:*

Negli ultimi cinque esercizi finanziari la gestione della Azienda magazzini generali di Trieste ha presentato un disavanzo che si aggira sui 500 milioni all'anno.

Per iniziativa della Presidenza del Consiglio dei ministri sono stati disposti degli accertamenti sulla situazione organizzativa ed economica della predetta Azienda, con parti-

colare riferimento ai servizi ferroviari portuali.

Quando la Commissione, incaricata di svolgere detti accertamenti, avrà prossimamente ultimato i suoi lavori, sarà possibile decidere sui provvedimenti amministrativi e legislativi da adottare nel delicato settore dei traffici triestini.

#### AZIENDE DEI MEZZI MECCANICI

Sta per essere presentato all'approvazione del Parlamento un progetto di legge, concernente l'istituzione delle Aziende mezzi meccanici e magazzini nei porti di Ancona, Cagliari e Livorno e il riordinamento della similare azienda esistente a La Spezia.

Con tale provvedimento si darà riconoscimento giuridico formale e struttura organica e definitiva alle gestioni dirette statali degli impianti demaniali destinati alla caricazione, discarica e deposito delle merci, già esistenti, di fatto, nei cennati quattro porti.

Lo schema del progetto è stato già sottoposto all'esame dei vari Ministeri interessati, al parere del Consiglio superiore della marina mercantile e sarà sottoposto quanto prima al Consiglio dei ministri.

#### LEGISLAZIONE SULLE TASSE ED I DIRITTI MARITTIMI E PORTUALI

Altro provvedimento, la predisposizione del quale è da considerarsi sostanzialmente espletata, dovendosi apportare allo schema allo uopo elaborato soltanto pochi ritocchi suggeriti dalle altre Amministrazioni interessate, riguarda il riordinamento della legislazione sulle tasse e i diritti marittimi e portuali.

La materia è sinora disciplinata da numerosi provvedimenti legislativi, emanati in epoche diverse, alcuni di carattere generale, altri di carattere particolare.

Il provvedimento di riordinamento non solo è inteso a coordinare leggi diverse ma anche ad introdurre un organico, razionale sistema di tributi marittimi e portuali, aderente alla realtà del traffico attuale.

## SERVIZI PORTUALI

(Pilotaggio - rimorchio - ormeggio - portabagagli, etc.)

Ai fini di una migliore funzionalità dei porti, è in corso la formazione di nuovi regolamenti locali, sulla falsariga di uno schema di carattere generale concordato d'intesa con le Associazioni sindacali interessate, al fine di raggiungere in tutti i porti nazionali una disciplina il più possibile unitaria ed uniforme.

## RIMORCHIO NEI PORTI DELLA SARDEGNA

Nel settore del Servizio di rimorchio va segnalata la particolare situazione venutasi a creare nei porti di Cagliari, Olbia e Porto Torres, a seguito del fallimento della Società concessionaria del servizio.

La questione presenta aspetti di notevole importanza e delicatezza dal punto di vista amministrativo, in quanto tra i creditori della fallita società figura, con assoluta preminenza, la Regione autonoma Sarda, che vanta un credito di cospicuo ammontare.

La questione è in via di soluzione, essendo in corso intese con la Regione Sarda per conciliare le esigenze tecniche del servizio con quelle economico-finanziarie dei creditori della società fallita.

## POLIZIA E SICUREZZA NEI PORTI

In questo settore sta per essere condotta a termine la regolamentazione a carattere nazionale della sosta nei porti delle navi cisterna con carico di liquidi infiammabili, delle operazioni di caricazione e scarica di detti prodotti, della esecuzione di lavori a bordo e della degassificazione delle navi stesse.

## OPERE MARITTIME A NAPOLI

Tra le opere marittime più importanti gioverà ricordare quelle previste nel piano regolatore del porto di Napoli — già approvato

dai competenti organi tecnici — il quale è destinato a risolvere gli attuali problemi di quel porto derivanti dall'angustia degli specchi acquei e dalla carenza di approdi operativi.

Indipendentemente dalla realizzazione del piano regolatore suddetto, la quale necessariamente impegna un lungo lasso di tempo, in una recente riunione tenutasi presso l'Ente autonomo del porto di Napoli è stata prospettata la necessità di eseguire un complesso di lavori, i più importanti dei quali interessano le opere foranee, la darsena dei petroli, gli impianti meccanici e la stazione sussidiaria passeggeri per una spesa complessiva di lire 5 miliardi circa; di tali lavori hanno carattere di urgenza la sistemazione della viabilità portuale, la sistemazione dei parabordi alle banchine, l'impianto delle vie di corsa di una gru da 40 tonnellate di cui si prevede imminente il montaggio, il completamento dell'impianto elettrico, la riparazione di alcuni manufatti demaniali.

Per i suddetti urgenti lavori si prevede una spesa di circa 300 milioni.

Di notevole interesse è attualmente il problema dell'ormeggio di un nuovo bacino galleggiante nel porto di Napoli in progetto di costruzione da parte della Società esercizio bacini napoletani. La capitaneria di porto di Napoli ha testè ultimato l'esame delle possibilità esistenti per la sistemazione di detto bacino e il problema dovrà prossimamente essere esaminato dalla Commissione per lo studio, la redazione e l'aggiornamento dei porti marittimi nazionali.

## OPERE MARITTIME A TRIESTE

Di non minore importanza è la legge del 21 marzo 1958, n. 298, che prevede la spesa di circa 15 miliardi per l'esecuzione di grandi lavori nel porto di Trieste, tra i quali è da annotare soprattutto la costruzione del molo VII.

## OPERE MARITTIME A GENOVA

Sono in corso il completamento dei lavori di ripristino della diga foranea del porto di Genova per il quale si attende il perfeziona-

mento degli atti relativi al finanziamento necessario, calcolato in circa lire 3 miliardi, e l'ampliamento e il completamento delle opere e di impianti aeroportuali a Genova.

#### OPERE MARITTIME NEI PORTI DI CIVITAVECCHIA E GOLFO ARANCI

È in corso la costruzione delle opere e impianti relativi all'attracco, nei porti di Civitavecchia e Golfo Aranci, delle navi traghetto che saranno adibite al collegamento tra il Continente e la Sardegna.

#### UFFICI PERIFERICI DELL'AMMINISTRAZIONE DELLA MARINA MERCANTILE

##### *Stanziamanti insufficienti sui capitoli 53 e 50 per il personale*

1. — Il bilancio 1959-60 prevede lo stanziamento di lire 11.000.000 sul capitolo 53 per « 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; per temporanee sostituzioni dei titolari di Uffici marittimi assenti; per sopralluoghi urgenti per assistenza ai naufraghi e per soccorsi a navi ed aerei pericolanti; per vigilanza sulla pesca e repressione della pesca di frodo; per sopralluoghi ed ispezioni lungo il litorale marittimo per la repressione delle occupazioni abusive di suolo demaniale, eccetera.

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 a procrastinare non poche missioni con conseguente pregiudizio per il buon funzionamento dei vari servizi.

2. — Sul capitolo 50: « Indennità di alloggio ufficiali delle capitanerie di porto », è previsto uno stanziamento di lire 4.000.000.

È da rilevare, in merito, che per l'esercizio 1959-60 bisognerà corrispondere l'inden-

nità di mancato alloggio a due nuovi Ufficiali.

Poichè il Tesoro non ha aderito alla richiesta di aumento di un milione di lire a suo tempo avanzata, si dovrà ridurre la misura dell'indennità.

##### *Sedi da sistemare*

Le Capitanerie di porto di Torre del Greco e Vibo Valentia Marina sono attualmente sistemate in locali privati, presi in fitto, assolutamente inadeguati. La capitanerie 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 Procida, Mazara del Vallo, Termini Imerese, Riposto e Grado sono sprovvisti di sedi demaniali e sistemati in locali privati, presi in fitto, assolutamente inadeguati per ampiezza e sistemazione.

##### *Arredamento e funzionamento uffici*

Per l'esercizio finanziario 1959-60 il bilancio prevede l'assegnazione di fondi per far fronte alle spese relative all'arredamento ed al funzionamento degli uffici, delle caserme e dei corpi di guardia, non adeguati alle effettive esigenze; permane quindi quella situazione di disagio conseguente alle assegnazioni, ugualmente insufficienti, negli esercizi decorsi.

Per quanto riguarda, ad esempio, attrezzi e pubblicazioni tecniche, non sarà ancora possibile provvedere al completo reintegro delle attrezzature e delle dotazioni andate distrutte totalmente 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 importanti, di apparecchi radiotelefonici rice-trasmittenti, assolutamente necessari per la sicurezza della vita umana in mare.

L'esperienza degli ultimi anni ha dimostrato che, in occasione di sinistri marittimi, i Co-

mandi dei porti hanno spesso ricevuto con considerevole ritardo le notizie necessarie per disporre l'immediato invio dei 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 di motopescherecci è oggi dotato di apparecchi radiotelefonici e che i Comandi isolati dei Carabinieri, delle Guardie di pubblica sicurezza e delle Guardie di finanza, sono ugualmente 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 un'attrezzatura antincendi i Comandi di quei porti nei quali non esiste un distaccamento dei Vigili del fuoco e dove è quindi necessario che l'autorità marittima disponga dei mezzi di pronto intervento per i casi di emergenza.

#### *Dotazioni per i servizi portuali e di polizia marittima*

Non pochi dei servizi d'istituto 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 in 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 nello 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 P.A.M.; son necessarie 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 consentito 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 di 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 tre dispongono di un motoscafo.

Lo stanziamento di 60 milioni sul capitolo 61 previsto dal bilancio 1959-60 con nessun aumento su quello precedente, viene quasi totalmente assorbito dalle spese di manutenzione e riparazione, mentre le nuove costruzioni di mezzi nautici a motore (due ad esercizio finanziario), che si rendono possibili, servono per la massima parte a rimpiazzare quei mezzi che per vetustà l'Amministrazione è costretta ad alienare.

Anche per quanto riguarda i mezzi di trasporto terrestri in dotazione alle Capitanerie di porto è necessario provvedere al completamento delle tabelle di assegnazione ed alla sostituzione di numerose auto non più utilizzabili per vetustà.

Al fine di permettere il completamento delle dotazioni entro un ragionevole numero di anni, occorrerebbe aumentare lo stanziamento del capitolo 61 da 60 a 100 milioni.

#### *Difesa passiva dei porti*

La legge 2 febbraio 1955, n. 32, prevede per il periodo di 10 anni lo stanziamento di lire 185.000.000 per esercizio finanziario per le spese di organizzazione del servizio delle ostruzioni retali nei porti di preminente interesse commerciale.

Il Ministero del tesoro non ha, però, accreditato il previsto stanziamento di lire 185 milioni per gli esercizi 1957-58 e 1958-59.

L'Ispettorato generale delle Capitanerie di porto ha, a suo tempo, insistito per ottenere gli stanziamenti nei due suddetti esercizi e, in

tale occasione, il predetto Ministero è stato informato che la pianificazione tecnica era stata portata a termine e che occorreva con urgenza passare alla fase esecutiva, con la conseguente necessità di avere a disposizione tutti i fondi previsti dalla legge.

Il Ministero del tesoro, con note ufficiose, ha promesso l'accreditamento di 185.000.000 in conto del solo esercizio 1958-59, ma sino a questo momento non risulta che sia stato emanato il relativo provvedimento legislativo.

#### NAVI REQUISITE

##### *Determinazione dei compensi di requisizione*

L'articolo 48 della legge 13 luglio 1929, numero 1154, sulla requisizione del naviglio mercantile, dà facoltà agli interessati di ricorrere al Ministero della marina mercantile avverso la misura dei compensi stabiliti in caso di requisizione e delle indennità di perdita o di requisizione per acquisto.

In base alla norma anzidetta sono ancora da decidere poco più di una decina di ricorsi: alla decisione il Ministro provvede dopo aver sentito il parere del Consiglio superiore della marina mercantile.

#### DANNI DI GUERRA

Sino all'aprile, le valutazioni di natanti, attrezzature ed altri beni di natura marittima che hanno subito danni di guerra, espletate dal Ministero dall'entrata in vigore della legge 27 dicembre 1953 n. 968 sul risarcimento dei danni di guerra, sono state oltre tre mila.

Allo stato attuale non tutte le navi e i galleggianti che hanno comunque subito danni a causa della guerra possono, però, beneficiare delle provvidenze recate dalla legge numero 968.

Il Ministero del tesoro, con circolare numero 63 del 3 gennaio 1956, ha dato, infatti, una particolare interpretazione alla legge, impartendo disposizioni di escludere dalla legge n. 968 quei natanti che al momento del danno erano requisiti o noleggiati dallo Stato

(il quale, per effetto della requisizione e del noleggio, aveva assunto a proprio carico i rischi di guerra) e quelle navi che, pur essendo libere da noleggio o requisizione, avevano una stazza lorda superiore alle 1.000 tonnellate (e perciò dovevano essere assicurate obbligatoriamente contro i rischi di guerra a norma della legge 3 aprile 1941, n. 499).

Le disposizioni di cui sopra hanno creato un vivo stato di disagio fra i proprietari delle navi escluse, in quanto i risarcimenti concessi sono stati commisurati al valore dei beni al momento del sinistro ed il pagamento ha avuto luogo molto più tardi, quando, peraltro, si era ridotto enormemente il potere di acquisto della moneta.

Alcuni senatori e deputati hanno, all'uopo, presentato rispettivamente al Senato e alla Camera dei deputati, due proposte di legge, volte, nella sostanza, ad affermare un criterio interpretativo diverso da quello seguito dal Ministero del tesoro.

Analogo provvedimento era stato già presentato nella passata legislatura ad opera degli onorevoli Cervone ed altri (proposta di legge n. 2465), ma esso, benchè approvato dalla Commissione trasporti e marina mercantile della Camera, non ebbe ulteriore corso per la fine della legislatura.

#### VII. — PROBLEMI DELLA PESCA

La pesca, in Italia, costituisce un problema economico e sociale assai complesso, che ha radici profonde soprattutto nelle aree depresse del Mezzogiorno e delle Isole.

Tradizione storica che si traduce in attaccamento a sistemi superati, deficiente preparazione tecnica e professionale rispetto alle moderne esigenze, scarsa pescosità del Mediterraneo, dove alcune zone una volta campo fondamentale di attività dei nostri pescatori oggi ci sono precluse. Tutti questi inconvenienti hanno portato ad una situazione di crisi endemica, particolarmente sentita nei settori della piccola pesca, praticata da oltre centomila lavoratori, in condizioni di costante sottoccupazione.

Molto è stato fatto in questi anni per tutti i vari rami di questa attività poliedrica, nella

quale sono rappresentate tutte le forme di imprese, da quella individuale e con attrezzatura rudimentale, alla grande impresa industriale. I provvedimenti si sono accavallati; e nelle precedenti relazioni di bilancio, nonché nelle esposizioni ministeriali, una parte di prim'ordine è stata dedicata alla pesca, dimostrando l'interesse che la classe politica pone a questo problema. Vi sono stati degli errori e vi è stato anche un certo disordine nella legislazione; alcuni provvedimenti si sono fermati per scarsità di mezzi. Tuttavia, una politica della pesca si va delineando con sufficiente chiarezza, e i provvedimenti degli ultimi tempi riguardanti il Fondo di rotazione, i contributi della Cassa del Mezzogiorno, la legge Ferrari-Scalia per la previdenza ai piccoli pescatori, la legge sul trasferimento dei pescherecci dell'Adriatico, le provvidenze per le case ai pescatori, la legge sui mercati ittici, ed altre provvidenze minori, costituiscono un *corpus* di una certa organicità, che, se non ha ancora portato a risultati definitivi, non pertanto ci permette di considerare ulteriori forme di intervento più concreto, che ci dovranno condurre ad entrare più profondamente nel vivo del problema della pesca.

Vanno, inoltre, segnalati gli orientamenti nuovi per incrementare la pesca oltre gli Stretti; ed a questo riguardo è auspicabile che la concessione dei contributi della Cassa del Mezzogiorno venga estesa alle imprese oltre gli Stretti; come è auspicabile che una intesa definitiva venga trovata con la Tunisia, per la pesca del Canale di Sicilia; come, infine, è auspicabile che al più presto venga realizzato il riordinamento delle leggi sulla pesca, di cui è stata annunciata da tempo la preparazione, affidata ad una speciale Commissione.

#### *Riforma della legislazione sulla pesca marittima*

La materia della pesca è, in atto, regolata da numerosissime disposizioni legislative, non coordinate ed a volte contrastanti; a ciò si aggiunga che la materia viene disciplinata anche a mezzo di ordinanze delle Capitanerie di porto e delle Amministrazioni pro-

vinciali. Da ciò appare evidente la necessità di una completa revisione delle norme sulla pesca.

A tal fine, con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con quello del tesoro, venne istituita, nell'agosto 1957, una Commissione presieduta dal Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.

La Commissione ha ultimato i suoi lavori ed ha predisposto uno schema di disegno di legge, il quale tiene conto non solo dei nuovi aspetti tecnici della materia, ma anche di quelli sociali e dei risultati delle Conferenze internazionali.

Numerose iniziative parlamentari a favore della pesca sono all'esame delle due Camere e, tra le altre, una recentissima proposta di legge presentata dai senatori Angelilli ed altri.

#### *Titoli professionali della pesca*

Il rapido evolversi della motorizzazione dei natanti addetti alla pesca ha determinato una carenza di personale qualificato per i servizi di coperta e di macchina, tanto che il Ministero ha dovuto talvolta autorizzare l'imbarco, al comando od alla conduzione degli apparati motori, di marittimi muniti di titolo inferiore a quello prescritto dal Regolamento per la navigazione marittima.

Per ovviare a tale inconveniente è stato predisposto uno schema di provvedimento che disciplina su nuove basi i titoli professionali marittimi, tenuto conto della particolare severità dei requisiti previsti dal Regolamento medesimo per il conseguimento dei suddetti titoli.

#### *Pesca di frodo*

L'attività dei pescatori di frodo, svolta con sostanze venefiche od esplosive e, in altri casi, con reti a strascico a distanza ravvicinata dalla costa, preoccupa seriamente per gli incalcolabili danni che essa arreca al patrimonio ittico.

La prevenzione e la repressione della pesca di frodo sono esercitate dal Ministero, con i fondi peraltro molto esigui stanziati

in bilancio, dalla Guardia di finanza, dalla Autorità di pubblica sicurezza e dalle Amministrazioni provinciali. Poche Capitanerie dispongono, però, di mezzi nautici adeguati e spesso sono prive di personale idoneo alla loro conduzione.

All'uopo è stato predisposto uno schema di disegno di legge per la istituzione del ruolo degli operai permanenti, grazie al quale sarà possibile assumere personale salariato avente le qualifiche di Padrone marittimo e di motorista navale.

#### *Previdenza marinara*

L'entrata in vigore della legge 13 marzo 1958, n. 250, recante norme in materia di previdenza ed assistenza a favore dei lavoratori della piccola pesca marittima e delle acque interne, ha consentito di apportare benefici alle persone che esercitano la pesca, con natanti non superiori alle 10 tonnellate di stazza lorda, quale esclusiva o prevalente attività, sia che siano associate in cooperative, sia che lavorino per proprio conto.

I benefici consistono nell'assicurazione invalidità, vecchiaia, superstiti e tubercolosi, nell'attribuzione di assegni familiari ai pescatori associati in cooperative od in compagnie, nell'assicurazione obbligatoria contro gli infortuni sul lavoro e le malattie professionali e nell'assicurazione malattie dei pescatori e delle loro famiglie.

Alla copertura degli oneri si provvede mediante contribuzioni a carico delle cooperative, delle compagnie e dei lavoratori autonomi ed a carico dello Stato, che esborsa annualmente la somma di lire 600 milioni a favore dell'I.N.A.M. e la somma di lire 150 milioni a favore dell'I.N.P.S. Sono in corso studi per determinare le modalità dell'assicurazione infortunistica per la quale la legge n. 250 non ha stabilito criteri precisi.

Sono in corso, altresì, studi per determinare le modalità per l'estensione dei benefici suddetti al personale che ha praticato la pesca, pur non disponendo dei documenti previsti dalla legislazione marittima.

#### *Case per pescatori*

Il Ministero ha potuto ottenere l'assegnazione di 1 miliardo di lire per case ai pescatori dal Ministero dei lavori pubblici, in applicazione della legge 9 agosto 1954, n. 640, per l'eliminazione delle case malsane. Il fondo non consente, peraltro, di provvedere alle costruzioni nella misura necessaria e sarebbe quanto mai opportuno che il Ministero dei lavori pubblici assegnasse ulteriori fondi per la costruzione di case per i pescatori.

#### *Legge 29 luglio 1957, n. 634*

Con la legge in oggetto sono state stabilite provvidenze a favore del Mezzogiorno e, all'articolo 5, specificamente a favore della pesca. Il Comitato dei ministri per il Mezzogiorno ha stanziato, in virtù di tale disposizione, la somma di 5 miliardi di lire per la pesca. Il fondo è amministrato dalla Cassa per il Mezzogiorno, che può concedere contributi pari al 40 per cento delle spese documentate sostenute per determinate categorie di opere e di attrezzature pescherecce. Le domande di concessione dei contributi sono istruite dalla Direzione generale della pesca e del Demanio marittimo, che, nel trasmettere le domande alla Cassa con le proprie proposte, persegue il programma di giungere alla motorizzazione dei natanti addetti alla pesca costiera, al rammodernamento di quelli destinati alla pesca alturiera, alla costruzione di unità adatte alla pesca atlantica ed allo sviluppo dell'organizzazione a terra per la conservazione e la distribuzione del pescato.

La Cassa per il Mezzogiorno ha ritenuto, peraltro, di limitare la sua assistenza al solo miglioramento delle attrezzature per la piccola pesca. È, invece, assolutamente necessario che si promuova anche la costruzione di natanti atti alla pesca atlantica, per alleggerire lo sfruttamento intensivo praticato nel Mediterraneo, e così giungere ad una minore importazione di prodotti ittici dallo Atlantico ed attrezzare a tale forma di pesca i nostri natanti.

*Credito peschereccio*

Al credito peschereccio provvede la legge 27 dicembre 1956, n. 1457, istitutiva dal fondo di rotazione per l'esercizio del credito stesso. Il fondo sarà costituito, nell'esercizio finanziario 1959-60, dalla somma di lire 2 miliardi e 600 milioni, con un aumento di 300 milioni di lire rispetto al precedente esercizio; il fondo consente di dare contributi per la costruzione di nuovi natanti, per impianti frigoriferi, per installazione di motori ed acquisto di attrezzature per la pesca, nella misura massima dell'80 per cento della spesa preventivata, al tasso d'interesse del 3 per cento ed a lungo termine e per un importo non superiore, per i singoli finanziamenti, ai 10 milioni di lire.

Potrebbe essere opportuno stanziare nuovi fondi per l'erogazione di concorsi statali sul pagamento degli interessi sui mutui pescherecci anche per spese superiori, come già previsto dalla legge 10 gennaio 1952, n. 26, attualmente inoperante per l'esaurimento dei fondi stanziati.

*Contributi a fondo perduto per il potenziamento della pesca*

Con leggi 8 gennaio 1952, n. 20; 6 agosto 1954, n. 47 e 27 dicembre 1956, n. 1459, sono stati stanziati in complesso 650 milioni di lire per la concessione di contributi a fondo perduto per il potenziamento delle attività pescherecce. La somma si è rivelata del tutto insufficiente ed è stato, perciò, predisposto altro apposito provvedimento di legge.

*Accordi e problemi internazionali*

Sono da segnalare:

1) il nuovo accordo di pesca italo-jugoslavo firmato il 20 novembre 1958 e che rimarrà in vigore sino al 30 aprile 1960, in base al quale, su versamento da parte italiana di un canone annuo di 900.000.000 di lire, la Jugoslavia ammette alla pesca 195 battelli italiani in tre zone facenti parte delle acque soggette alla sua giurisdizione.

Sono state emanate le disposizioni necessarie per l'applicazione dell'accordo e per l'osservanza delle sue clausole da parte dei pescatori.

2) La situazione della pesca nelle acque antistanti la Tunisia, a seguito della riserva di pesca disposta unilateralmente dalla Tunisia in una zona di alto mare ampia e mal delimitata, fino alla linea batimetrica di 50 metri. Nell'ultimo biennio i Tunisini hanno catturato 13 pescherecci italiani, di cui sette finora non restituiti. La mancanza di una protezione navale da parte di nostre unità militari ha incoraggiato e reso sempre più intransigenti le vedette armate tunisine. Al momento, sono allo studio possibilità di soluzione attraverso un eventuale nuovo trattato di commercio o navigazione italo-tunisino.

*Trasferimento volontario di unità da pesca dell'Adriatico*

La legge 13 marzo 1958, n. 281, prevede la concessione di una indennità di trasferimento e la corresponsione di un contributo per le spese di sistemazione ed avviamento nelle nuove basi ai motopescherecci che esercitano pesca di altura con reti a strascico e che vengono trasferiti volontariamente dall'Adriatico ad altri mari, in relazione alla critica situazione della pesca dell'Adriatico. Le domande pervenute sono più di ottanta, di cui 62 accoglibili, per un onere di circa 120 milioni di lire sui 460 all'uopo stanziati.

*Mercati ittici*

La disciplina dei mercati ittici è ora regolata dalla legge 25 marzo 1959, n. 125, secondo criteri analoghi a quelli previsti per i prodotti ortofrutticoli e le carni.

La necessità di una disciplina era stata ripetutamente prospettata da parte delle categorie interessate, in quanto la legge 12 luglio 1938, n. 1487, che regolava i mercati all'ingrosso del pesce, dava luogo a diversi inconvenienti. Il Ministero aveva, di conseguenza, di concerto con quello del Tesoro, istituito, nel febbraio del 1957, un'apposita Commissione per la revisione della regolamentazione

vigente. La Commissione predispose uno schema di disegno di legge che venne inviato all'esame delle altre Amministrazioni interessate. Nel frattempo venne emanato il decreto-legge 17 ottobre 1958, n. 387, recante norme sulle vendite all'ingrosso dei prodotti ortofrutticoli, delle carni e dei prodotti ittici, ma è noto che il decreto-legge in parola non fu approvato dalla Camera nei termini prescritti, con la conseguenza che ripresero ad avere validità, per i mercati ittici, le norme di cui alla legge del 1938; ciò sino all'entrata in vigore della ricordata legge 25 marzo 1959, n. 125, che disciplina ora la materia.

#### *Vertenze sindacali*

In seguito ad una vertenza sorta tra le organizzazioni interessate per il rinnovo del contratto di arruolamento alla parte per gli equipaggi dei motopescherecci di Molfetta, il Ministero, sentito il parere dell'Avvocatura generale dello Stato, ha impartito disposizioni, mediante apposita circolare, a tutte le Capitanerie di porto perchè siano eliminate dai contratti del genere le eventuali clausole che pongono a carico del « monte » le spese per contributi previdenziali ed assistenziali, in violazione alle leggi 17 agosto 1955, n. 1765, e 23 settembre 1937, n. 1918.

Dovranno ugualmente essere eliminate, o considerate come non apposte, le clausole che prevedano ritenute da praticare a favore delle Associazioni sindacali dei produttori e dei lavoratori della pesca.

#### *Sussidi ai pescatori indigenti*

Il bilancio del Ministero prevede uno stanziamento, peraltro limitatissimo, per la concessione di sussidi ai pescatori indigenti ed alle loro famiglie.

Dato il gran numero di richieste di sussidi che pervengono al Ministero, in relazione alle misere condizioni economiche della generalità dei pescatori, è possibile erogare solo sussidi di entità irrisoria: il sussidio-base, infatti, è di appena lire 2.000 e solo in caso di morte del pescatore si arriva alle lire 50.000.

### VIII. — IL TRATTAMENTO DELLA GENTE DI MARE

I complessi problemi che riguardano i marittimi sotto il profilo del trattamento economico, dell'orario di lavoro, della previdenza, ecc., sono dominati da alcune settimane dalla frattura determinatasi con le imprese armatoriali e dallo sciopero dichiarato e realizzato dall'8 giugno 1959.

L'agitazione ebbe inizio nello scorso anno in prossimità della scadenza del contratto di lavoro firmato nell'agosto 1956 che aveva la validità di due anni.

In un primo tempo l'agitazione interessava soltanto le Società di preminente interesse nazionale, ma poi venne estesa a tutte le imprese armatoriali.

Non è certamente nostro compito entrare nel merito della vertenza sindacale in corso, però dobbiamo auspicare che la nostra marina mercantile, gloriosa per tradizioni, ordinamento, capacità e precisione di rapporti, trovi la via di una sana collaborazione fra gli armatori e il personale dipendente, tecnico e manuale. Se da parte dei Sindacati si chiedono miglioramenti, se da parte degli armatori si risponde adducendo impossibilità e ragguagli con quanto percepiscono i lavoratori degli altri Paesi, pare a noi che non sia impossibile una equa intesa fra le parti, tenendo conto non soltanto delle necessità della produzione, della concorrenza, dei noli e dei costi, ma altresì delle esigenze della gente di mare.

Le parti, ispirandosi agli interessi superiori della Nazione ed alle reciproche necessità, dovrebbero raggiungere un accordo duraturo, sotto gli auspici del Ministero della marina mercantile. A tale riguardo, non possiamo non sottolineare l'opera paziente e tenace svolta dal ministro Jervolino e dallo stesso Presidente del Consiglio per conseguire una formula di transazione, capace di riportare la pace tra la gente del mare.

#### *Previdenza marinara*

In materia di previdenza dei marittimi è stato approvato dal Consiglio dei ministri,

uno schema di disegno di legge per il miglioramento del trattamento dei pensionati della Cassa nazionale previdenza marinara, predisposto dal Ministro della marina mercantile d'intesa con quello del Tesoro.

Tale miglioramento consiste sostanzialmente in una maggiorazione delle pensioni, in misura pari al 12 per cento del loro ammontare.

Il provvedimento, che avrà decorrenza dal 1° gennaio 1958, contempla anche la regolamentazione dei rapporti finanziari fra lo Stato e la citata Cassa in ordine agli oneri relativi al riconoscimento, ai fini previdenziali, dei vari servizi militari, e equiparati, compiuti dai marittimi.

Nello schema di provvedimento è contenuta una disposizione la quale prevede la delega al Governo per la riunificazione in un testo unico di tutte le disposizioni vigenti in materia di previdenza marinara.

La delega comprende anche la facoltà di coordinare le norme della previdenza marinara con quelle relative alle altre assicurazioni sociali gestite dall'Istituto nazionale di previdenza sociale e dalle Casse marittime per l'assicurazione contro gli infortuni e le malattie della gente di mare.

Il disegno di legge è stato già preso in esame nel novembre passato dal Consiglio dei ministri il quale, peraltro, prima di pronunciarsi, ha ritenuto di dover sentire in merito il parere del Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro.

Detto parere, comunicato recentemente, è favorevole al provvedimento, ma in esso è manifestata anche la necessità di un urgente riordinamento di tutta la previdenza marinara. Nel quadro di tale riordinamento dovrebbe procedersi ad una nuova regolazione dei rapporti finanziari Stato-Cassa nazionale previdenza marinara.

La Confederazione italiana degli armatori liberi, riferendosi al voto del Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro e facendo presente la critica situazione in cui versa l'armamento italiano a causa della congiuntura dei noli, ha chiesto che il disegno di legge sia modificato sopprimendo la disposizione

che prevede l'aumento dei contributi a carico degli armatori e dei marittimi.

Si tratterebbe, in sostanza, di fare versare allo Stato, durante l'esercizio finanziario 1959-1960, la somma di lire 3 miliardi, in luogo di quella di 2 miliardi prevista. Il miliardo da versare in più dovrebbe rappresentare l'equivalente del gettito contributivo che verrebbe meno con la rinuncia al proposito aumento dei contributi.

La richiesta della Confederazione degli armatori è stata segnalata al Ministero del tesoro, al quale è stata pure fatta presente l'urgenza di una decisione al riguardo data la necessità di avere subito una legge che consenta ai vecchi pensionati di beneficiare dei miglioramenti preannunciati in loro favore sin dal gennaio 1958.

#### *Addestramento professionale*

L'aumento delle iscrizioni nelle matricole di personale non qualificato costituisce un grave svantaggio per la preparazione tecnica degli equipaggi, preparazione tecnica che si va sempre più imponendo per la maggiore delicatezza dei congegni di bordo.

Si delinea così il paradosso di masse di marittimi disoccupati senza che vi siano, al momento opportuno, disponibili gli specialisti e i qualificati per le varie mansioni di bordo.

Qualcosa è stato fatto anche con l'iniziativa privata. Ma molto deve essere fatto, sia per la preparazione professionale dei giovani che si avviano al mare, sia per l'addestramento di coloro che, avendo superato l'età scolastica, possono essere recuperati mediante adeguati corsi di addestramento e di qualificazione.

È opportuno che il Ministero della marina mercantile collabori più strettamente con quelli dell'Istruzione e del Lavoro per il miglior sviluppo tanto dell'istruzione che dell'addestramento. Occorre anche rivedere tutto il problema delle scuole E.N.E.M. e degli istituti professionali marittimi alla luce della riforma che si va preparando nel quadro del piano per la scuola.

## LAVORO PORTUALE

*Concorsi per l'apertura dei ruoli dei lavoratori portuali*

Sono stati autorizzati concorsi per l'apertura dei ruoli dei lavoratori portuali a Venezia, Ravenna, Augusta, Milazzo, Pantelleria, Marsala, Mazara del Vallo, Alghero, Portici, Portoferraio, Imperia.

*Lavoratori portuali occasionali*

Il ricorso, sussidiario, alla mano d'opera occasionale è stato notevole, ma con variazioni sensibili da porto a porto: complessivamente oltre un milione di giornate lavorative nell'anno 1958.

*Trattamento economico dei lavoratori portuali*

Con decorrenza dal 1° settembre 1958 è stato proposto un aumento di carattere generale di lire 34,22 sulla cifra di salario considerata come base, per giornata lavorata, in ciascun porto; la proposta ha formato oggetto di esame da parte degli organi collegiali del lavoro portuale di ciascun porto.

Con circolare del marzo 1959 è stata autorizzata la revisione semestrale delle tariffe compensative del lavoro portuale con l'adozione del convegno di revisione salariale in vigore per l'Industria, convenientemente adattato alle specifiche esigenze del lavoro portuale e con opportuni correttivi in ciascun porto.

*Media nazionale dei guadagni dei lavoratori portuali*

La media « nazionale » (approssimata) dei guadagni per ogni giornata di effettivo lavoro nell'anno 1958 è stata di lire 3.650 circa; la media dei guadagni per « giornata vissuta »: lire 2.610 circa per ogni portuale.

Dal 1953 al 1957 si è avuto un progressivo aumento dei guadagni, per giornata vissuta, mentre nel 1958 si è registrata una lieve diminuzione rispetto al 1957 (L. 2.808).

*Comitato centrale del lavoro portuale*

È da segnalare che presso il Ministero della marina mercantile funziona un Comitato centrale del lavoro portuale (legge 4 giugno 1949, n. 422). Detto Comitato fornisce pareri all'Amministrazione sui problemi connessi all'attività organizzativa e di controllo del movimento delle navi nei porti ed al trattamento giuridico-economico del personale addetto a tali operazioni.

*Numero dei lavoratori portuali*

I lavoratori portuali registrati alla data del 31 dicembre 1958 erano 13.096.

## SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE

*Convenzione di Londra 1948 e norme nazionali sulla sicurezza della navigazione*

Il continuo progresso tecnico comporta la necessità di una legislazione e di una regolamentazione sempre adeguata ai tempi in materia di sicurezza della navigazione.

La ratifica della Convenzione di Londra del 1948 sulla sicurezza delle navi mercantili e della vita umana in mare ha, d'altro lato, resa necessaria una completa revisione dell'ordinamento della materia contenuta nel regio decreto-legge 23 maggio 1932, n. 719.

È stato predisposto uno schema di disegno di legge che contiene i principi basilari e rinvia la disciplina più minuta ad appositi regolamenti. Lo schema di legge, rielaborato sulla scorta dei pareri delle altre Amministrazioni interessate, sarà prossimamente sottoposto all'esame del Consiglio dei ministri, per la successiva presentazione al Parlamento.

*Conferenza di Londra del 1960 e del 1961*

Nel 1960 e 1961 si terranno a Londra due Conferenze internazionali per l'aggiornamento, rispettivamente, della Convenzione del 1948 sulla sicurezza della navigazione e della Convenzione del 1930 sulla linea di massimo carico.

Il Ministero ha già iniziato lo studio dei relativi problemi e ha raccolto un ricco materiale di documentazione.

Si è nel frattempo, deliberato di sospendere la revisione del regolamento per la sicurezza della navigazione, in attesa dei risultati delle due Conferenze di Londra, in modo da procedere alla revisione stessa anche sulla scorta dei nuovi elementi che scaturiscono da tali Convenzioni.

#### *Regolamento per il trasporto dei passeggeri*

Il regolamento vigente risale al 1897; la sua completa rielaborazione è stata già effettuata, ed ora dovrà seguire la procedura per l'emanazione.

#### *Regolamento sull'imbarco, trasporto e sbarco delle merci pericolose*

Il regolamento vigente risale al 1903. La Commissione incaricata della sua revisione ha dovuto procedere ad un attento esame dei problemi connessi con i continui progressi tecnici e con le nuove necessità nel campo dei trasporti, ricostruendo su nuove basi tutta la disciplina, che presenta alcuni aspetti del tutto nuovi, quale quello del trasporto delle sostanze radioattive.

#### *Norme per la prevenzione degli abbordi in mare*

Con legge 31 marzo 1954, n. 107, vennero stabilite le nuove norme per la prevenzione degli abbordi in mare, rese conformi a quelle contenute nella Convenzione di Londra del 1948.

Si è presentata la necessità di rielaborare queste norme ed il disegno di legge relativo è all'esame della Camera dei deputati.

#### *Convenzioni internazionali in materia radioelettrica*

Sono in corso di studio numerosi problemi derivanti dalla ratifica della Convenzione di Londra del 1948 e di quella d'Atlantic City del 1947 sulle radiocomunicazioni. Tali problemi riguardano il completamento del servi-

zio meteorologico per le navi mercantili ed il miglioramento e la riorganizzazione della rete di stazioni costiere per il servizio radioelettrico.

#### *Sicurezza della navigazione per le piccole navi*

Le norme concordate in sede internazionale e trasfuse nel diritto interno non si estendono a tutte le navi: ne rimangono escluse, in particolare, le piccole navi da carico ed i motopescherecci, per i quali l'Amministrazione deve, pertanto, dettare le norme opportune. Sull'argomento sono state già emanate diverse circolari ed è in corso l'emanazione di altre norme.

#### *L'impiego del radar*

L'impiego sempre crescente del radar sul naviglio nazionale è oggetto di attento studio e si è esaminata l'opportunità di dettare specifiche norme tecniche, sull'impiego del radar a bordo e di fissare particolari requisiti di addestramento per il personale specializzato addettovi, rendendo obbligatoria la frequenza ai corsi di addestramento.

#### *Problemi del trasporto degli emigranti*

Le 29 navi di bandiera italiana addette a tale traffico nel corso del 1958 appartengono ad otto imprese armatoriali: « Italia » - « Lloyd Triestino » - « Sitmar » - « Congar » - « S.I.O.S.A. » - « Lauro » - « Costa » e « Fratelli Grimaldi ». Il trasporto di emigranti dall'Italia è stato effettuato, nell'anno, anche da 15 navi di bandiera straniera.

Nel corso del 1958 i noli d'imperio per il trasporto di emigranti hanno subito alcuni aumenti rispetto al 1957, e precisamente del 6,5 per cento per il Centro America ed il Sud Africa, del 4,5 per cento per il Sud America e del 6 per cento per l'Australia.

### IX. — LA NUOVA SEDE DEL MINISTERO

Nel chiudere queste note, riteniamo doveroso ricordare, sia pure brevemente, due esigenze indilazionabili per gli aumentati

compiti del Ministero della marina mercantile e cioè:

- 1) il problema della *sede del Ministero*;
- 2) l'adeguamento dei ruoli *del personale*.

1. — Circa la soluzione del problema della sede, è ben ricordare che il Ministero della Marina mercantile sin dal 1955 iniziava le pratiche per la costruzione di un idoneo edificio, al fine di eliminare gli inconvenienti derivanti dalla insufficienza dei locali adibiti a sede degli uffici del Ministero e della dislocazione di essi in cinque differenti località (Piazza della Minerva, n. 38 - Via XXIV Maggio, n. 11 - Via del Gesù, n. 62 - Largo Teatro Valle, n. 6 e Piazza Poli n. 37).

Con la legge 19 dicembre 1956, n. 1446, veniva stanziata la somma di 475 milioni per la costruzione, su un'area demaniale, a Piazzale Clodio, della nuova sede, ma tale possibilità sfumava successivamente e, dopo infruttuose trattative col Comune di Roma per l'acquisto di un'area al Viale Cristoforo Colombo, l'Amministrazione avviava trattative con l'E.U.R.

L'Ente Esposizione Universale di Roma predispose, in un primo tempo, un progetto di massima secondo il quale il nuovo edificio, che doveva sorgere su un'area della superficie di 17.500 metriquadri, nel comprensorio dell'E.U.R., avrebbe comportata una spesa di lire 1.500.000.000.

Successivamente l'E.U.R. comunicava che il nuovo edificio avrebbe dovuto essere costruito, sempre nel comprensorio dell'E.U.R., ma in altra zona, e più precisamente sul Viale della Civiltà Romana, e che tale edificio avrebbe comportato una maggiore spesa.

È in via di ultimazione il computo del costo definitivo cui far fronte: il Ministero della marina mercantile interesserà quello del Tesoro per ottenere un aumento dei fondi già stanziati.

Il Senato si riserva di assumere le proprie determinazioni quando l'istruttoria della pratica sarà ultimata; per ora si limita ad auspicare che, al più presto, si possa entrare nella fase esecutiva e di realizzazione del problema, inquantochè l'attuale stato degli Uffici ministeriali è inadeguato ed indecoroso.

2. — Parallelamente al problema della sede, si impone la soluzione di quello — non meno urgente — dell'adeguamento dei ruoli del personale alle nuove esigenze ed ai nuovi compiti del Ministero della marina mercantile.

Si tratta di un certo ampliamento dei ruoli esistenti — da contenere nei limiti indispensabili — dell'istituzione del nuovo ruolo organico nella carriera di concetto amministrativo e contabile, che deve adempiere delicati compiti nell'ambito del Ministero stesso.

Con la fiducia che i voti sopra formulati verranno presi in considerazione dai competenti organi e che il Ministero della marina mercantile, di concerto con tutta l'economia italiana, potrà perfezionare sempre più la sua efficienza tecnico-amministrativa, ci onoriamo invitare i colleghi a confortare con la loro approvazione lo stato di previsione della spesa del Ministero della Marina mercantile per l'esercizio finanziario 1 luglio 1959-30 giugno 1960.

RESTAGNO, *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 1959 al 30 giugno 1960, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

**Art. 2.**

Per l'esercizio finanziario 1959-60 è autorizzata la spesa straordinaria di lire 100 milioni per le sistemazioni difensive previste dalla legge 17 luglio 1954, n. 522, modificata dalla legge 25 luglio 1956, n. 859, e dalla legge 24 marzo 1958, n. 328.

**Art. 3.**

Per l'esercizio finanziario 1959-60 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.