

SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

(N. 939-A)

RELAZIONE DELLA 7^a COMMISSIONE PERMANENTE

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

(RELATORE FLORENA)

SUL

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro del Bilancio e ad interim del Tesoro

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 30 GENNAIO 1960

Comunicata alla Presidenza il 30 maggio 1960

Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile
per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1960 al 30 giugno 1961

INDICE

| | |
|--|--------|
| PREMESSE | Pag. 3 |
| 1. — PROBLEMI AMMINISTRATIVI | 5 |
| a) STRUTTURA DEL BILANCIO | 5 |
| b) STRUTTURA DELL'AMMINISTRAZIONE CENTRALE | 7 |
| c) STRUTTURA DELL'AMMINISTRAZIONE PERIFERICA | 8 |
| d) ALTRI PROBLEMI AMMINISTRATIVI | 10 |
| 2. — PROBLEMI ECONOMICI E DI POLITICA MARITTIMA | 10 |
| a) EVOLUZIONE DELLA SITUAZIONE GENERALE DEI TRAFFICI MARITTIMI | 10 |
| b) RIFLESSI DELLA SITUAZIONE GENERALE E SVILUPPO DELLA MARINA MERCANTILE ITALIANA (STATISTICHE) | 13 |
| c) PROBLEMI DI STRUTTURA E DI ORGANIZZAZIONE DELL'INDUSTRIA DELL'ARMAMENTO - RAPPORTI INTERNAZIONALI - CONFERENZE | 24 |
| d) L'INDUSTRIA CANTIERISTICA - LA LEGGE TAMBRONI E IL PROBLEMA DEGLI AIUTI NEL QUADRO DEL M.E.C. - CREDITO NAVALE | 27 |
| e) RINNOVO DELLE CONVENZIONI PER I SERVIZI MARITTIMI SOVVENZIONATI DI PREMI- NENTE INTERESSE NAZIONALE - ALTRI SERVIZI SOVVENZIONATI | 32 |
| f) ARMAMENTO LIBERO | 42 |
| g) TRAFFICO PORTUALE E PROBLEMI RELATIVI - LAVORO PORTUALE | 43 |
| 3. — PROBLEMI TECNICI RELATIVI AL LAVORO MARITTIMO | 47 |
| a) IL LAVORO MARITTIMO | 47 |
| b) ISTRUZIONE MARINARA | 49 |
| c) PREVIDENZA MARINARA | 53 |
| 4. — LA PESCA | 54 |
| a) INSUFFICIENZA DELL'ATTUALE ORGANIZZAZIONE - IMMISSIONE DELLA RICERCA SCIENTIFICA E BIOLOGICA NELLA COMPETENZA DEL MINISTERO | 54 |
| b) PROBLEMA ECONOMICO E POLITICO (STATISTICHE) | 55 |
| c) NUOVE INIZIATIVE | 60 |
| d) RAPPORTI POLITICI | 61 |
| e) NUOVA REGOLAMENTAZIONE | 63 |
| 5. — DEMANIO | 63 |
| CONCLUSIONI | 64 |
| DISEGNO DI LEGGE | 65 |

ONOREVOLI SENATORI. — L'esame di tutti i complessi problemi che si collegano alla attività del Ministero della marina mercantile richiede certamente un tempo superiore a quello che io ho avuto a disposizione per presentare una relazione completa ed esauriente all'esame dell'Assemblea.

Mi conforta la considerazione che le ampie e nutrite relazioni presentate da miei illustri colleghi particolarmente esperti negli esercizi passati e gli interessanti dibattiti che si sono svolti in Assemblea saranno ancora validi per i rilievi che potranno essere fatti sui problemi prospettati nel passato e risolti e su quanto ancora non è stato realizzato. Quando si considera la meravigliosa opera svolta dalla fine del conflitto ad oggi e che ha permesso di riportare la potenzialità della nostra flotta dalle 300.000 tonnellate di stazza lorda ai 5.000.000 circa di oggi non si può non restare veramente entusiasti perchè tali realizzazioni sono l'indice della vitalità del nostro popolo, e onorano tutta la Marina mercantile in tutte le forme di attività; cantieristica (maestranze e tecnici relativi), delle imprese armatoriali, dei lavoratori del mare, dei governi e assemblee legislative, per il complesso degli interventi che hanno facilitato e reso possibile quanto è avvenuto.

PREMESSE

Facendo tesoro di quanto l'illustre senatore Jervolino, attuale Ministro della marina mercantile, ebbe ad osservare nella sua relazione alla Camera sul bilancio del Ministero della marina mercantile per l'esercizio 1957-58, ritengo anch'io che un criterio di grande utilità e praticità per un relatore può essere quello di prendere lo spunto dai precedenti, e cioè, nel caso in concreto, dai problemi messi particolarmente in luce nelle relazioni sui bilanci degli esercizi antecedenti. Ciò potrà permettere, all'atto pratico, di scorgere, in una efficace sintesi, quali siano stati i progressi, in quali settori la situazione sia, eventualmente, rimasta invariata

e quali siano, di conseguenza, i problemi ancora insoluti, ai quali occorre aggiungere, naturalmente, quelli che sono sorti nel frattempo e che debbono trovare una loro soluzione.

Questa premessa potrà sembrare ad alcuno suscettibile di dare un'impostazione eminentemente critica, perchè in tal modo possono essere messi chiaramente in luce gli aspetti negativi, connessi alla constatazione che molti problemi sussistono, anche se le soluzioni tentate siano state molte; ma penso che un esame critico del genere debba essere fatto, perchè, al tempo stesso, esso potrà consentirci di mettere in luce anche ciò che si è fatto, gli aspetti positivi, cioè, della situazione, aspetti positivi che certamente sono molti e prevalgono nettamente. Possiamo, anzi, dire che se troveremo degli aspetti negativi, potremo facilmente convincerci che la maggior parte almeno di essi è dovuta a situazioni obiettive, quali, ad esempio, l'andamento del mercato dei noli, che ha fatto notevolmente peggiorare negli ultimi due anni la situazione della flotta italiana, ma che, ovviamente, non può essere imputato a manchevolezze o deficienze passate. Per altri settori potremo avere, forse, l'impressione che le cose non siano mutate, che le deficienze che gli illustri relatori riscontravano negli anni scorsi si presentano ancora in una certa misura, ma dobbiamo anche considerare che alcuni problemi di fondo non possono essere risolti in un breve giro di anni, bensì richiedono un'opera faticosa e tenace nel corso di periodi di tempo sufficientemente lunghi, ovvero lunghi studi e la certezza che le soluzioni che ci si accinge a varare siano le più sicure, le più idonee, le più meditate in vista di raggiungere determinati effetti.

D'altra parte, esaminando i singoli problemi, si può osservare una evoluzione che, se pure lenta, si deve al fatto che non è possibile a volte eliminare rapidamente una situazione determinatasi e aggravatasi in lunghi anni, o provocata dalla struttura della nostra economia. Ond'è che, se ci è possibile constatare nel tempo un miglioramento graduale ed evidente, ciò può portarci ad un giudizio serenamente favorevole, anche se il male non sia stato completamente eliminato.

Questo discorso può valere soprattutto per ciò che riguarda la composizione della nostra flotta per età, la quale, a causa dei criteri di necessità coi quali fu operata la ricostruzione, era tra le meno favorevoli del mondo. Per eliminare questi inconvenienti occorrono, innanzi tutto provvidenze, investimenti, tempo per realizzare determinati programmi: l'importante è che il problema sia sentito e che sia fatta qualcosa per risolverlo e, da questo punto di vista, possiamo certamente affermare, anticipando l'esposizione statistica che segue, che se ancor oggi vi sono in Italia numerose navi di età non recente; esse sono in numero molto, ma molto minore di quanto non fossero dieci, cinque, tre anni or sono, mentre molte di più che non dieci, cinque o tre anni fa, sono le navi di nuova costruzione.

In una situazione del genere si potrà certo parlare legittimamente della necessità di progredire ancora, di migliorare vieppiù la situazione, ma non si potrà dire che il confronto con il passato non sia decisamente positivo.

Si potrà affermare in altri settori che provvedimenti già richiesti in passato non sono ancora operanti. Credo di potere però affermare che non ci sono problemi prospettati che non siano stati presi in considerazione e per parecchi di essi si può rilevare che la soluzione è avviata e anche in fase avanzata di realizzazione pratica: ricordo, ad esempio, il problema del credito navale, che, al momento in cui scrivo, non è, in effetti, ancora risolto, ma per il quale esiste già un progetto di legge il cui iter si svolgerà colla ripresa dei lavori parlamentari.

Infine, come avrò occasione di accennare, per qualche importante problema, siamo alla fase risolutiva.

In definitiva, in questa mia premessa mi preme dar atto al Ministero della marina mercantile — che a mio giudizio è vivo e operante — che la sua attività ha portato, e porta, a risultati positivi; che esso sente i problemi delle attività marittime, se ne preoccupa e se ne occupa, che, mercè sua, si sviluppa una linea politica e una regolamentazione i cui frutti potranno essere messi in evidenza, ove tra qualche anno gli illustri

colleghi che riferiranno sul bilancio avessero la stessa mia idea di rifarsi ai problemi enunciati nelle relazioni precedenti.

Quanto ho detto sinora può essere, al tempo stesso, una premessa ed una conclusione: una premessa, nel senso che ho esposto il criterio fondamentale che mi guiderà nel lavoro; una conclusione, nel senso che ho già anticipato un giudizio favorevole sul complesso dell'attività del Ministero di cui ci occupiamo. Naturalmente, il mio compito non finisce qui, perchè quel criterio e quel giudizio devono, ora, essere riferiti ai singoli settori di attività, per vedere cosa è stato fatto nei singoli settori, cosa rimane da fare, cosa l'Amministrazione sta facendo e progettando di fare in relazione a specifici problemi che attendono una definitiva soluzione.

Mi permetterò, pertanto, di redigere un breve sommario dei criteri coi quali ho riordinato la materia della presente relazione:

1. — *Problemi amministrativi:*

- a) struttura del bilancio;
- b) struttura dell'Amministrazione centrale;
- c) struttura dell'Amministrazione periferica;
- d) altri problemi amministrativi.

2. — *Problemi economici e di politica marittima:*

- a) evoluzione della situazione generale dei traffici marittimi;
- b) riflessi della situazione generale e sviluppo della Marina mercantile italiana (statalistiche);
- c) problemi di struttura e di organizzazione dell'industria dell'armamento; rapporti internazionali; conferenze;
- d) industria cantieristica, la legge Tambroni e il problema degli aiuti nel quadro del M.E.C., e credito navale;
- e) rinnovo delle convenzioni per i servizi di preminente interesse nazionale; altri servizi sovvenzionati;
- f) armamento libero;

LEGISLATURA III - 1958-60 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

g) traffico portuale e problemi relativi; lavoro portuale.

3. — *Problemi tecnici relativi al lavoro marittimo:*

- a) il lavoro marittimo;
- b) istruzione marinara;
- c) previdenza marinara.

4. — *La pesca:*

a) insufficienza dell'attuale organizzazione: immissione della ricerca scientifica e biologica nella competenza del Ministero;

b) problema economico e politico (stатistiche);

- c) nuove iniziative;
- d) rapporti politici;
- e) nuova regolamentazione.

5. — *Demanio.*

1. — PROBLEMI AMMINISTRATIVI

a) STRUTTURA DEL BILANCIO

Lo stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile, per l'esercizio finanziario 1960-61, presenta una spesa complessiva di lire 19.859.700.000, di cui:

| | |
|---|-------------------|
| per spese effettive ordinarie | L. 6.454.700.000 |
| per spese effettive straordinarie | » 13.385.000.000 |
| | <hr/> |
| | L. 19.839.700.000 |
| per movimento di capitali | » 20.000.000 |
| | <hr/> |
| Totale | L. 19.859.700.000 |

È da tener conto che, per le sovvenzioni alle Società di navigazione di preminente interesse nazionale, è stata inoltre accantonata, negli appositi fondi speciali del Ministero del tesoro, la somma di lire 22 mi-

liardi 131.900.000 per la parte effettiva, per cui complessivamente le spese di pertinenza del Ministero della marina mercantile ammontano, in sostanza, a lire 41 miliardi 991.600.000.

Le « spese effettive » sono distinte come segue:

lire 3.069.800.000 per oneri di carattere generale per il funzionamento dei vari servizi dell'Amministrazione. Tali oneri riguardano principalmente: spese per il personale in attività di servizio, lire 2.041.700.000; per il debito vitalizio e trattamenti similari, lire 720.000.000 e per i servizi delle Capitanerie di porto, lire 216.000.000;

lire 3.137.300.000 per sovvenzioni a Società di navigazione assuntrici di servizi marittimi (linee sovvenzionate di carattere locale dell'arcipelago toscano, delle isole partenopee e pontine, delle isole Eolie, delle isole Egadi, Pelagie, Ustica e Pantelleria e del Medio e Alto Adriatico) escluse, quindi, le sovvenzioni alle Società di preminente interesse nazionale;

lire 13.000.000.000 per contributi a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento;

lire 200.000.000 per le sistemazioni difensive sulle navi mercantili;

lire 432.600.000 per spese varie.

Le spese per il movimento di capitali, costituite da partite che si compensano con la entrata, ammontano a lire 20.000.000.

In confronto all'esercizio precedente (1959-60), le spese previste nel bilancio in esame presentano, nel complesso, una riduzione di lire 6.287.900.000, di cui lire 5 miliardi 987.900.000 per la parte effettiva e lire 300.000.000 per la parte relativa alle spese per movimento di capitali.

La minore spesa effettiva di lire 5 miliardi 987.000.000 è connessa alle seguenti variazioni:

diminuzione di lire 1.900.000.000 nei contributi a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento, determinata dalla differenza fra la riduzione di lire 2.000.000.000 in relazione allo sviluppo delle autorizzazioni di spesa derivante dalla leg-

ge 24 marzo 1958, n. 328, recante modifiche alla legge 25 luglio 1956, n. 859 e 17 luglio 1954, n. 522 e l'aumento di lire 100.000.000 relativo alle spese per le sistemazioni difensive sulle navi mercantili;

diminuzione di lire 4.550.000.000 nelle spese per sovvenzioni alle Società di navigazione assuntrici di servizi marittimi, per l'eliminazione dello stanziamento relativo ai saldi per sovvenzioni alle predette Società, in relazione ad apposite misure in corso intese alla sistemazione della materia;

diminuzione di lire 200.071.000 nella spesa per la pesca, in dipendenza della cessazione dell'onere derivante dal contributo annuo agli armatori di natanti addetti alla pesca a strascico ed iscritti nelle matricole dei compartimenti marittimi dell'Adriatico per il trasferimento di tali natanti in altri compartimenti (legge 13 marzo 1958, numero 281) e dell'onere relativo al concorso dello Stato negli interessi in operazioni di credito per la pesca.

Le spese per « movimento di capitali », indicate nel bilancio in lire 20 milioni, presentano una diminuzione, rispetto all'esercizio 1959-60, di lire 300 milioni per la cessazione dell'onere recato dalle leggi 27 dicembre 1958, n. 1457 e 13 marzo 1958, numero 281. L'importo di lire 20 milioni è costituito da partite compensative con l'entrata.

Prescindendo da considerazioni analitiche sulle variazioni relative ai singoli capitoli, è da osservare che, per l'esercizio 1960-61 sono previsti maggiori stanziamenti, peraltro nella modesta misura di lire 662.150.000, in buona parte assorbite dai maggiori oneri (lire 238.700.000 in applicazione della legge 27 maggio 1959, n. 324) per il personale, soltanto nella categoria delle spese effettive della parte ordinaria.

La spesa prevista per il Ministero, nello esercizio in esame, non riflette un impegno finanziario, da parte dello Stato, adeguato ai problemi che in atto sussistono per il potenziamento di un settore, quale quello marittimo, di tanta importanza nella vita economica del Paese.

Questo rilievo è stato regolarmente ricorrente in tutte le relazioni dei colleghi che mi hanno preceduto. Non solo mancano adeguati fondi per sviluppare una politica marinara di ampie vedute, ma fanno difetto anche quelli relativi alle più impellenti necessità d'istituto dell'Amministrazione.

Posso citare alcuni esempi:

1) Cap. 9 (paghe, altri assegni... operai giornalieri assunti con contratto di diritto privato) lire 24.000.000.

Lo stanziamento predetto, per il quale il Ministero del tesoro non ha mai concesso aumenti, si presenta maggiormente deficitario all'effettivo fabbisogno anche per la recente aggregazione alla Cassa unica assegni familiari per le variazioni delle indennità di contingenza e per l'aumento delle paghe per il rinnovo del contratto di lavoro;

2) Cap. 11 (compensi speciali in eccedenza ai limiti stabiliti per il lavoro straordinario) lire 12.000.000.

Anche questo capitolo dovrebbe essere aumentato in relazione alle accresciute prestazioni del personale per i compiti d'istituto del Ministero;

3) Cap. 14 (indennità e rimborso delle spese di trasporto per le missioni all'estero) lire 2.000.000.

Stanziamento addirittura irrisorio, data la crescente necessità di inviare all'estero funzionari per missioni, prese di contatto, scambi di notizie, ricerche, sempre più intensi per servire una attività internazionale per eccellenza, quale è la marina mercantile;

4) Cap. 17 (gettoni di presenza) lire 2 milioni.

È assolutamente insufficiente alle necessità per il considerevole numero di varie commissioni. Nuove importanti commissioni permanenti, come quelle previste dalla legge sulla sicurezza della navigazione, dovranno entrare in attività al più presto;

5) Cap. 22 (spese per il funzionamento delle commissioni) lire 400.000.

Anch'esso ha bisogno di un congruo aumento per far fronte alle necessità per il funzionamento delle commissioni;

6) Cap. 25 (spese postali, telegrafiche e telefoniche) lire 8.000.000.

È appena sufficiente a coprire i 3/4 del fabbisogno;

7) Cap. 30 (spese della biblioteca) lire 2 milioni.

Va integrato, perchè insufficiente per lo acquisto di volumi che si rendono necessari per il continuo aggiornamento della biblioteca; acquisto di opere tecniche indispensabili per il lavoro d'ufficio e per la preparazione professionale dei funzionari;

8) Cap. 32 (spese per le statistiche) lire 1.000.000.

Dimostratosi sempre inferiore alle necessità per l'attuazione anche di un piano minimo di utilizzazione di fondi.

b) STRUTTURA DELL'AMMINISTRAZIONE CENTRALE

Quelli relativi alla struttura dell'Amministrazione sono dei problemi permanenti, in quanto sempre rinnovantisi man mano che il tempo evolve ed evolvono anche i motivi dell'intervento statale e lo stesso strumento di tale intervento, che è precisamente l'Amministrazione.

A questa evoluzione il personale tenta di adeguarsi nel miglior modo possibile, ed è per questo che nelle relazioni di bilancio non manca mai il doveroso omaggio a simile fatica. Io non posso, pertanto, esimermi dal formulare un apprezzamento delle qualità, dello spirito di iniziativa, della volontà dei dipendenti dell'Amministrazione della marina mercantile, dai gradi più elevati a quelli più umili, e lo faccio tanto più volentieri in quanto in questa Amministrazione vive una tradizione, di lunghissima data, di personalità che dettero il loro nome alla cultura marina-
ra italiana: Carlo Bruno, Giulio Ingianni, Pino Fortini, ecc., tradizione che viene continuata da un vivaio di giovani studiosi specializzati nei vari problemi giuridici, tecnici, economici, amministrativi della marina mercantile.

Questa attività di studio è elemento di formazione professionale in una Ammini-

strazione eminentemente tecnica quale è quella della Marina mercantile: ma essa serve anche a segnalare esattamente la vastità dei problemi da affrontare e dei provvedimenti per la cui realizzazione pratica occorre anche il personale di concetto ed esecutivo. Ora, se dobbiamo considerare i crescenti problemi derivanti dalla materiale espansione dell'azione statale nel poliedrico settore della Marina mercantile e della pesca, dobbiamo riconoscere che la situazione è tale da richiedere un'urgente soluzione.

Negli ultimi nove anni di evoluzione continua, il Ministero, dopo aver consolidato la propria struttura sviluppando i suoi servizi secondo direttive razionali, ha invece mantenuto *immutata la propria organizzazione*. Frattanto, il tonnellaggio della marina mercantile si è raddoppiato, la produzione della industria cantieristica si è triplicata o quadruplicata, il traffico portuale si è raddoppiato, la pesca è diventata un'attività che evolve sempre più verso forme industriali. E i problemi tecnici non sono divenuti meno pressanti: la sicurezza della navigazione nei suoi molteplici aspetti richiede un'attrezzatura di uffici per controlli, esami tecnici, studi e ricerche, mentre il personale addetto deve affrontare i compiti essenziali, mentre lavora alacremente per la preparazione della riforma della legislazione nazionale, nonché della regolamentazione internazionale. Problemi nuovi come la propulsione nucleare non potranno essere affrontati senza l'intervento determinante dello Stato per gli interessi politici, strategici, economici, tecnici e di sicurezza; ed è questa un'esigenza da tenere presente per la formazione dei quadri.

Vi è anche una profonda evoluzione d'ordine politico.

La creazione del Mercato comune europeo ed i suoi riflessi diretti o indiretti sui traffici marittimi: per le infrastrutture portuali, per la *vevata quaestio* degli aiuti alla produzione, che insidia la possibilità di continuare nella legislazione a favore delle costruzioni navali; per il diritto di stabilimento delle imprese e dei lavoratori, per la industria e il commercio dei prodotti pescherecci, ecc. ecc. Accanto ai problemi del

M.E.C. vi sono quelli del diritto del mare, oggetto della Conferenza di Ginevra ora in corso, che tanta parte potrà avere sul destino marinaro di molti Paesi, compreso il nostro; la partecipazione ad organismi internazionali come l'I.M.C.O., in seno al quale la posizione dell'Italia è veramente lusinghiera.

L'attività internazionale è diventata tanto intensa che talvolta manca la possibilità materiale di essere presenti a tutte le assise nelle quali si dibattono vitali problemi della nostra vita marinara. Donde un'ulteriore ragione per un adeguamento numerico del personale.

Mi risulta che lo studio della revisione dei ruoli organici si è concretato nella elaborazione di un organico progetto di legge che il Ministero ha ora inviato in esame presso le varie amministrazioni competenti. Esso prevede un potenziamento delle grandi unità direzionali nel senso di attribuire, tra l'altro, la pesca ad una speciale Direzione generale con esclusiva competenza su di essa, in funzione dello sviluppo preso da questa importante attività produttiva. Mi auguro che nella nuova Direzione generale rientri anche la disciplina degli istituti di ricerca biologica e talassografica, per ora rientrante nelle competenze del Ministero dell'agricoltura.

Il progetto prevede la costituzione di un nucleo di funzionari di concetto dei quali la Amministrazione tuttora manca. Come noto, essi costituiscono la vera e propria infrastruttura delle Amministrazioni per l'assolvimento dei compiti di carattere amministrativo, contabile o tecnico, e di segreteria nonché di cancelleria civile e penale nelle stesse capitanerie di porto.

Esprimo pertanto il voto che questo progetto trovi al più presto realizzazione per rendere più operante l'attività dell'Amministrazione.

Un problema che si impone è quello della nuova sede del Ministero. Il vecchio palazzo della Minerva non è nemmeno in condizione di contenere tutti gli uffici. Quattro sedi succursali esistono sparse per la capitale. Spesa quindi di fitto, mezzi di trasporto, perdita di tempo per il personale e mancanza di facili collegamenti.

Risulta che la pratica, felicemente avviata, sarebbe ora ferma per insufficienza del finanziamento previsto.

Mi permetto quindi di rivolgere all'onorevole Ministro la più viva sollecitazione perchè l'opera sia realizzata e al più presto.

c) STRUTTURA DELL'AMMINISTRAZIONE PERIFERICA

Sedi da sistemare

L'espletamento dei servizi d'istituto attribuiti alle capitanerie di porto si effettua attraverso 376 comandi di porto o di approdo dislocati lungo la costa. Centoventi di questi uffici sono sistemati in locali demaniali marittimi, centottantasette utilizzano le sedi della Guardia di finanza o degli Uffici doganali, mentre i rimanenti sessantanove hanno sede in locali d'affitto di proprietà privata.

Molte delle suddette sedi non corrispondono per capienza, per funzionalità o per le riparazioni di cui necessitano alle effettive esigenze degli uffici.

In proposito occorre ricordare che le capitanerie di porto di Torre del Greco e Vibo Valentia Marina sono attualmente sistemate in locali privati, presi in fitto, assolutamente inadeguati e che la capitaneria di Crotona è ubicata in locali tanto vetusti da rendere necessario l'abbandono di una parte di essi per non mettere in pericolo l'incolumità del personale.

Anche gli Uffici circondariali marittimi di Procida, Mazara del Vallo, Termini Imerese, Riposto e Grado sono sistemati in locali privati, d'affitto, assolutamente inadeguati per ampiezza e sistemazione: ho voluto riportare le testuali parole della relazione dell'onorevole Jervolino al bilancio 1957-58 per provare che la situazione, purtroppo, è rimasta praticamente immutata, se non è peggiorata per i tre anni trascorsi in più.

L'aumento da 17 a 20 milioni previsto nello stanziamento del capitolo 59 potrà permettere una migliore manutenzione ordinaria degli uffici dei Comandi di porto. Ma ciò non basta, per cui si rende necessario

chiedere al competente Ministero dei lavori pubblici che tenga in adeguata considerazione le necessità inerenti alla manutenzione straordinaria delle sedi esistenti e di quelle da costruire.

Arredamento e funzionamento degli uffici

Per l'esercizio finanziario 1960-61 il bilancio prevede l'assegnazione di fondi per le spese occorrenti per l'arredamento ed il funzionamento degli uffici, delle caserme e dei corpi di guardia.

Gli stanziamenti previsti per tali occorrenze nei capitoli 57 (illuminazione, riscaldamento, consumo d'acqua, spese telefoniche), 62 (caserme e corpo di guardia), 63 (acquisto di attrezzi e pubblicazioni tecniche per i servizi delle capitanerie di porto) non sono adeguati alle effettive esigenze dei servizi.

Malgrado l'aumento, del resto di appena due milioni, apportato allo stanziamento di cui al capitolo 57, permane pressochè immutata la situazione di disagio derivante dalle assegnazioni insufficienti, per le suindicate categorie di spese, già rilevata negli esercizi precedenti.

Così, per quanto si riferisce, ad esempio, agli attrezzi ed alle pubblicazioni tecniche, non sarà ancora possibile provvedere al completo reintegro delle attrezzature e delle dotazioni andate totalmente distrutte in seguito all'ultimo conflitto, per cui, come negli esercizi scorsi, si dovranno limitare le forniture allo stretto indispensabile, che consenta di garantire un minimo di efficienza degli uffici.

Bisognerebbe, inoltre, provvedere con urgenza a fornire le capitanerie di porto e qualcuno degli uffici minori più importanti di apparecchi radiotelefonici ricetrasmittenti, assolutamente necessari per l'espletamento dei servizi attinenti alla sicurezza della vita umana in mare.

L'esperienza degli ultimi anni ha dimostrato che, in occasione di sinistri marittimi, i Comandi dei porti hanno spesso ricevuto con considerevole ritardo le notizie necessa-

rie per disporre l'immediato invio dei soccorsi.

Ciò in quanto in molte località costiere, nelle ore serali e notturne e nei giorni festivi, gli uffici telegrafici rimangono chiusi, per cui 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 ne sono pure forniti, dotando di detti apparecchi anche i Comandi di porto, verrebbe a crearsi una rete di comunicazioni R.T. idonee a garantire l'immediato arrivo delle notizie dei sinistri avvenuti, sia al largo che in località isolate della costa.

Occorrerebbe, inoltre, dotare di una attrezzatura antincendi i Comandi di quei porti nei quali non esiste un distaccamento di vigili del fuoco e dove è, quindi, necessario che l'autorità marittima disponga di mezzi di pronto intervento per i casi di emergenza.

Dotazioni per i servizi portuali e di polizia marittima

L'espletamento dei servizi d'istituto delle capitanerie di porto e degli Uffici marittimi richiede un'adeguata attrezzatura di mezzi di trasporto terrestri e navali.

Tale attrezzatura si rende, ad esempio, necessaria per poter prontamente intervenire nei casi di sinistri; per assicurare idonei servizi di polizia marittima e di vigilanza sulla pesca, intesi a fronteggiare e reprimere i continui abusi e le infrazioni che in tale campo si verificano, sia nell'ambito delle zone portuali sia in quello del mare territoriale, per mantenere sotto assidua vigilanza le navi con carichi di esplosivi e di materiali infiammabili e quelle destinate al trasporto di materiali P.A.M., come pure le frequenti ispezioni sul demanio marittimo, necessarie per la repressione delle occupazioni abusive.

Lo stanziamento di 110 milioni sul capitolo 60, con un aumento di 50 milioni ri-

spetto all'esercizio precedente, consentirà la costruzione di 6 diesel-barche da assegnare ai comandi di porto che ne hanno più urgente necessità. Si consideri che, su 37 capitanerie di porto dislocate lungo le coste della penisola e delle isole, solamente 20 hanno attualmente in dotazione mezzi nautici a motore e che, tra queste, soltanto le capitanerie di porto di Napoli, Ancona, Trieste, Viareggio, Palermo, Chioggia e l'Ufficio circondariale marittimo di Molfetta dispongono di mezzi nautici idonei alla vigilanza di altura; quindi segnalo la necessità che per gli esercizi futuri si tenga evidente la opportunità di adeguati stanziamenti. Inoltre dei 30 Uffici circondariali marittimi, soltanto 3 hanno in dotazione un motoscafo.

Per quanto riguarda i mezzi di trasporto terrestre in dotazione alle capitanerie, occorre provvedere al completamento delle tabelle di assegnazione ed a rimpiazzare quei mezzi che l'Amministrazione è costretta ad alienare per la loro vetustà.

Difesa passiva dei porti

Nel capitolo 75 del bilancio è previsto lo stanziamento di lire 185.000.000, quale settima annualità della spesa di lire 1 miliardo e 850.000.000 in dieci esercizi, autorizzata dalla legge 2 febbraio 1955, n. 32, per l'organizzazione del servizio delle ostruzioni retali nei porti di preminente interesse commerciale.

In sede di discussione del bilancio dello esercizio precedente (1959-60) venne rilevato che il Ministero del tesoro non aveva effettuato l'accreditamento della somma annuale stanziata per gli esercizi 1957-58 e 1958-59, in considerazione dell'entità dei residui esistenti in detti stanziamenti alla fine dell'esercizio 1956-57.

Tali residui avevano tratto origine dalla necessità di predisporre, prima di dar corso alle forniture, un'accurata revisione della esistente pianificazione tecnica, allo scopo di tener conto delle esigenze dei singoli porti, in relazione alla prevista organizzazione della difesa.

Il Ministero del tesoro ha già provveduto all'accreditamento dei 185 milioni dell'eser-

cizio 1958-59, mentre non ha accreditato quelli relativi all'esercizio 1957-58.

Per evidenti ragioni di necessità è necessario che l'anzidetto Ministero provveda a mettere a disposizione dell'Ispettorato generale delle capitanerie di porto tutti i fondi relativi agli esercizi finora maturati.

d) ALTRI PROBLEMI AMMINISTRATIVI

Prima di concludere l'esame dei problemi di bilancio e di struttura dell'Amministrazione, voglio accennare alla necessità di preparazione professionale del personale. Si tratta di una necessità acuta per il carattere strettamente tecnico dell'Amministrazione, che va aumentando man mano che essa si consolida ed assume nuovi compiti.

Il problema investe, prima di tutto, il personale amministrativo della carriera direttiva che entra nell'Amministrazione affatto impreparato dal punto di vista tecnico, ma si estende anche al personale della carriera esecutiva, che dev'essere posto in grado di conoscere e di far uso dei mezzi meccanici, dai più semplici ai più complessi, che in sempre maggior misura e sempre più rapidamente rientrano fra gli strumenti di attività dell'Amministrazione pubblica.

Altre Amministrazioni già da tempo curano lo svolgimento dei corsi di preparazione e di addestramento del personale. È necessario che anche la Marina mercantile, al più presto, curi la specializzazione dei propri dipendenti.

2. — PROBLEMI ECONOMICI E DI POLITICA MARITTIMA

a) EVOLUZIONE DELLA SITUAZIONE GENERALE DEI TRAFFICI MARITTIMI

La situazione generale dell'industria dei trasporti marittimi è ben presente alla opinione pubblica per la pesante fase di depressione iniziata nella seconda metà del 1957, e soltanto parzialmente temperata a partire dall'ottobre scorso, in concomitanza con

LEGISLATURA III - 1958-60 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

l'alta congiuntura che sta attraversando la economia mondiale.

Ciò che caratterizza la presente situazione non è la mancanza di traffici, perchè, anzi, questi, con la sola esclusione del carbone per ragioni tecniche, sono in sensibile ripresa dappertutto; ma è la sovrabbondanza di naviglio causata dall'apporto delle nuove costruzioni, che è la vera ragione determinante dei bassi noli.

L'elevato apporto delle nuove costruzioni, è, a sua volta, causato da un doppio ordine di motivi: da una parte vi sono le prospettive molto favorevoli relative ad alcuni traffici di materie prime, minerali di ferro, soprattutto, il cui incremento si prevede si accentuerà nei prossimi anni; nonchè dello sviluppo generale dell'economia mondiale, specie dei Paesi sottosviluppati, per i quali la domanda dei trasporti è destinata a moltiplicarsi.

Dall'altra parte, sta il progresso tecnico, che attraverso l'aumento delle dimensioni unitarie delle navi e il ridotto consumo dei nuovi apparati motori, consente di trasportare una tonnellata di merce a costi sempre più bassi. Ond'è che vi sono marine che, nonostante i poco favorevoli risultati degli ultimi tempi, continuano a procurarsi nuovo naviglio, e cantieri che, incuranti della riduzione delle commesse, continuano a svilupparsi per incrementare la propria produzione. Si può anzi affermare che i bassi noli stiano accelerando la sostituzione del vecchio naviglio con altro assai più efficiente, capace di navigare anche coi noli bassi di oggi.

Ciò spiega le ragioni per cui il tonnelloaggio consegnato dai cantieri si sia ridotto soltanto di poco nel corso del 1959, come può rilevarsi dai seguenti dati del Lloyd's Register of Shipping in migliaia di tonnellate di stazza lorda.

| | |
|----------------|-------|
| 1955 | 4.967 |
| 1956 | 6.291 |
| 1957 | 8.117 |
| 1958 | 9.059 |
| 1959 | 8.697 |

L'afflusso continuo di nuovo tonnelloaggio, solo in parte assorbito dall'incremento del traffico, ha dato origine al formarsi di una ingente massa di navi poste al disarmo, che, secondo dati, non completi, dell'Istituto di economia marittima di Brema, è salita dalla cifra di 7,4 milioni di tonnellate lorde, a metà gennaio 1959 a massimi di 9,6 milioni, a metà giugno e di 9,4 milioni a metà di ottobre, per poi scendere rapidamente, agli inizi di febbraio di quest'anno, a circa 6 milioni di tonnellate.

Una parte delle navi disarmate, per 3,2 milioni di tonnellate lorde, è stata, poi, venduta per demolizione. La cifra delle demolizioni del 1959 è doppia di quella del 1958, che fu pari a 1,6 milioni di tonnellate; e più che quintupla di quella del 1957.

Nè il movimento si è fermato, perchè, nonostante i migliori noli, in questi ultimi mesi le vendite, sempre per demolizioni, continuano a medie molto elevate: esse sono state dell'ordine di quasi 450.000 tonnellate lorde in gennaio, e di una cifra da ritenere non molto diversa in febbraio.

Oggi, in seguito ai migliori prezzi spuntati sul mercato dai rottami di ferro, che corrispondono ad 8-9 sterline per tonn. lorda di nave, la demolizione di una nave anziana non è un cattivo affare, se si pensa che essa non può navigare con profitto ai noli che continueranno prevedibilmente a mantenersi bassi per molto tempo ancora. Unità di 16 e 17 anni sono state recentemente vendute a tal fine, e questo fatto prova che tutta la flotta mondiale è sottoposta ad un rapido processo di rinnovamento, per cui occorre sapersi attrezzare a tempo.

Occorre, inoltre, tener presente che, nonostante la crisi dei noli, i cantieri mondiali hanno ancora ordinativi per altri 22 milioni di tonnellate lorde da costruire, ossia lavoro assicurato, in media, per altri due anni e mezzo; vedi rivista « Fairplay » del 24 marzo.

È bene però subito precisare che questi dati non danno assoluta tranquillità perchè la graduale riduzione di commesse che si prevede si considera che ridurrà il carico di lavoro anche in parecchi cantieri stranieri per i quali fra quattro o cinque anni il carico di

lavoro stesso si valuta che sarà ridotto al 40 per cento della possibilità produttiva.

L'avvenire dell'industria cantieristica nel mondo è certamente preoccupante, ma lo è in modo speciale per l'Italia e per qualche altro Paese, dove crea problemi che devono essere particolarmente seguiti.

Più grave è il problema dell'industria armatoriale, dove le difficoltà dei tempi mettono a dura prova l'abilità professionale dei responsabili delle imprese, specialmente di quelle operanti in campo internazionale senza protezione alcuna, come le italiane, e, quindi, più esposte delle altre ai contraccolpi della congiuntura, alle discriminazioni di bandiera sempre più estese, nonché alla concorrenza delle bandiere ombra.

L'evoluzione della situazione, quale peraltro fu messa in rilievo in precedenti relazioni, ed anche dai Ministri titolari — mi appello al discorso col quale l'onorevole Spataro presentò il bilancio al Senato, un anno e mezzo fa — sta portando a un profondo mutamento strutturale dell'organizzazione dell'industria armatoriale, con la concentrazione di gigantesche flotte sotto il controllo delle maggiori aziende, che tendono così a diventare sempre più potenti, e si collegano coi grandi caricatori, aziende minerarie, petrolifere, eccetera, trovando in tali rapporti sempre nuove possibilità di finanziare ulteriori piani di sviluppo.

Questa organizzazione non esclude del tutto, naturalmente, l'armatore tradizionale, possessore di una o poche navi in proprietà con decine di caratisti, come è la tradizione italiana; ma ne confina l'attività ai campi marginali. Ed è anche questo un risultato che deve indurci a meditare per poter assicurare la sopravvivenza e lo sviluppo della nostra flotta mercantile.

Per buona fortuna il gigantismo armatoriale si esplica prevalentemente nei settori petroliferi e dei trasporti dei minerali, e in qualche altra specializzazione ancora agli inizi: trasporto auto, ad esempio. Esso non ha ancora visibilmente intaccato il traffico di linea che, pur avendo subito le conseguenze della crisi marittima e della concorrenza di linee estere maggiormente protette, si può

considerare soddisfacente dappertutto, e trova nella autodisciplina della concorrenza, attraverso le formazioni conferenziali, una efficace difesa. Ma l'armamento di linea richiede salda preparazione professionale, ampi capitali, forti collegamenti con imprese importatrici ed esportatrici, e possibilità di formulare piani di una certa ampiezza. In questo un campo dove c'è ancora molto da fare per il nostro Paese.

Un altro settore dove il gigantismo armatoriale non spinge i suoi effetti e dove si ha interferenza fra i servizi di linea e i trasporti di partite di merci alla rinfusa a carico completo in volume limitato, è quello dei traffici vicini, mediterranei, costieri europei, ma soprattutto costieri africani e del Levante e Medio Oriente. Esso è in pieno sviluppo, grazie ai grandi piani economici della zona gravitante sul bacino del Mediterraneo, e risente poco della concorrenza delle grandi navi, perchè i porti non si prestano ad esse, mentre le partite di carico da trasportare sono numerose.

In questi traffici la posizione italiana è buona e molte sono le promesse, anche per le salde relazioni politiche e culturali che si sono rinsaldate su una vecchia tradizione di amicizia e di civilizzazione svolta nei secoli dagli Italiani in tutta la zona. Comincia però anche in questo settore l'influenza negativa determinata dalla discriminazione di bandiera che si manifesta presso qualche Paese del bacino del Mediterraneo.

Tra i fenomeni particolari, meritevoli di menzione, desidero porre in luce la circostanza relativa al trasferimento di navi cisterna al traffico di merci solide (cereali), fenomeno che produce determinati effetti sul mercato. Il trasferimento non presenta quelle difficoltà di attuazione che in astratto si potrebbe ritenere, perchè è sufficiente un'accurata pulizia delle tanche delle cisterne per renderle pienamente idonee al trasporto alla rinfusa come i cereali. Causa di tale trasferimento è la situazione di crisi che si verifica nel campo del trasporto dei prodotti petroliferi (crisi dovuta non ad una riduzione della domanda di trasporti, che è in continuo sviluppo, ma all'esuberanza dell'offerta, determinata dalle

imponenti cifre delle nuove costruzioni e dall'uso di cisterne di maggiori dimensioni, che consentono di trasportare ingenti quantitativi di petrolio a mezzo di una sola nave con riduzione dei costi) ed effetto del trasferimento è quello di peggiorare notevolmente la situazione nel settore delle navi da carico secco, non solo per l'incremento degli spazi di stiva offerti per il trasporto dei cereali, ma anche a causa delle buone possibilità di concorrenza che le cisterne adibite a questi trasporti hanno nei confronti delle navi da carico secco ordinarie: ciò in relazione alla maggiore portata delle cisterne, di dimensioni in genere superiori, che consente loro di ripartire le spese generali su un maggior quantitativo di merce e di quotare, di conseguenza, noli più bassi.

Il fenomeno andava considerato con una certa preoccupazione quando la crisi più forte riguardava il naviglio da carico secco, ma oggi, forse, deve essere considerato come una possibilità di sfogo per il tonnellaggio cisterniero esuberante, dato che, pur se la crisi nel settore dei carichi solidi non è superata, la situazione è migliorata ed il settore che maggiormente risente della avversa congiuntura economica è, in atto, quello cisterniero. Si tratta, in sostanza, di un trasferimento che può avere, oltre ad effetti negativi, aspetti positivi, nel senso di funzionare quasi come una valvola di sicurezza per il settore più depresso.

Mi auguro di aver offerto, attraverso questa rassegna piuttosto breve, un quadro della situazione generale dei traffici donde risalta la situazione attuale: situazione che, contrariamente alle apparenze, non è del tutto negativa, ma che per poter dare effetto alle promesse che presenta richiede abilità, preparazione e cosciente apprestamento dei mezzi di una organica politica marinara.

b) RIFLESSI DELLA SITUAZIONE GENERALE E SVILUPPO DELLA MARINA MERCANTILE ITALIANA (STATISTICHE)

Consistenza della flotta mercantile - Statistiche.

L'andamento sfavorevole della congiuntura nel settore marittimo ha inciso sulla consistenza della flotta mercantile, che al 31 dicembre 1959 risultava costituita da 3.878 unità per complessive 5.064.681 tonnellate di stazza lorda, con una riduzione di 59.171 tonnellate di stazza lorda rispetto alla fine del 1958.

Nonostante tale riduzione, costituisce un elemento positivo il fatto che il processo di rinnovamento e di miglioramento qualitativo della nostra flotta abbia continuato a svilupparsi, con ritmo più accentuato, mediante la eliminazione, per demolizione o vendita all'estero, di ben 367.105 tonnellate di stazza lorda di navi vecchie o poco efficienti, in gran parte rimpiazzate da 283.243 tonnellate di stazza lorda di unità di nuova costruzione, immesse in servizio durante l'anno in esame, cui sono da aggiungere gli acquisti allo estero per 43.975 tonnellate di stazza lorda. È, inoltre, da rilevare che, sotto la spinta della crisi dei noli, l'anzidetto processo di rinnovamento ha assunto nel 1959 un ritmo più accentuato rispetto agli anni precedenti, determinando anche un sensibile miglioramento dell'età della flotta.

Un quadro comparativo della consistenza della flotta, rispettivamente negli anni 1958 e 1959, è rilevabile dai dati esposti nella seguente tabella:

LEGISLATURA III - 1958-60 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

| | Al 31 dicembre 1958 | | Al 31 dicembre 1959 | |
|--|---------------------|-----------|---------------------|-----------|
| | Numero | T. S. L. | Numero | T. S. L. |
| <i>Naviglio a propulsione meccanica:</i> | | | | |
| a) da 100 t.s.l. ed oltre: | | | | |
| navi miste e da passeggeri | 129 | 663.686 | 131 | 679.747 |
| navi da carico secco | 787 | 2.737.522 | 750 | 2.595.571 |
| navi cisterna | 226 | 1.561.253 | 229 | 1.627.047 |
| navi da pesca | 38 | 10.289 | 49 | 12.890 |
| navi di tipo speciale | 133 | 46.648 | 140 | 48.292 |
| TOTALI | 1.313 | 5.019.398 | 1.299 | 4.963.547 |
| b) inferiori a 100 t.s.l.: | | | | |
| motopescherecci | 1.856 | 55.424 | 1.762 | 53.216 |
| altri tipi | 199 | 10.098 | 201 | 10.197 |
| TOTALI | 2.055 | 65.522 | 1.963 | 63.413 |
| TOTALE NAVI A PROPULSIONE MECC. | 3.368 | 5.084.920 | 3.262 | 5.026.960 |
| <i>Naviglio motovelico</i> | 548 | 36.913 | 523 | 35.812 |
| <i>Naviglio velico:</i> | | | | |
| velieri da carico | 46 | 1.023 | 46 | 1.023 |
| velieri da pesca | 51 | 996 | 47 | 886 |
| TOTALE NAVI A PROPULSIONE VELICA | 97 | 2.019 | 93 | 1.909 |
| TOTALE COMPLESSIVO | 4.013 | 5.129.852 | 3.878 | 5.064.681 |

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

Il tonnellaggio globale della flotta mercantile al 31 dicembre 1959 risulta in grandissima parte (circa il 98 per cento), costituito da naviglio a propulsione meccanica di 100 tonnellate di stazza lorda ed oltre, comprendente 1.299 unità per 4.963.547 tonnellate

di stazza lorda. Per il resto si tratta di natanti di piccolo tonnellaggio adibiti alla pesca e ad impieghi vari.

Nell'ambito della consistenza della flotta, le navi da passeggeri e miste (tonnellate di stazza lorda 679.747) rappresentano circa il

LEGISLATURA III - 1958-60 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

14 per cento, le navi da carico secco (tonnellate di stazza lorda 2.595.571) circa il 52 per cento e le navi cisterna (tonnellate di stazza lorda 1.627.047) circa il 32 per cento del tonnellaggio complessivo.

Nella tabella che segue sono rappresentate le variazioni quantitative intervenute nella flotta mercantile nel corso dell'anno in esame:

VARIAZIONI DELLA CONSISTENZA DEL NAVIGLIO MERCANTILE
AL 31 DICEMBRE 1959 RISPETTO AL 31 DICEMBRE 1958

| | Numero | T.S.L. |
|---|--------|-----------|
| <i>Naviglio a propulsione meccanica:</i> | | |
| a) da 100 t.s.l. ed oltre. | | |
| navi miste e da passeggeri | + 2 | + 16.061 |
| navi da carico secco | — 37 | — 141.951 |
| navi cisterna | + 3 | + 65.794 |
| navi di tipo speciale. | + 7 | + 1.644 |
| navi da pesca | + 11 | + 2.601 |
| TOTALE | — 14 | — 55.851 |
| b) inferiori a 100 t.s.l. | | |
| Motopescherecci | — 94 | — 2.208 |
| altri tipi | + 2 | + 99 |
| TOTALE | — 92 | — 2.109 |
| TOTALE NAVI A PROPULSIONE MECCANICA | — 106 | — 57.960 |
| <i>Naviglio motovelico</i> | — 25 | — 1.101 |
| <i>Naviglio velico:</i> | | |
| velieri da carico. | — | — |
| velieri da pesca | — 4 | — 110 |
| TOTALE NAVI A PROPULSIONE VELICA | — 4 | — 110 |
| TOTALE COMPLESSIVO | — 135 | — 59.171 |

VARIAZIONI NELLA CONSISTENZA DELLA FLOTTA

(navi da 100 t.s.l. ed oltre)

| | 1958 | | 1959 | |
|---|------|-----------|------|----------|
| | N.ro | T.S.L. | N.ro | T.S.L. |
| <i>Aumenti:</i> | | | | |
| Nuove costruzioni | 33 | 220.417 | 45 | 283.243 |
| Acquisti all'estero | 51 | 141.850 | 29 | 43.975 |
| Provenienti dai R.R. GG. | 3 | 3.025 | 1 | 670 |
| Provenienti dai motovelieri | 2 | 267 | — | — |
| Provenienti dai motopescherecci | 1 | 103 | 4 | 630 |
| Provenienti dal naviglio militare | 1 | 293 | — | — |
| TOTALI | 91 | 365.955 | 79 | 328.518 |
| <i>Diminuzioni:</i> | | | | |
| Demolizioni | 27 | 113.104 | 37 | 159.061 |
| Vendite all'estero | 13 | 60.587 | 43 | 208.044 |
| Affondamenti | 14 | 24.451 | 6 | 4.887 |
| Passate ai R.R. GG. | 8 | 4.964 | 5 | 1.729 |
| Passate alla Marina Militare | — | — | 1 | 10.427 |
| Passate ai motovelieri | 3 | 569 | 1 | 190 |
| Passate al naviglio inferiore a 100 TSL | 2 | 166 | — | — |
| Non nazionalizzate | 2 | 9.433 | — | — |
| TOTALI | 69 | 213.274 | 93 | 384.338 |
| Ristazza | | — 17.297 | | + 31 |
| TOTALI | 69 | 195.977 | 93 | 384.369 |
| DIFFERENZA | + 22 | + 169.978 | — 14 | — 55.851 |

LEGISLATURA III - 1958-60 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

I dati suesposti confermano quanto è stato accennato in merito all'intenso processo di rinnovamento verificatosi nella flotta per effetto del maggior tonnellaggio di nuova costruzione entrato in esercizio nel 1959, ammontante a 283.243 tonnellate di stazza lorda contro 220.417 tonnellate di stazza lorda nel 1958, e del notevole incremento nell'eliminazione del naviglio vecchio o scarsamente efficiente, in complesso 367.105 tonnellate di stazza lorda in confronto alle 173.691 tonnellate di stazza lorda dell'anno precedente.

La distribuzione per classi di età del na-

viglio, di cui alla tabella seguente, dimostra che al 31 dicembre 1959 il tonnellaggio costituente la nostra flotta mercantile non superava per oltre il 41,2 per cento i 10 anni di età, mentre soltanto il 19,5 per cento apparteneva alla classe superiore ai 20 anni. Da rilevare che mai la flotta italiana si è presentata così moderna, ove si tenga conto che nell'anteguerra (1938) le navi fino a 10 anni costituivano l'11 per cento del tonnellaggio complessivo e quelle di oltre 20 anni quasi il 50 per cento e nel 1953, rispettivamente, il 37,2 per cento ed il 36,5 per cento.

NAVIGLIO A PROPULSIONE MECCANICA DA 100 T.S.L. ED OLTRE
PER CLASSI DI ETÀ, AL 31 DICEMBRE 1959

| | N. | T.S.L. | % |
|-----------------------------------|------|-----------|-------|
| Fino a 5 anni | 228 | 1.280.984 | 25,9% |
| Oltre 5 anni fino a 10 | 124 | 760.786 | 15,3% |
| Oltre 10 anni fino a 15 | 187 | 257.768 | 5,2% |
| Da 16 anni fino a 20 | 341 | 1.693.343 | 34,1% |
| Da 21 anni fino a 25 | 50 | 145.725 | 2,9% |
| Oltre 25 anni | 369 | 824.941 | 16,6% |
| TOTALE | 1299 | 4.963.547 | 100 |

In confronto all'anteguerra, la consistenza della flotta risulta aumentata di 1.630.812 tonnellate di stazza lorda, cioè di circa il 47 per cento.

Con le sue 3.878 unità per 5.064.681 tonnellate di stazza lorda l'Italia occupa attualmente il sesto posto nella graduatoria delle marinerie mondiali, dopo gli Stati Uniti, il Regno Unito, la Liberia, la Norvegia ed il Giappone.

Naviglio in disarmo

La crisi dei trasporti marittimi, manifestatasi negli ultimi mesi del 1957, ha raggiunto la sua punta massima alla fine del

mese di maggio 1959, data alla quale i disarmi interessavano navi per 1.172.873 tonnellate di stazza lorda, cioè il 22,84 per cento della consistenza globale, sulle 4.008 unità per 5.133.020 tonnellate di stazza lorda, munite di atto di nazionalità. Le rilevazioni più recenti indicano che al 29 febbraio scorso si trovavano in disarmo navi per 694.650 tonnellate di stazza lorda, corrispondenti al 13,70 per cento del tonnellaggio globale della flotta alla data anzidetta.

La notevole riduzione verificatasi nella consistenza del naviglio nazionale inoperoso dimostra che la crisi dei noli è sensibilmen-

te diminuita, ciò che, del resto, trova conferma anche nell'andamento decrescente assunto dai disarmi in tutto il mondo.

Sempre per quanto attiene alle navi nazionali inoperose alla fine dello scorso mese di febbraio, è da notare che su 694.650 tonnellate di stazza lorda in disarmo, 655.719 si riferiscono al naviglio di oltre 500 tonnellate di stazza.

Nell'ambito delle singole categorie, si osserva che:

i disarmi delle navi da passeggeri e di tipo misto alla fine di febbraio ammontavano all'8,43 per cento del tonnellaggio di consistenza e si riferivano ad unità ferme per i periodici lavori di manutenzione. Si tratta in gran parte di unità adibite a linee regolari, sulle quali la crisi non ha spiegato sensibili effetti;

i disarmi delle navi da carico secco, la maggior parte delle quali è costituita da *tramps*, risultano ridotti da 342.782 tonnellate di stazza lorda, alla fine del 1959, a 291.398 tonnellate di stazza lorda al 29 febbraio scorso, corrispondenti all'11,06 per cento della consistenza globale del naviglio della categoria;

i disarmi delle cisterne sono passati da 283.127 tonnellate di stazza lorda alla fine del 1959 a 307.842 tonnellate di stazza lorda al 31 marzo e si mantengono superiori a quelli delle navi da carico secco, con un ammontare del 17,54 per cento del tonnellaggio complessivo della categoria;

i disarmi delle navi a propulsione meccanica inferiori a 500 tonnellate di stazza lorda, che al 31 dicembre 1959 si estendevano a 132 unità per 19.310 tonnellate di stazza lorda, al 29 febbraio scorso si sono ridotti a 119 unità per 16.618 tonnellate di stazza lorda, pari all'11,84 per cento della loro consistenza.

Alle variazioni che si verificano nei disarmi di quest'ultima categoria di naviglio non sono estranei fattori di carattere stagionale.

Dalle rilevazioni eseguite per il mese di febbraio, è risultato che i disarmi del naviglio a propulsione meccanica da 500 tonnel-

late di stazza lorda ed oltre sono dipesi per 371.916 tonnellate di stazza lorda da motivi economici (vera e propria mancanza di impiego commerciale) e per 283.803 tonnellate di stazza lorda da motivi tecnici (avviamento delle navi a lavori di riparazione e di trasformazione), ma in effetti una quota elevata delle navi in disarmo per questi ultimi motivi è da addebitarsi al difetto di traffico, che induce gli armatori ad utilizzare l'inattività delle navi per avviarle a lavori anche suscettibili di rinvio ove le condizioni del mercato offrissero normale possibilità d'impiego per il naviglio.

Costruzioni navali

La crisi dei noli ha esercitato i suoi sfavorevoli effetti anche sull'attività dei nostri cantieri, che nel 1959 hanno dovuto registrare una sensibile riduzione nelle commesse. Tale riduzione riguarda quasi esclusivamente le ordinazioni dall'estero, poichè quelle passate dall'armamento nazionale si sono pressappoco mantenute sul livello quantitativo del 1958.

Dai prospetti appresso riportati si rileva che, nel corso del 1959, sono state impostate 34 unità da 100 tonnellate di stazza lorda ed oltre, per 352.998 tonnellate di stazza lorda, contro 50 navi per una stazza complessiva di 543.070 nell'anno precedente.

La riduzione verificatasi nelle impostazioni è, quindi, ammontata a 158.148 tonnellate di stazza lorda.

Le navi varate, sempre relativamente al naviglio da 100 tonnellate di stazza lorda ed oltre, sono ammontate a 48 per 490.497 tonnellate di stazza lorda, con una riduzione di 32.167 tonnellate di stazza lorda sul tonnellaggio complessivo delle navi varate nel 1958.

La non rilevante entità di detta riduzione è dovuta al fatto che i vari effettuati nel 1959 si riferivano in gran parte a commesse assunte dai cantieri nel periodo di normalità dei traffici o nella fase in cui la crisi non aveva ancora raggiunto uno sviluppo tale da determinare una sensibile contrazione nel ritmo delle nuove costruzioni.

LEGISLATURA III - 1958-60 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

La flessione verificatasi sul volume delle impostazioni si è risolta in un minor carico di lavoro per i nostri cantieri, presso i quali, alla fine del 1959, risultavano in corso di costruzione, prescindendo dal piccolo naviglio, 61 unità per 652.400 tonnellate di stazza lorda, comprese le navi in allestimento, contro 817.531 tonnellate di stazza lorda nel

corrispondente periodo dell'anno precedente.

Nell'ambito del naviglio impostato nel corso del 1959, sempre considerando il naviglio da 100 tonnellate di stazza lorda ed oltre, 302.885 tonnellate di stazza lorda si riferiscono a commesse nazionali, e 50.113 a commesse estere.

NAVI IMPOSTATE NEI CANTIERI NAZIONALI

(anni 1958-59)

| TIPO NAVI | ANNO 1958 | | ANNO 1959 | |
|---|-----------|---------|-----------|---------|
| | N° | T.S.L. | N° | T.S.L. |
| Motonavi e turbonavi | 50 | 543.010 | 34 | 352.998 |
| Motovelieri e motopescherecci | 36 | 888 | 94 | 3.171 |
| Altri galleggianti | 84 | 3.823 | 116 | 5.404 |
| TOTALI | 170 | 547.721 | 244 | 361.573 |

NAVI VARATE NEI CANTIERI NAZIONALI

(anni 1958-59)

| TIPO NAVI | ANNO 1958 | | ANNO 1959 | |
|---|-----------|---------|-----------|---------|
| | N° | T.S.L. | N° | T.S.L. |
| Motonavi e turbonavi | 59 | 522.650 | 48 | 490.497 |
| Motovelieri e motopescherecci | 54 | 1.581 | 70 | 2.173 |
| Altri galleggianti | 76 | 4.255 | 79 | 3.074 |
| TOTALI | 189 | 528.486 | 197 | 495.744 |

NAVI IN ALLESTIMENTO NEI CANTIERI NAZIONALI
AL 31 DICEMBRE 1959

| COMPARTIMENTI | Motonavi e turbonavi | | Motopescherecci e motovelieri | | Altri galleggianti | |
|-----------------------------------|-------------------------|----------|----------------------------------|----------|--------------------|----------|
| | N° | T. S. L. | N° | T. S. L. | N° | T. S. L. |
| Savona | — | — | — | — | 2 | 30 |
| Genova } (a) | 3 | 62.500 | — | — | — | — |
| | 2 | 42.500 | — | — | — | — |
| La Spezia } (a) | 2 | 13.300 | — | — | — | — |
| | 1 | 6.000 | — | — | — | — |
| Viareggio } (a) | 1 | 500 | — | — | 2 | 250 |
| | 1 | 1.170 | — | — | — | — |
| Livorno | 1 | 13.000 | — | — | — | — |
| Torre del Greco | — | — | 2 | 78 | — | — |
| Castellammare di Stabia | 1 | 10.000 | — | — | — | — |
| Salerno | — | — | — | — | 2 | 27 |
| Brindisi | — | — | 1 | 40 | — | — |
| Bari | 1 | 1.100 | 1 | 40 | 1 | 10 |
| Ancona | — | — | 2 | 65 | — | — |
| Rimini | — | — | 1 | 23 | — | — |
| Chioggia | — | — | — | — | 2 | 26 |
| Venezia | — | — | 2 | 20 | 1 | 260 |
| Monfalcone } (a) | 2 | 34.500 | 1 | 25 | — | — |
| | 1 | 22.000 | — | — | — | — |
| Trieste (a) | 1 | 21.000 | — | — | 2 | 130 |
| Messina | — | — | — | — | 1 | 58 |
| Porto Empedocle | — | — | 1 | 35 | — | — |
| Palermo | 1 | 24.000 | — | — | — | — |
| TOTALI | 18 | 251.570 | 11 | 326 | 13 | 791 |
| DI CUI PER CONTO ESTERO | 6 | 92.670 | — | — | 2 | 130 |

(a) per conto estero

LEGISLATURA III - 1958-60 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

NAVI IN COSTRUZIONE SUGLI SCALI DEI CANTIERI NAZIONALI
AL 31 DICEMBRE 1959

| COMPARTIMENTI | Motonavi e turbonavi | | Motopescherecci e motovelieri | | Altri galleggianti | |
|-----------------------------------|-------------------------|----------|----------------------------------|----------|--------------------|----------|
| | N° | T. S. L. | N° | T. S. L. | N° | T. S. L. |
| Savona } (a) | 1 | 11.500 | — | — | 22 | 1.360 |
| Genova | 5 | 73.300 | — | — | 4 | 600 |
| La Spezia } (a) | 4 | 32.900 | — | — | 1 | 158 |
| | — | — | — | — | 2 | 400 |
| Viareggio } (a) | 5 | 5.500 | 1 | 22 | 10 | 903 |
| | — | — | 6 | 450 | — | — |
| Livorno | 2 | 46.000 | — | — | 1 | 48 |
| Civitavecchia | — | — | — | — | 26 | 317 |
| Roma | — | — | — | — | 1 | 12 |
| Gaeta | 1 | 100 | 6 | 154 | — | — |
| Napoli ' | — | — | — | — | 2 | 203 |
| Torre del Greco | — | — | 5 | 227 | 1 | 22 |
| Castellammare di Stabia | 1 | 10.000 | — | — | — | — |
| Salerno | — | — | 1 | 28 | — | — |
| Taranto } (a) | 2 | 22.600 | — | — | — | — |
| | 2 | 25.200 | — | — | — | — |
| Bari | — | — | 8 | 276 | — | — |
| Pescara | 1 | 100 | — | — | — | — |
| Ancona | 4 | 48.550 | 22 | 666 | — | — |
| Rimini | — | — | 2 | 52 | 4 | 52 |
| Chioggia | — | — | — | — | 4 | 113 |
| Venezia | 4 | 12.100 | — | — | 6 | 155 |
| Monfalcone } (a) | 1 | 29.000 | — | — | — | — |
| | 1 | 500 | — | — | — | — |
| Trieste } (a) | 3 | 30.280 | — | — | — | — |
| | 2 | 33.000 | — | — | — | — |
| Messina | 1 | 1.600 | — | — | 6 | 224 |
| Siracusa | — | — | 2 | 126 | 3 | 37 |
| Porto Empedocle | — | — | 2 | 51 | — | — |
| Trapani | — | — | 5 | 294 | — | — |
| Palermo } (a) | 2 | 9.600 | — | — | — | — |
| | 1 | 9.000 | — | — | — | — |
| TOTALI | 43 | 400.830 | 60 | 2.346 | 93 | 4.604 |
| DI CUI PER CONTO ESTERO | 12 | 84.700 | 6 | 450 | 2 | 400 |

(a) per conto estero.

Gente di mare

Durante il 1959, sono stati imbarcati — attraverso i turni del movimento ufficiali e quelli di collocamento — 6.162 ufficiali e 27 mila 829 marittimi di bassa forza, rispettivamente con una riduzione di 929 unità nel personale di stato maggiore e di 1.265 in quello di bassa forza, in confronto agli imbarchi registrati nel corso del 1958.

Al 31 dicembre 1959, risultavano in attesa d'imbarco 6.619 ufficiali contro 4.955 al 31 dicembre 1958 e 104.950 marittimi di bassa forza contro 95.407 calcolati alla fine dell'anno precedente.

Alla riduzione del numero del personale imbarcato, come all'aumento degli iscritti ai turni di collocamento hanno concorso i disarmi.

Per quanto riguarda il personale di bassa forza, è da notare che su 104.950 persone iscritte ai turni di collocamento, forse anche meno della metà sono marittimi. Per il resto si tratta di personale occasionalmente imbarcato.

Comunque, il maggior numero di marittimi disoccupati si riscontra fra il personale non specializzato come è dimostrato dal fatto che su 104.950 marittimi iscritti ai turni di collocamento, circa 37.000 appartengono alle categorie di mozzi di coperta.

Movimento della navigazione

Durante il 1959, sono arrivate e partite dai porti nazionali, per operazioni di commercio, 307.922 navi per complessive 202 milioni 156.171 tonnellate di stazza netta. Lo incremento verificatosi nella stazza di tale complesso di unità è del 9,7 per cento in confronto al 1958.

In armonia con lo sviluppo assunto dal traffico mondiale marittimo nel 1959, anche il movimento delle merci nei porti nazionali è sensibilmente aumentato nel corso di detto anno, raggiungendo globalmente gli 84,5 milioni di tonnellate, cifra mai raggiunta in passato, contro i 79,9 milioni di tonnellate dell'anno precedente. Nel traffico complessi-

sivo (internazionale e di cabotaggio) delle merci si è, quindi, avuto un aumento di oltre quattro milioni e mezzo di tonnellate.

Il traffico da e per l'estero è stato pari a 58,6 milioni di tonnellate, di cui 46,9 in arrivo e 11,7 in partenza, con un aumento, in confronto al 1958, di 1,2 milioni di tonnellate negli sbarchi e di 1,1 milioni di tonnellate negli imbarchi.

L'incremento verificatosi negli imbarchi delle merci per l'estero s'inquadra nella espansione registratasi nel volume delle nostre esportazioni durante l'anno in esame.

Allo sviluppo del traffico dall'estero hanno soprattutto contribuito i prodotti petroliferi, quantitativamente saliti da 23,4 milioni di tonnellate nel 1958 a 25,6 nel 1959. Peraltro, tali prodotti costituiscono la voce di gran lunga preponderante fra gli arrivi dall'estero, considerando che, su 58,6 milioni di tonnellate di merci di provenienza estera, sbarcate nei nostri porti, circa 25,6 milioni di tonnellate si riferiscono appunto ai prodotti petroliferi.

Gli imbarchi di prodotti petroliferi per lo estero hanno superato i 5 milioni di tonnellate, corrispondenti a circa il 45 per cento delle merci dirette all'estero via mare.

Il traffico di cabotaggio delle merci è ammontato nel 1959, fra imbarchi e sbarchi, a 25,9 milioni di tonnellate, con un aumento di circa 2,3 milioni di tonnellate sull'analogo movimento dell'anno precedente.

I prodotti petroliferi hanno contribuito in misura cospicua anche a tale traffico. Infatti, il movimento interno di detti prodotti ha raggiunto i 12,5 milioni di tonnellate, corrispondenti a circa il 49 per cento dell'intero traffico fra i porti nazionali.

I passeggeri arrivati e partiti dai nostri porti sono ammontati a 10.086.140, contro 10.260.982 nel 1958. La riduzione di 174.842 unità è dipesa dalla flessione, del resto lieve, verificatasi nel traffico di cabotaggio, poichè nel movimento internazionale dei passeggeri è stato invece registrato un incremento di 13.102 unità, fra arrivi e partenze.

Comunque, il traffico di cabotaggio dei passeggeri rappresenta il 93 per cento del movimento marittimo totale dei viaggiatori

LEGISLATURA III - 1958-60 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

nel 1959, di cui il traffico da e per l'estero costituisce una piccola parte.

Nel 1959 le navi di bandiera italiana hanno partecipato nella misura del 55,2 per cento al traffico complessivo (internazionale e di cabotaggio) delle merci, in confronto al 60,3 per cento nell'anno precedente. Considerando il traffico complessivo nei suoi diversi aspetti, è da rilevare che la bandiera italiana ha acquisito in grandissima parte il traffico fra i porti nazionali, ai quali la bandiera estera

ha partecipato solo nella misura del 4,9 per cento per le merci e delle 0,2 per cento per i passeggeri.

Nel traffico internazionale la bandiera italiana si è, invece, trovata in posizione meno favorevole, avendo trasportato il 37,6 per cento delle merci ed il 46,4 per cento dei passeggeri, in confronto rispettivamente al 45,4 per cento ed al 52,7 per cento dell'anno precedente.

MOVIMENTO DELLA NAVIGAZIONE PER OPERAZIONI DI COMMERCIO
NEI PORTI NAZIONALI DURANTE L'ANNO 1959

(arrivi e partenze)

| BANDIERA | numero navi | T.S.N. | tonnellate merci | numero passeggeri | percentuale bandiera | |
|-----------------------------------|-------------|-------------|------------------|-------------------|----------------------|------------|
| | | | | | merci | passeggeri |
| NAVIGAZIONE INTERNAZIONALE | | | | | | |
| Italiana | 23.065 | 46.343.053 | 22.030.577 | 329.088 | 37,6 | 46,4 |
| Estera | 31.129 | 76.987.046 | 36.563.829 | 379.690 | 62,4 | 53,6 |
| TOTALI | 54.194 | 123.330.099 | 58.594.406 | 708.778 | 100 - | 100 - |
| NAVIGAZIONE DI CABOTAGGIO | | | | | | |
| Italiana | 253.042 | 77.439.824 | 24.642.258 | 9.363.076 | 95,1 | 99,8 |
| Estera | 686 | 1.386.248 | 1.282.446 | 14.286 | 4,9 | 0,2 |
| TOTALI | 253.728 | 78.826.072 | 25.924.704 | 9.377.362 | 100 - | 100 - |
| IN COMPLESSO | | | | | | |
| Italiana | 276.107 | 123.782.877 | 46.672.835 | 9.692.164 | 55,2 | 96,1 |
| Estera | 31.815 | 78.372.294 | 37.846.275 | 393.976 | 44,8 | 3,9 |
| TOTALI | 307.922 | 202.156.171 | 84.519.110 | 10.086.140 | 100 - | 100 - |

In sintesi, l'esame della situazione generale della marina mercantile italiana, quale risulta dal complesso delle statistiche presentate, suggerisce le seguenti considerazioni:

1) per la prima volta nel dopoguerra, la consistenza del tonnello è diminuita, sia pure di un minimo, mentre finora, ogni anno, essa era di regola aumentata ad un tasso superiore alla media del tonnello mondiale;

2) fermato il progresso quantitativo, si è però accentuato quello qualitativo, in quanto molte unità nuove, di maggiori dimensioni, più veloci ed efficienti, hanno sostituito quelle vendute all'estero per esercizio, o eliminate per demolizione. Questo elemento compensativo permette di considerare senza eccessive preoccupazioni il fenomeno considerato nel capoverso precedente, dato che le ordinazioni in corso nei nostri cantieri ci permettono di considerare imminente la ripresa quantitativa della consistenza della flotta. Comunque, una constatazione confortante è che mai la flotta italiana è stata così moderna ed efficiente come lo è oggi;

3) il tributo pagato alla crisi ultima dei noli dalla flotta italiana che affronta la libera concorrenza internazionale senza sostegni particolari, si è tradotto in una cifra molto elevata di disarmi, che nei momenti di maggior crisi, hanno raggiunto il 23-24 per cento dell'intero tonnello. Per quanto assai più elevate della media mondiale, queste percentuali sono notevolmente inferiori a quelle avutesi in precedenti periodi di crisi assai più dolorose, fra le due guerre, quando si raggiunsero punte del 40 e perfino del 50 per cento dei disarmi pel tonnello esistente.

È tuttavia confortante constatare che agli inizi di marzo la quota delle navi ferme — comprese quelle ai grandi lavori — non raggiunge il 14 per cento;

4) riflessi sfavorevoli di questa situazione si sono avuti per i cantieri navali, e per l'occupazione della gente di mare.

Per il traffico marittimo, il 1959 ha invece segnato una netta ripresa, che continuando agli inizi di quest'anno, ha permesso di guardare l'avvenire con maggiore tranquillità.

Di questi particolari riflessi mi riservo però di parlare negli appositi capitoli.

e) PROBLEMI DI STRUTTURA E DI ORGANIZZAZIONE DELL'INDUSTRIA DELL'ARMAMENTO - RAPPORTI INTERNAZIONALI - CONFERENZE

Una constatazione che fa onore alla marina mercantile italiana è quella relativa alla mancanza di alcuna pratica discriminatoria praticata dal nostro Paese nei confronti della bandiera estera. Recentemente, una notizia della stampa tecnica, riassumendo l'atteggiamento britannico contro tali discriminazioni, fissava in 31 il numero dei paesi contro le cui pratiche discriminatorie il Regno Unito aveva protestato negli ultimi dieci anni. Dall'elenco mancava l'Italia. La nostra marina mercantile opera in verità in condizioni di piena concorrenza, e l'esistenza di nostre linee sovvenzionate, sia di quelle operanti nei traffici internazionali, sia di quelle colleganti zone del territorio nazionale, non contrasta con tale affermazione, perchè, pur ricevendo un compenso per i particolari servizi che prestano, queste linee operano in pieno regime concorrenziale, senza privative di monopoli, nè di traffici.

Una politica del genere contribuisce ad accrescere vitalità all'armamento, nonostante i colpi che la politica protettiva degli altri paesi porta alla nostra bandiera.

Ritengo però opportuno mettere in rilievo che la situazione internazionale determinata dall'allargamento della discriminazione di bandiera adottato da moltissimi Paesi e intensificato in questi ultimi anni finisce col determinare dannose conseguenze per i Paesi che tali misure non adottano e particolarmente per l'Italia, anche se quest'ultima può andare fiera di non avere mai attuato la minima misura discriminatoria a discapito delle marine straniere. In queste condizioni ritengo che si renda necessaria da parte nostra una azione che tenda a limitare le conseguenze negative che si determinano.

Anche nel nostro bacino del Mediterraneo orientale, sfera di attività intensa per la nostra marina si determinano situazioni difficili, per esempio per la politica protezionistica istaurata dal Governo turco che ha riservato la quasi totalità dei trasporti alla bandiera turca.

L'esclusione della nostra bandiera dai servizi da e per la Turchia ha avuto anche conseguenze negative sugli scambi commerciali con quel Paese.

Proprio in questi ultimi mesi altre misure discriminatorie sono state attuate dal Brasile, dall'Egitto e dalla Spagna. Attualmente è in vigore un accordo tra Spagna e Brasile mediante il quale i trasporti fra i due Paesi sono ripartiti fra le rispettive Marine, mentre nessuna nave può caricare merci se quindici giorni prima o dopo è previsto parta una nave spagnola o brasiliana. Tenendo conto della frequenza di partenze dai porti dei due Paesi, si desume come la Marina italiana, che tocca la Spagna nelle due rotte col Sud-America, venga esclusa totalmente dal carico nei porti spagnoli per il Brasile. Recentissimi risulterebbero dei programmi di particolare protezionismo da parte della R.A.U. per i trasporti di cotone.

È quindi necessario che il nostro atteggiamento non solo non escluda una accurata vigilanza nell'azione degli organismi conferenziali nei riguardi della esigenza della nostra economia, ma è forse indispensabile cercare di adottare provvedimenti che inducano altri Paesi, dove ciò sia consigliabile e in casi particolari, a un diverso atteggiamento nei rapporti della nostra bandiera.

Per esempio con qualche Paese noi stipuliamo operazioni commerciali a pagamento dilazionato e nello stesso tempo la politica protezionistica esclude la nostra bandiera anche dal trasporto dei prodotti che noi forniamo a condizioni così favorevoli per l'economia di quel Paese.

Della questione si è parlato recentemente in occasione della presentazione del disegno di legge di tutela della concorrenza, che esclude qualsiasi azione di controllo nel settore marittimo, il che non mi sembra saggio. Naturalmente ciò va inteso non in relazione a misure discriminatorie adottate dagli Stati stessi, ma con riferimento a quelle intese di ordine privatistico che intercorrono fra armatori riuniti in *conferences* per la ripartizione dei traffici fra gli aderenti.

In nome dei suoi principi di libertà dei traffici l'Italia partecipa attivamente a quegli organismi internazionali, come il Comi-

tato dei trasporti marittimi dell'O.E.C.E. e l'Organizzazione consultiva marittima delle Nazioni Unite, meglio nota con la sigla dell'I.M.C.O., sia per collaborare contro l'estensione delle pratiche discriminatorie degli altri Stati, sia per creare forme di collaborazione attiva, tanto sul piano tecnico che su quello politico, sia ai fini di una regolamentazione internazionale dei principali problemi tecnici, come la sicurezza della vita umana in mare.

Ed è perciò con vero compiacimento che ci è dato di poter constatare che l'Italia è entrata a far parte del Consiglio dell'I.M.C.O., vincendo una bella battaglia, che sembrava compromessa dalla situazione di inferiorità nella quale ci trovavamo nel 1948, quando a Ginevra fu stilato lo Statuto della nuova organizzazione che ci esclude dal Consiglio come membri di diritto. L'importanza della partecipazione dell'Italia ha avuto modo di affermarsi con l'attribuzione al rappresentante italiano della Vice Presidenza del Comitato per la sicurezza dell'organizzazione.

Mi risulta che non meno importante è stato l'apporto dell'Italia alla preparazione della prossima Conferenza di Londra per la sicurezza della vita umana in mare, dove si discuterà dell'aggiornamento della Convenzione del 1948. Anche attivamente, l'Italia partecipa alla Conferenza in corso a Ginevra per il diritto del mare, dove si stanno dibattendo problemi relativi alla estensione del mare territoriale e dei diritti di pesca.

È questa una attività sempre più intensa, nella quale sono impegnati i funzionari del Ministero, come ho già avuto modo di porre in rilievo, trattando della struttura della amministrazione: attività che viene seguita con la presenza continua nelle trattative internazionali riguardanti la conclusione degli accordi commerciali, di accordi di pagamento, e la trattazione di tutti i rapporti internazionali, anche di dettaglio, che tanta influenza esercitano sulle fortune delle nostre attività marinare.

Altro aspetto particolare della nostra politica marittima riguarda l'organizzazione tecnica dei trasporti marittimi, e, in primo luogo, la sicurezza della navigazione.

Nelle precedenti discussioni di bilancio, i Ministri titolari avevano preannunciato la

emanazione di una legge organica sulla sicurezza della navigazione. Con piacere posso constatare in questa rassegna che non solo il disegno di legge è stato presentato, ma che esso è già stato approvato al Senato, ed attende l'approvazione della Camera. Così sarà colmata una grossa lacuna della nostra legislazione, perchè sarà data una sistemazione giuridica a tutta la complessa materia, con la costituzione di un organo consultivo permanente, capace di illuminare l'Amministrazione sui principali problemi e, nello stesso tempo, di preparare ed aggiornare tutta la regolamentazione tecnica che riguarda il trasporto dei passeggeri, il trasporto delle merci pericolose, il regolamento vero e proprio di sicurezza — da aggiornare secondo i nuovi criteri che verranno stabiliti nella già annunciata conferenza di Londra — la disciplina dei carichi scorrevoli, la sicurezza sulle navi da pesca, ecc. ecc.

Questo lavoro, mi risulta, è molto avanti e l'unico compito che tocca al relatore è quello di segnalare l'urgenza della conclusione, pur riconoscendo che si tratta di un vero e proprio *corpus juris* costituito da una mezza dozzina di regolamenti, per i quali occorrono studi profondi e conoscenza dei problemi da affrontare.

Il problema dei danni di guerra

Il problema è ancora attuale nei termini esposti nelle precedenti relazioni di bilancio dall'onorevole Amodio e dai senatori Tartufo e Restagno. In base ad una circolare del gennaio 1956 del Ministero del tesoro, la legge 27 dicembre 1953, n. 968, sul risarcimento dei danni di guerra, è stata interpretata nel senso di escludere dall'applicazione della legge n. 968, i natanti perduti o danneggiati per fatto di guerra che erano, al momento del danno, requisiti o noleggiati dallo Stato e le navi di stazza lorda superiore alle 1.000 tonnellate; ciò in quanto per i primi lo Stato aveva assunto a suo carico i rischi di guerra e per le seconde vigeva l'obbligo dell'assicurazione contro i rischi di guerra. I proprietari di queste categorie di navi hanno, pertanto, riscosso solo il risarcimento loro spettan-

te in virtù del regime speciale in cui versavano le navi stesse, risarcimento commisurato al valore dei beni al momento del sinistro, ma corrisposto materialmente, in moltissimi casi, molti anni dopo, quando il valore della moneta si era molto ridotto, con la conseguenza che l'indennizzo ha coperto appena una parte del valore della nave.

Mi auguro che i disegni di legge presentati al Parlamento per dare un diverso criterio interpretativo della legge siano approvati, perchè il problema mi pare meritevole di benevola considerazione (la legge n. 968 prevede, infatti, un coefficiente di rivalutazione che, anche se non del tutto soddisfacente, aumenta nondimeno l'importo del risarcimento rispetto al valore dei beni perduti o danneggiati al momento del danno o della perdita).

Sono lieto di osservare, intanto, che un problema particolare di questo settore ha avuto soluzione: con una sua recente circolare, il Ministero del tesoro ha disposto, infatti, di intesa con quello della Marina mercantile, che, in sede di liquidazione dei danni di guerra ai sensi della legge n. 968, sia detratta, dall'ammontare dell'indennizzo, solo la somma corrispondente al beneficio che i proprietari di navi ammessi a fruire di provvidenze di legge hanno ricavato per la quota di mutuo concesso dallo Stato per il finanziamento di nuove costruzioni in sostituzione di navi perdute durante la guerra. Non dovranno, invece, essere detratti i contributi di ammortamento e quello integrativo concessi per le nuove costruzioni in base alla legge 8 marzo 1949, n. 75, in quanto erogati per il ripristino di beni diversi da quelli danneggiati o distrutti per fatto di guerra.

In precedenza, anche tali contributi venivano considerati come quote da detrarre dall'importo dell'indennizzo, per una interpretazione restrittiva che non aveva ragione di essere e che è stata ora abbandonata con soddisfazione degli interessati, i quali vedevano giustamente in ciò una specie quasi di penalizzazione della loro buona volontà e del loro spirito di iniziativa nel costruire nuove navi in sostituzione di quelle da essi perdute.

d) L'INDUSTRIA CANTIERISTICA - LA LEGGE
TAMBRONI E IL PROBLEMA DEGLI AIUTI NEL
QUADRO DEL M.E.C. - CREDITO NAVALE

Come ho posto in rilievo nella esposizione statistica, la crisi ha influito negativamente sull'afflusso delle nuove ordinazioni ai cantieri nazionali, mentre la produzione si è mantenuta a livello discreto, pur segnando una notevole contrazione nel suo complesso. La contrazione più forte è stata nella impostazione delle nuove navi, che è crollata a 352.798 tonnellate rispetto alle 543.070 del 1958, proprio in dipendenza al mancato afflusso delle nuove ordinazioni fino a tutto l'ottobre scorso.

La riduzione delle commesse, peraltro, facilmente prevedibile a causa del prolungarsi della crisi dei noli, ha aggiunto nuove difficoltà ad una situazione già di per se stessa complessa, quale è da lunga data quella dei nostri cantieri navali.

A vero dire, dopo la emanazione della legge Tambroni, era sembrato che l'industria nazionale si avviasse ad un miglioramento risolutivo; per quattro anni i nostri cantieri hanno lavorato ad un ritmo ben superiore alle previsioni, e la produzione è andata rapidamente aumentando per stabilizzarsi intorno al mezzo milione di tonnellate lorde annue, quasi il 50 per cento in più di quella che era considerata la capacità produttiva media di pochi anni prima. Grazie al perfezionamento degli impianti, al progresso tecnico attuato specialmente attraverso la prefabbricazione, al migliore impiego delle maestranze, oggi la produttività annuale della nostra industria è ulteriormente salita ben oltre al mezzo milione di tonnellate annue, e si avvia a raggiungere le 600-700.000 tonnellate, cifra che non può non dare origine a molte preoccupazioni rispetto alla capacità di assorbimento normale del mercato.

Per avere un'idea della importanza che il progresso tecnico nei sistemi di lavorazione ha assunto nei rapporti dell'impegno di mano d'opera voglio ricordare che per una petroliera da 36.000 tonnellate erano impegnate

complessivamente 2 milioni di ore di lavoro. Oggi ne sono sufficienti circa 1 milione e 100 mila. Donde le proposte di « ridimensionare » tale capacità produttiva, e, nello stesso tempo, di aggiornare le forme di intervento della legge Tambroni per renderle adeguate ai tempi e permettere una maggiore acquisizione di commesse tanto sul mercato internazionale che su quello nazionale.

Nel contempo i cantieri già controllati dall'I.R.I., attraverso la Finmeccanica, fra i quali sono stati recentemente inseriti anche quelli di Taranto, dopo la ben nota crisi, sono stati raggruppati sotto il controllo di una nuova società filiale dell'I.R.I., la Fincantieri, in modo che i loro problemi specifici fossero studiati separatamente dagli altri rami dell'industria meccanica controllata dall'I.R.I. La decisione può considerarsi saggia, perchè permette di attuare una politica più agile e più aderente della produzione navale, e i primi risultati favorevoli non sono mancati; ma nell'ambito della Finmeccanica i cantieri avrebbero forse potuto trovare un appoggio vicendevole con le altre imprese meccaniche.

Comunque, la Fincantieri sta procedendo ad un coraggioso tentativo di dar lavoro ai propri stabilimenti, integrando le recenti importanti commesse pervenute da più parti, con altre non meno importanti, in conto proprio, tali da assicurare efficace lavoro agli stabilimenti di Trieste, Monfalcone e La Spezia.

Questa politica viene attuata su direttive del Ministero delle partecipazioni statali, come iniziative dell'industria nazionalizzata da considerare nei confronti della politica marinara generale del Paese, alla pari delle iniziative private, tanto che il Ministero della marina mercantile è del tutto estraneo ad esse, e non ha altro compito che quello di applicare le provvidenze della legge Tambroni. È un beneficio o una nuova fonte di confusione? Generalmente, i programmi marinarci di emanazione statale dovrebbero essere formulati su parere delle Amministrazioni tecniche competenti, ed io mi auguro che così stia avvenendo per il recente annuncio delle nuove commesse della Fincan-

tieri, che richiedono l'investimento di alcune diecine di miliardi in nuove costruzioni, delle quali ignoriamo quali saranno gli effettivi acquirenti. E lo stesso augurio mi sia permesso di formulare per gli studi ora in atto per la revisione e l'aggiornamento della legge Tambroni sulle costruzioni navali, che si afferma siano in corso presso il Ministero delle partecipazioni statali. Qui vorrei presentare un preciso quesito: chi è competente a studiare questo problema? Il Ministero della marina mercantile, quello dell'industria o quello delle partecipazioni statali?

Se la legge è studiata da quest'ultimo, sorge il pericolo che si pensi soprattutto ai cantieri nazionalizzati, i quali, per la verità, coprono dal 75 all'80 per cento della capacità produttiva nazionale. Ma occorre ricordare che è necessario tenere presente quel 20-25 per cento di capacità produttiva rappresentato dai cantieri privati, i cui interessi, e la cui attività sono importanti nel quadro dell'economia nazionale e sociale; parlo dei cantieri del Tirreno di Genova, di quelli Riuniti di Palermo, e di Ancona, nonché di quell'altra ventina di stabilimenti sorti un po' dappertutto sulle nostre coste, che hanno dimostrato di avere costi minori, capacità tecnica elevatissima, ma che si trovano svantaggiati soprattutto dal mancato sostegno finanziario di cui godono quelli dell'industria nazionalizzata. Su questo argomento mi permetto richiamare la vostra particolare attenzione.

Un problema che ha determinato speciale interesse in questi ultimi mesi, non solo degli enti collegati al settore dell'industria cantieristica privata, ma anche degli organi politici che devono considerare i riflessi sociali della situazione creatasi nel campo del lavoro è quello proprio delle commesse della Finmare e di altri organi del gruppo statale.

Del programma di costruzioni per il quadriennio 1959-62 delle Società facenti capo alla Finmare e che comporta una spesa complessiva di 110 miliardi per circa 170 mila tonnellate di stazza lorda sono state assegnate solo 5.500 tonnellate di stazza lorda ai cantieri privati e precisamente ai

cantieri di Ancona e, sembra, 2.500 tonnellate ai cantieri Pellegrino di Napoli.

Sembra che al principio di quest'anno il Ministro delle partecipazioni statali abbia dato l'avvio ad un programma straordinario di costruzioni navali da parte dell'I.R.I. e dell'E.N.I.

Se le notizie sono esatte nel complesso ci sarebbe un programma di costruzioni di circa 300.000 tonnellate di stazza lorda e di queste, ripeto, solo 8.000 sarebbero state affidate ai cantieri privati che come sopra indicato rappresentano il 20-25 per cento circa della potenzialità produttiva.

Io conosco bene i cantieri di Palermo, e posso dire due parole per esemplificare la impostazione del problema. Essi sono in condizioni di costruire navi cisterna della portata lorda di 60.000 tonnellate. Si tratta di cantieri che si trovano in una zona particolarmente depressa e ne costituiscono la principale e fondamentale attività industriale. Nessuna commessa che mi risulti è stata fatta a detti cantieri. Sugli scali si trovano in costruzione solo due navi traghetto. In atto presso quei cantieri sono occupati solo 2.800 operai rispetto a circa 5.000 degli anni precedenti.

Situazioni analoghe si determinano presso altri cantieri.

Su questo importante aspetto io mi permetto di richiamare l'attenzione dell'onorevole Ministro per quell'opera che riterrà opportuno di svolgere. Io ritengo che potrebbe essere equo ammettere alla libera competizione concorrenziale anche i cantieri privati nel rapporto della loro potenzialità produttiva rispetto a quella nazionale, perchè possano ottenere lavoro, se offrono condizioni vantaggiose in gare in cui l'offerta sia correttamente valutata in rapporto ai reali costi.

Prima di chiudere questo breve accenno ai problemi di fondo dell'industria cantieristica italiana, voglio accennare a due aspetti di grande interesse. Ho rilevato, in precedenza, la tendenza verso un « ridimensionamento » della capacità produttiva attuale, per adeguarla alle probabili dimensioni della domanda futura, sulla stessa direttiva nella quale si è orientata la Francia e, sembra si

stiano orientando il Giappone, ed alcune grandi aziende negli Stati Uniti. Per contro, nel proseguimento della tendenza espansionista sono impegnate tuttora con entusiasmo l'Olanda, innanzi tutto, la Svezia, la Norvegia, la Germania, la Jugoslavia, i Paesi d'oltre cortina, Polonia specialmente, nonché Paesi che si affacciano per la prima volta nell'agone cantieristico: Grecia, Brasile, R.A.U.

In Gran Bretagna, poi, come in alcuni degli altri Paesi che ho nominato, si sta procedendo in molti cantieri ad una trasformazione radicale degli impianti, con l'adozione dell'automazione e della meccanizzazione a nastro di molte lavorazioni.

Anche in Italia si sta operando in tal modo, ed i cantieri Ansaldo di Genova, in particolare, sono in corso di radicale trasformazione.

Ciò che si può dire al riguardo è che, nonostante la chiusura o soppressione o meglio ancora, la riconversione ad altre produzioni di una parte dei cantieri navali esistenti, noi assistiamo ad una tendenza a ridurre il costo delle nuove costruzioni mediante metodi produttivi che non erano neppure concepibili solo qualche anno fa. Perciò, se il ridimensionamento è misura cautelativa da tener presente, per evitare il mantenimento di una produttività eccessiva, ed a costi elevati, esso non deve essere preso come orientamento rinunciatario, nel senso di non tener presenti le possibilità di ulteriori incrementi futuri nella domanda di nuove navi: e ciò è un elemento molto importante se riferito al fenomeno da me posto in rilievo nei riguardi della situazione generale dei traffici, la quale, è tale, oggi, che navi nuove, assai più economiche per esercizio, tendono a sostituire altre di dimensioni più modeste, o con caratteristiche meno economiche, che tecnicamente sarebbero tuttavia in condizione di ben servire ancora ma che, rispetto alle nuove, non possono sostenere la concorrenza.

La situazione « economica » di tale naviglio sta portando ad un rammodernamento accelerato della flotta in esercizio, e, se esso è fenomeno nuovo per la marina mercan-

tile, è vecchio per gli altri rami dell'attività industriale e dei trasporti. Perciò, ridimensionare indiscriminatamente potrebbe costituire una rinuncia a partecipare a questi lieviti nuovi.

Quindi il problema del ridimensionamento si pone sotto un duplice aspetto.

Ferma restando la capacità produttiva, si determina per il progresso della tecnica di costruzione una esuberanza di mano di opera.

Se a questo fattore si dovesse aggiungere per il futuro la possibilità di una riduzione di commesse il problema si aggraverà e naturalmente non potrà trovare soluzione che nella espansione delle possibilità produttive in altri settori per l'indispensabile convogliamento della mano d'opera esuberante.

Non si può perdere di vista però il grande processo di integrazione economica nelle attività produttive che è determinato dalla presenza operante dei popoli africani e asiatici. Sono milioni e milioni di uomini che aumentano i loro consumi, che avranno delle esigenze sempre maggiori col volgere degli anni e ciò non potrà non determinare in corrispondenza un maggior bisogno di prodotti di consumo di tutti i generi, dal materiale siderurgico ai tessili ai generi alimentari che dovranno essere trasportati dalla produzione al consumo e quindi impegno dei mezzi di trasporto anche via mare.

Problema di fondo, questo, che è necessario approfondire sulla base ben ponderata delle possibilità di produzione nazionale e internazionale viste nel futuro. In atto si può e si deve rilevare che in alcuni cantieri gravano anche oneri sociali. Per esempio presso il C.R.D.A. risulterebbe una esuberanza di circa 2.500 operai che gravano sui costi di produzione.

Un altro aspetto importantissimo riguarda le note clausole del Trattato di Roma del M.E.C., riguardanti gli aiuti alla produzione. La C.E.E. ha iniziato un processo speciale contro gli aiuti alle costruzioni navali, ed anzi alle forme di aiuti diretti ed espliciti, praticate dall'Italia e dalla Francia, trascurando quelle praticate dagli altri Paesi comunitari: ma io mi permetto di esprimere il parere che questi aiuti debbano essere

LEGISLATURA III - 1958-60 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

considerati nel quadro generale degli aiuti a tutta la produzione e della politica economica comune dei paesi del M.E.C., altrimenti si giustifica il dubbio che, all'ombra dello ideale comunitario, si voglia provocare il dissesto della nostra industria cantieristica alla quale l'Italia non può in alcun modo rinunciare.

Ritengo, al riguardo, che si potrebbero intravedere delle soluzioni comunitarie, giacchè è certo che una protezione non meno efficace, ma con altri mezzi, viene praticata dall'Olanda, dalla Germania e dal Belgio: occorrerebbe, quindi, cercare di unificare i metodi, e soltanto allora trarre le conseguenze per decisioni gravi ed importanti per l'avvenire della Comunità.

Restano ancora alcuni problemi di dettaglio: il disegno di legge per l'estensione dell'articolo 2 della legge Tambroni, ai prodotti provenienti dai paesi della C.E.C.A., che ha sollevato le obiezioni dell'Austria e della Gran Bretagna, nell'ambito del G.A.T.T.; il disegno di legge che rende più

spedite le norme per l'esecuzione dei benefici di cui allo stesso articolo 2 e all'articolo 4: l'interpretazione autentica delle norme relative alla data di inizio dei lavori per i benefici di cui all'articolo 10 (contributo di interesse), ma soprattutto lo stanziamento suppletivo di 18 miliardi concernente l'integrazione dei fondi per coprire tutte le domande di ammissione ai benefici giacenti; tutte questioni pendenti davanti al Parlamento, o in corso con le Amministrazioni competenti. Si tratta di rendere sempre più operante l'intervento statale a favore delle costruzioni navali in questi momenti difficili, donde la importanza derivante da una sollecita evasione della relativa procedura, che io mi auguro intervenga al più presto.

Nonostante tutto, il libro d'oro — così possiamo definirlo — della legge Tambroni, e successive leggi integrative, è altamente indicativo, come può rilevarsi dal seguente specchietto, relativo alle ammissioni ai benefici dagli inizi fino ai primi di aprile di quest'anno.

| | Conto nazionale | | Conto estero | | TOTALE | |
|----------------------|-----------------|-----------|--------------|---------|--------|-----------|
| | n. | T.s.l. | n. | T.s.l. | n. | T.s.l. |
| carico | 118 | 691.011 | 46 | 232.480 | 164 | 923.491 |
| cisterna | 57 | 814.362 | 28 | 526.920 | 85 | 1.341.282 |
| passaggeri | 24 | 100.950 | 1 | 24.000 | 25 | 124.950 |
| speciali | 46 | 7.225 | 21 | 2.449 | 67 | 9.674 |
| TOTALE | 245 | 1.613.548 | 96 | 785.849 | 341 | 2.399.397 |

La media è di oltre 400.000 tonn. annue, ben superiore, quindi, a quanto era considerato come massimo prevedibile di produzione nelle ipotesi di partenza.

A questi risultati si aggiungano quelli iniziali della applicazione della legge 25 luglio 1959, n. 622, che ha introdotto per la prima volta per le navi maggiori la formula nota con l'espressione inglese *scrap and build*, ossia, della demolizione del naviglio vecchio con la conseguente ricostruzione di una ali-

quota di nuove navi. Lo stanziamento è di 10 miliardi da utilizzare nei due anni di applicazione, con la previsione di demolire altre 500.000 tonnellate lorde di navi vecchie e la ricostruzione di circa 400.000 tonnellate. La legge si è urtata contro le difficoltà derivanti dalla crisi dei noli e dalla mancanza di un adeguato sistema creditizio.

Tuttavia, da qualche mese, si sono avute alcune ammissioni: 3 in tutto, concernenti la demolizione di quasi 51.000 tonnellate, e

la ricostruzione di 40.000 tonnellate di navi nuove. Altre domande, mi risulta, sono in corso di esame e di esse alcune sono state approvate proprio in questi giorni.

Lo scarso successo finora ottenuto da questa legge è generalmente attribuito dai critici alla mancata integrazione con l'annunciata legge sul credito navale. Tuttavia essa risponde alla vivissima necessità di accelerare il riammodernamento della flotta propugnato da tutti i precedenti relatori ed io mi auguro che le disposizioni vengano, al più presto, migliorate, per continuare su una strada da proseguire con metodo e costanza se vogliamo porre la nostra flotta sullo stesso livello di quelle più progredite.

Il credito navale, per la verità, deve avere scopi molto più vasti che assicurare il successo di un programma di demolizioni e di rinnovo per un tonnellaggio limitato; esso deve invece assicurare gli sviluppi della flotta nel senso indicato dalle nuove tendenze in atto, sulle quali mi sono ripetutamente soffermato. Eppertanto, io credo opportuno, per quanto possa sembrare superfluo sollecitare, non solo l'onorevole Ministro, che il suo lavoro preparatorio l'ha già fatto, ma il Ministero del tesoro, perchè al più presto si risolva questo annoso problema, rendendo più pratico, più efficiente il sistema attuale, troppo lento, macchinoso, costoso e con fondi molto limitati.

Ricorderò che del credito navale si è parlato invariabilmente nelle passate discussioni, anche quando le condizioni dei traffici erano estremamente favorevoli e che esso è uno dei punti dolenti della nostra politica marinara. Oggi, però, sembra che siamo vicini alle decisioni concrete, ed io mi auguro che da questa discussione venga una conferma di questa mia impressione personale.

Credito navale

I cantieri italiani risentono in misura maggiore la sfavorevole congiuntura dato che, mentre per effetto della minore richiesta di naviglio la concorrenza è divenuta sempre più forte, le loro possibilità, a differenza di quanto avviene per i cantieri esteri

non sono sorrette da sufficienti disposizioni di legge atte a consentire condizioni di favore agli armatori potenziali committenti.

Per la carenza del credito navale e l'insufficienza delle disposizioni relative alla assicurazione dei crediti all'esportazione, i cantieri sono impossibilitati a consentire le dilazioni di pagamento a basso tasso di interesse e per lunga durata, che vengono invece praticate presso i cantieri di quasi tutto il mondo e specialmente presso quelli germanici, giapponesi, olandesi ecc.

Comunque ritengo di dovere esprimere il mio pensiero sull'argomento.

Problemi fondamentali d'un intervento statale nel settore del credito navale sono quelli di assicurare una congrua disponibilità di capitali e di contenere al massimo il prezzo del denaro mutuato. Se si vuole, infatti, che un provvedimento del genere abbia una certa rilevanza, occorre consentire un'ampia possibilità di finanziamento anche nei confronti degli armatori medi e minori, perchè per le grandi imprese vi è sempre qualche maggiore possibilità di ottenere crediti. A ciò si aggiunga la necessità che l'operazione possa effettivamente essere conveniente per l'armatore che ottiene un mutuo: su un credito a lungo termine, la diversa misura del tasso d'interesse incide in misura fortissima ed è noto che il saggio è, in Italia, superiore a quello di molti altri Paesi: le cause di questo elevato costo del denaro possono essere difficilmente rimosse, perchè è la stessa ristrettezza del mercato dei capitali che determina un aggravio di costi e, quindi, la necessità di un alto tasso. L'intervento empiricamente più semplice è, quindi, quello della corresponsione di un contributo d'interesse, che consenta al mutuatario di limitare il suo esborso per interessi ad una cifra corrispondente a quella del mercato internazionale dei capitali. Secondo quanto è stato reso noto dall'Istituto mobiliare italiano, al quale è devoluto l'esercizio del credito navale, il saggio medio dell'interesse da esso applicato attualmente va dal 7,25 al 7,50 per cento, il che comporta un pesante onere per il mutuatario: se tale saggio potesse es-

sere ridotto al 4-5 per cento a mezzo di un contributo statale d'interesse, l'importo complessivo degli interessi diminuirebbe, ad esempio, per un mutuo della durata di 15 anni, dal 60 per cento al 32 per cento ed al 40 per cento della somma mutuata, nei tre casi di un saggio del 7,5, del 4 e del 5 per cento.

Legge Tambroni e successivi provvedimenti

Ritengo opportuno elencare la serie dei provvedimenti adottati e di quelli in corso e di proposte legislative che dimostrano quanto si è fatto e con risultati positivi, come già indicato, per aiutare le costruzioni navali.

Provvedimenti:

legge 17 luglio 1954, n. 522 (legge Tambroni);

legge 25 luglio 1956, n. 859: modifiche alla legge 522, nel senso di precisare la spesa complessiva in lire 74.750.000.000;

legge 4 dicembre 1956, n. 1403: autorizzazione alla spesa di ulteriori tre miliardi di lire;

legge 24 marzo 1958, n. 328: aumento dello stanziamento complessivo a lire 104 miliardi e 750.000.000;

legge 24 marzo 1958, n. 359: ampliamento dei termini per la presentazione delle domande di ammissione ai benefici per lavori di riparazione di navi di non oltre 25 anni di età, a tutto il 5 giugno 1958;

legge 24 luglio 1959, n. 622: correzione di un premio per la demolizione delle navi di età avanzata, ragguagliato alla differenza tra i contributi iniziali previsti dalla legge Tambroni e quelli attualmente spettanti;

disegno di legge all'esame del Parlamento, per la modifica degli articoli 2 e 4 della legge Tambroni sui criteri da seguire (articolo 2) per la restituzione del dazio sugli acquisti di materiali di produzione nazionale e per la restituzione dell'I.G.E. sugli acquisti dei medesimi materiali, con aliquote uniche o forfetarie e (articolo 4) per l'esenzione dal-

l'I.G.E. per i soli contratti diretti tra committente e cantiere, con esclusione dei subappalti (tranne il caso del sub-appalto totale) e dei contratti inerenti all'allestimento ed arredamento delle navi;

disegno di legge (atti Senato n. 384) sull'estensione dei benefici previsti per i prodotti nazionali a quelli dei paesi della C.E.C.A.;

studi in corso per una revisione della legge Tambroni, per renderla più aderente alla situazione attuale e per la formulazione di nuovi criteri per l'accertamento delle condizioni necessarie perchè le costruzioni ammesse ai benefici possano intendersi iniziate.

Allo scopo di rendere operante la legge Tambroni fino alla scadenza prevista è necessario provvedere a ulteriori stanziamenti. Mi risulta che il problema è all'esame dei Ministeri interessati ed è da augurarsi che gli stanziamenti siano decisi in misura tale da potere continuare efficacemente nel ritmo auspicato per le nuove costruzioni.

e) RINNOVO DELLE CONVENZIONI PER I SERVIZI MARITTIMI SOVVENZIONATI DI PREMINENTE INTERESSE NAZIONALE - ALTRI SERVIZI SOVVENZIONATI

Uno dei problemi fondamentali che si trascina da anni con soluzioni che, appena intraviste, si dileguano di nuovo, è quello del rinnovo delle convenzioni per i servizi sovvenzionati di preminente interesse nazionale. Ogni relazione dei miei predecessori negli ultimi anni se ne è occupata, ogni Ministro ha accennato agli studi e fatto qualche anticipazione al riguardo. Recentissime sono le dichiarazioni ufficiali ed ufficiose di una prossima decisione, ma in realtà, per varie ragioni e un poco per le pretese avanzate da tutte le parti che non incoraggiano e non accelerano il completamento degli studi, la situazione si mantiene statica, con una tendenza al peggioramento perchè, se per gli esercizi precedenti si provvide con tempestive leggi a prorogare le convenzioni in atto per permettere la rielaborazione dell'annoso

progetto, nell'esercizio corrente, dinanzi alla imminenza della presentazione del disegno di legge definitivo, non si è provveduto alla proroga necessaria: ond'è che siamo nella impossibile situazione, a dieci mesi dall'inizio dell'esercizio finanziario, di linee che continuano ad essere gestite senza alcun impegno giuridico da parte dello Stato, nè da parte delle compagnie concessionarie, per il cui *deficit* di gestione, in una maniera o nell'altra il Tesoro, ossia il contribuente, dovrà essere chiamato a rispondere!

È un doloroso dovere del relatore porre in rilievo l'assurdità di questa situazione che non è compatibile con l'ordinamento generale dello Stato, i cui oneri debbono essere stabiliti da precise disposizioni di legge: oneri non indifferenti, a quanto si anticipa in base a calcoli ancora non definitivi.

Dalle informazioni avute sul disegno di legge in corso di esame il principio della sovvenzione fissa per linea sembra, ormai, pacificamente accettato. Le società concessionarie saranno messe dinanzi alla necessità di regolare la loro politica per gli anni a venire, sulla base di quanto lo Stato loro offre: però, può darsi che tutto ciò rappresenti una illusione, perchè, se la sovvenzione non sarà adeguata agli oneri effettivi sostenuti dalle società nell'esercizio dei servizi, i *deficit* di gestione riandranno a discapito del capitale sociale, che è proprietà statale, dato il regime nazionalizzato delle compagnie.

Un secondo principio che sembra destinato a trionfare è quello del mantenimento delle quattro società distinte, a meno che per alcune di esse, esercenti servizi affini, si provveda ad una fusione. Io penso che la questione, in sè e per sè, non abbia eccessiva importanza; anzi, il grande organismo unico potrebbe diventare troppo colossale e burocratico, mentre, poi, i settori diversi di traffico richiederebbero una naturale differenziazione degli uffici direttivi: quindi il male cui si vuole rimediare si ripeterebbe per necessità di cose. D'altro canto, fin da adesso, molti servizi fra le quattro società sono espletati in comune, o tra di loro coordinati, sotto la supervisione della Finmare, la società finanziaria che le controlla come una *holding* di gran lunga preponderante nella proprietà del capitale azionario.

Dall'esame di gestione delle singole compagnie si rileva che queste, nel passato, per ritardo nelle liquidazioni da parte del Tesoro delle sovvenzioni e integrazioni sono state costrette, per sopperire alle necessità del credito di esercizio, a ricorrere al mercato bancario normale, coi suoi alti costi. Se, come si prevede, nelle nuove convenzioni si applicherà il principio della sovvenzione fissa sarebbe opportuno che la legge stessa prevedesse il pagamento anticipato per acconto da commisurarsi in modo da evitare ritardi. Ciò eviterebbe il ricorso agli istituti bancari per le partite maturate, con evidente economia di gestione.

Un terzo principio che sembra accolto pacificamente è quello di sceverare le linee di interesse locale, tuttora gestite dalla Tirrenia per la Sardegna, e dalla Società Adriatica in Adriatico, da quelle più importanti, di vero e proprio preminente interesse nazionale. Le prime dovrebbero andare aggiudicate secondo la procedura della legge del 1953 per le linee minori, mentre, per le altre, si dovrebbe provvedere con la legge ora allo studio.

Resta, infine, il contrastato problema dell'elenco delle linee da mantenere. Il primitivo progetto dell'onorevole Cassiani prevedeva l'attribuzione al Governo di stabilirlo, nell'ambito dell'onere approvato con la legge; poi si parlò di inserire esplicitamente l'elenco nella legge; ma ora, sembra, si torna al concetto di attribuire tale facoltà al Governo per permettere una azione più elastica della Amministrazione competente.

Comunque, non c'è dubbio e devo pensare che, quale che sia la scelta del procedimento, le decisioni che si adottano debbono essere accompagnate dall'esame degli oneri richiesti, delle prospettive di traffico, delle vere necessità alle quali deve far fronte ciascuna delle linee, per decidere con cognizione di causa quali di esse siano da mantenere e quali da eliminare, tenendo conto soprattutto delle reali necessità dei singoli porti, di quelle superiori del Paese, e se devesi pure tenere conto dell'onere che lo Stato deve assumere non si perda di vista che il problema dell'esercizio di molte delle nostre linee sovvenzionate è anche un problema di prestigio nazionale e che il pro-

gramma deve essere articolato in modo da fronteggiare la concorrenza delle linee straniere con mezzi e provvedimenti adeguati.

Occorrerebbe un'analisi di mercato proiettata su lunghi periodi di tempo, sui servizi più discussi, perchè potremmo, coi rapidi sviluppi di alcuni settori geografici, trovarci rapidamente superati dalla nuova situazione.

Non c'è dubbio che una saggia amministrazione vuole realizzare il massimo rendimento colla minima spesa, ma saggezza impone che siano realisticamente considerate le necessità. Occorre, data la posizione geografica dell'Italia, impostare una politica marinara ad ampio respiro con visione ampia e feconda per l'avvenire dei nostri traffici, per la forza dei nostri commerci, per il progredire della nostra economia.

Del pari, occorrerebbe conoscere con precisione quali siano gli oneri effettivi attuali per alcune linee eccezionalmente passive, come quella del periplo italico, dove sembra

che ogni tonnellata caricata costi allo Stato un multiplo eccezionale di quanto paga lo utente. I problemi economici, ed anche quelli politici sono soprattutto problemi di equilibrio, e nel fare questa osservazione, io mi permetto di concludere invitando l'onorevole Ministro a volerci chiarire il suo autorevole pensiero in proposito.

* * *

Devo tuttavia premettere che i dati complessivi delle quattro compagnie, per il 1959, non sono favorevoli. Ciò in parte deve attribuirsi all'andamento sfavorevole dei traffici, e in parte dev'essere considerato come l'inevitabile conseguenza della agitazione sindacale.

Confrontati con le corrispondenti cifre del 1958, i dati delle singole compagnie sono pertanto i seguenti:

TABELLE

LEGISLATURA III - 1958-60 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

| | NUMERO VIAGGI | | MIGLIA PERCORSE | | PASSEGGERI (numero) | |
|---|---------------|------------|------------------|------------------|------------------------|----------------|
| | 1958 | 1959 | 1958 | 1959 | 1958 | 1959 |
| AL 31 DICEMBRE | | | | | | |
| <i>Italia:</i> | | | | | | |
| Nord America | 52 | 48 | 521.972 | 476.674 | 130.342 | 96.733 |
| Sud America | 17 | 16 | 233.532 | 209.308 | 49.206 | 35.439 |
| Centro America-Sud Pacifico | 14 | 13 | 258.660 | 239.171 | 29.101 | 24.586 |
| Centro America-Nord Pacifico | 16 | 15 | 357.787 | 322.731 | 423 | 373 |
| Crociere | 1 | 1 | 1.837 | 3.037 | 723 | 671 |
| Sud America, Commerciale | 12 | 11 | 190.663 | 170.291 | — | — |
| | 112 | 104 | 1.564.451 | 1.421.212 | 209.795 | 157.802 |
| <i>Lloyd Triestino:</i> | | | | | | |
| Espr. India-Pakistan-Estremo Oriente | 12 | 11 | 210.781 | 190.797 | 14.216 | 13.430 |
| Australia | 16 | 17 | 350.520 | 367.729 | 21.471 | 21.752 |
| Espr. Sud Africa | 13 | 12 | 183.312 | 160.965 | 15.494 | 13.055 |
| Africa Orientale | 12 | 12 | 112.659 | 111.138 | 3.136 | 2.569 |
| Cel. Comm. Adriatico-India-Pakistan-Estr. Or. | 11 | 12 | 249.556 | 294.167 | 49 | 73 |
| India Occidentale (Comm.) | 6 | — | 59.153 | — | 43 | — |
| India Orientale (Comm.) | 20 | 13 | 324.766 | 203.568 | 140 | 39 |
| Sud Africa (Comm.) | 13 | 12 | 201.715 | 207.118 | 151 | 114 |
| Africa Occidentale-Congo (Comm.) | 19 | 22 | 229.379 | 257.118 | 107 | 114 |
| Servizio Bananiero | 10 | 10 | 80.455 | 77.811 | 130 | 107 |
| | 131 | 121 | 2.002.296 | 1.870.411 | 54.937 | 51.253 |
| <i>Adriatica:</i> | | | | | | |
| Tirreno-Egitto | 24 | 23 | 84.322 | 81.357 | 13.669 | 14.665 |
| Adriatico-Egitto | 24 | 22 | 82.410 | 74.981 | 14.552 | 12.976 |
| Tirreno-Israele | 24 | 22 | 77.072 | 71.122 | 11.990 | 10.445 |
| Adriatico-Israele | 26 | 21 | 77.991 | 63.653 | 12.260 | 10.413 |
| Tirreno-Istambul | 24 | 22 | 71.834 | 66.204 | 5.910 | 5.287 |
| Adriatico-Istambul | 25 | 21 | 64.464 | 53.203 | 5.248 | 4.031 |
| Dalmazia-Pireo | 24 | 24 | 55.967 | 55.804 | 3.831 | 3.112 |
| Tirreno-Soria | 21 | 19 | 85.129 | 72.974 | 2 | 1.286 |
| Adriatico-Soria | 36 | 21 | 135.685 | 79.936 | 1.746 | 987 |
| Tirreno-Istambul (Comm.) | 27 | 22 | 88.781 | 84.379 | — | — |
| Adriatico-Istambul (Comm.) | 26 | 28 | 80.772 | 103.760 | 64 | 285 |
| Manfredonia-Tremiti | 52 | 52 | 20.478 | 22.361 | 14.462 | 17.428 |
| | 333 | 297 | 924.905 | 829.734 | 83.734 | 80.915 |

(1) Cambi: 1 \$ - Lit. 625.

1 Lst. - Lit. 1.750.

LEGISLATURA III - 1958-60 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

| MERCİ (tonnellate) | | NOLI LORDI INTROITATI (milioni di lire) (1) | | | | | |
|-----------------------|---------|---|--------|---------|---------|---------|---------|
| | | Passeggeri | | Merci | | Totale | |
| 1958 | 1959 | 1958 | 1959 | 1958 | 1959 | 1958 | 1959 |
| 33.880 | 29.438 | 17.533 | 13.194 | 2.148 | 1.980 | 19.681 | 15.174 |
| 15.408 | 13.197 | 5.673 | 4.166 | 624 | 481 | 6.297 | 4.647 |
| 58.389 | 62.461 | 2.278 | 2.044 | 2.012 | 1.922 | 4.290 | 3.966 |
| 186.078 | 174.118 | 106 | 88 | 4.392 | 3.921 | 4.496 | 4.009 |
| — | — | 76 | 78 | — | — | 76 | 78 |
| 192.899 | 147.235 | — | — | 1.704 | 1.238 | 1.704 | 1.238 |
| 486.654 | 426.449 | 25.666 | 19.570 | 10.880 | 9.542 | 36.546 | 29.112 |
| 24.428 | 19.448 | 2.225 | 1.945 | 772 | 615 | 2.997 | 2.560 |
| 43.683 | 49.371 | 4.355 | 4.466 | 1.992 | 1.957 | 6.347 | 6.423 |
| 37.561 | 30.428 | 2.032 | 1.829 | 1.010 | 854 | 3.042 | 2.683 |
| 26.274 | 28.530 | 155 | 137 | 391 | 394 | 546 | 531 |
| 108.039 | 155.574 | 5 | 9 | 1.828 | 2.109 | 1.833 | 2.118 |
| 19.731 | — | 2 | — | 301 | — | 303 | — |
| 241.121 | 152.831 | 10 | 3 | 3.708 | 2.245 | 3.718 | 2.248 |
| 151.746 | 159.371 | 11 | 5 | 2.217 | 2.193 | 2.228 | 2.198 |
| 198.663 | 171.695 | 10 | 11 | 2.561 | 2.236 | 2.571 | 2.247 |
| 952 | 1.612 | 7 | 5 | 20 | 41 | 27 | 46 |
| 852.198 | 768.860 | 8.812 | 8.410 | 14.800 | 12.644 | 23.612 | 21.054 |
| 13.691 | 46.912 | 854 | 901 | 220 | 209 | 1.074 | 1.110 |
| 21.040 | 21.974 | 937 | 841 | 269 | 240 | 1.206 | 1.081 |
| 10.881 | 11.363 | 594 | 516 | 192 | 187 | 786 | 703 |
| 16.707 | 13.502 | 572 | 491 | 216 | 177 | 788 | 668 |
| 11.779 | 18.202 | 369 | 339 | 174 | 227 | 543 | 566 |
| 16.542 | 15.557 | 323 | 262 | 168 | 147 | 491 | 409 |
| 10.759 | 12.664 | 92 | 81 | 69 | 80 | 161 | 161 |
| 36.687 | 37.760 | — | 127 | 328 | 294 | 328 | 421 |
| 83.825 | 49.229 | 114 | 100 | 615 | 366 | 729 | 466 |
| 32.788 | 41.092 | — | — | 308 | 282 | 308 | 282 |
| 37.115 | 74.449 | 0,7 | 3 | 257 | 480 | 257,7 | 483 |
| 285 | 326 | 5 | 7 | 0,6 | 0,6 | 5,6 | 7,6 |
| 292.099 | 313.030 | 3.860,7 | 3.668 | 2.816,6 | 2.689,6 | 6.677,3 | 6.357,6 |

LEGISLATURA III - 1958-60 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

| | NUMERO VIAGGI | | MIGLIA PERCORSE | | PASSEGGERI (numero) | |
|--|---------------|-------|-----------------|-----------|------------------------|-----------|
| | 1958 | 1959 | 1958 | 1959 | 1958 | 1959 |
| <i>Tirrenia:</i> | | | | | | |
| Napoli-Palermo | 355 | 321 | 122.047 | 110.988 | 156.437 | 140.897 |
| Palermo-Tunisi | 52 | 446 | 19.706 | 17.502 | 10.911 | 13.463 |
| Civitavecchia-Olbia (2) | 358 | 356½ | 89.770 | 89.635 | 332.403 | 334.471 |
| Palermo-Cagliari | 49 | 47 | 21.168 | 20.304 | 23.763 | 15.368 |
| Napoli-Cagliari | 104 | 97½ | 55.876 | 52.285 | 22.446 | 15.272 |
| Civitavecchia-Cagliari (3) | 355 | 338½ | 165.070 | 157.209 | 172.468 | 177.563 |
| Genova-Porto Torres | 153 | 212 | 67.723 | 94.209 | 85.348 | 99.176 |
| Livorno-Bastia-Porto Torres | 52 | 48½ | 21.576 | 19.885 | 12.308 | 13.370 |
| Livorno-Bastia | 20 | 19 | 2.641 | 3.316 | 5.201 | 3.490 |
| Genova-Sardegna-Tunisi | 25 | 24 | 30.044 | 29.089 | 1.302 | 1.001 |
| Palermo-Pantelleria-Tunisi | 26 | 24 | 12.780 | 11.851 | 1.500 | 1.268 |
| Napoli-Siracusa-Malta-Tripoli | 36 | 32 | 38.883 | 34.240 | 15.720 | 12.065 |
| Napoli-Siracusa-Malta-Bengasi | 36 | 31 | 50.399 | 43.221 | 3.707 | 2.673 |
| Adriatico-Tirreno-Spagna (Comm.) | 26 | 23 | 112.535 | 99.903 | 1.390 | 1.045 |
| Adriatico-Tirreno (Periplo) Comm | 25 | 21 | 92.085 | 76.420 | — | — |
| Venezia-Nord Europa | 10 | 10 | 80.604 | 79.712 | 95 | 72 |
| Genova-Nord Europa | 12 | 12 | 79.886 | 77.250 | — | — |
| Servizi locali Sardi | 1.839 | 1.828 | 30.400 | 30.640 | 243.087 | 238.025 |
| | 3.533 | 3.491 | 1.093.193 | 1.047.659 | 1.078.088 | 1.069.219 |
| | 4.109 | 4.013 | 5.584.845 | 5.169.016 | 1.426.552 | 1.359.189 |

(1) Cambio: 1 \$ - Lit. 625.

1 Lst. - Lit. 1.750.

(2) Nel 1959 sono compresi i trasporti via aerea causa sciopero + 3.811

(3) Nel 1959 sono compresi i trasporti via aerea causa sciopero + 4.153

LEGISLATURA III - 1958-60 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

| MERCİ (tonnellate) | | NOLI LORDI INTROITATI (milioni di lire) (1) | | | | | |
|-----------------------|-----------|---|----------|----------|----------|----------|----------|
| | | Passeggeri | | Merci | | Totale | |
| 1958 | 1959 | 1958 | 1959 | 1958 | 1959 | 1958 | 1959 |
| 29.155 | 23.688 | 925,6 | 844,9 | 86,7 | 71,3 | 1.012,3 | 916,2 |
| 3.657 | 3.421 | 104,2 | 114,3 | 11 - | 10,6 | 115,2 | 124,9 |
| 41.566 | 46.297 | 835,4 | 846,1 | 309,5 | 330,8 | 1.144,9 | 1.176,9 |
| 9.216 | 9.280 | 48,4 | 55,6 | 23,6 | 25,3 | 72 - | 80,9 |
| 23.426 | 19.876 | 90,9 | 63,1 | 83,1 | 66,8 | 174 - | 129,9 |
| 29.453 | 36.608 | 602,5 | 617,6 | 132,1 | 164,2 | 734,6 | 781,8 |
| 18.942 | 18.063 | 373,4 | 461,1 | 91,7 | 89,5 | 465,1 | 550,6 |
| 6.576 | 6.619 | 40,2 | 42,6 | 34,7 | 41,2 | 74,9 | 83,8 |
| 7 | 27 | 21,6 | 11,9 | 0,1 | 0,1 | 21,7 | 12 - |
| 13.672 | 12.888 | 11,5 | 9,7 | 41,4 | 40,3 | 52,9 | 50 - |
| 6.068 | 6.677 | 7,7 | 7,6 | 9,8 | 11,8 | 17,5 | 19,4 |
| 9.725 | 10.439 | 229,3 | 178,8 | 88,5 | 95,5 | 317,8 | 274,3 |
| 7.045 | 8.280 | 51 - | 42 - | 63,8 | 68,9 | 114,8 | 110,9 |
| 53.099 | 50.287 | 63,9 | 49,3 | 315,3 | 283,5 | 379,2 | 332,8 |
| 50.887 | 46.584 | — | — | 189,5 | 163,7 | 189,5 | 163,7 |
| 60.732 | 59.823 | 10,9 | 10,2 | 421,3 | 430,5 | 432,2 | 440,7 |
| 56.089 | 60.929 | — | — | 408,6 | 400,6 | 408,6 | 400,6 |
| 188 | 183 | 18,3 | 22,8 | 0,9 | 0,9 | 19,2 | 23,7 |
| 419.503 | 419.969 | 3.434,8 | 3.377,6 | 2.311,6 | 2.295,5 | 5.746,4 | 5.673,1 |
| 2.050.454 | 1.928.308 | 41.773,5 | 35.025,6 | 30.807,2 | 27.171,1 | 72.580,7 | 62.196,7 |

+ 11,4

+ 12,5

LEGISLATURA III - 1958-60 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

| | ITALIA | | LLOYD TRIESTINO | | ADRIATICA | | TIRRENA | |
|---|-----------|-----------|-----------------|-----------|-----------|---------|-----------|-----------|
| | 1958 | 1959 | 1958 | 1959 | 1958 | 1959 | 1958 | 1959 |
| n. viaggi | 112 | 104 | 131 | 121 | 333 | 297 | 1.839 | 1.828 |
| miglia percorse | 1.564.451 | 1.421.212 | 2.002.296 | 1.870.411 | 924.905 | 829.734 | 1.093.193 | 1.047.659 |
| passaggeri trasportati | 209.795 | 157.802 | 54.937 | 51.253 | 83.734 | 80.915 | 1.078.086 | 1.069.219 |
| merci (tonnellate) | 486.654 | 426.449 | 852.198 | 768.860 | 292.099 | 313.030 | 419.503 | 419.969 |
| noli lordi introitati (milioni di lire) | 36.546 | 29.112 | 23.612 | 21.054 | 6.677 | 6.358 | 5.746 | 5.693 |

LEGISLATURA III - 1958-60 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

In complesso, le quattro società hanno svolto la seguente attività:

| | 1958 | 1959 |
|--|-----------|-----------|
| numero di viaggi eseguiti | 4.109 | 4.013 |
| miglia percorse | 5.584.845 | 5.169.016 |
| numero di passeggeri trasportati | 1.426.552 | 1.359.189 |
| tonnellate di merci trasportate | 2.050.454 | 1.928.308 |
| noli passeggeri (miliardi di lire) | 41.774 | 35.026 |
| noli merci (miliardi di lire) | 30.807 | 27.171 |
| totali noli incassati | 72.581 | 62.197 |

I traffici delle Americhe gestiti dalla Società Italia hanno subito una contrazione di quasi il 25 per cento nel numero dei passeggeri trasportati oltre al 15 per cento circa nelle merci. Per queste ragioni, l'integrazione di bilancio delle quattro compagnie, stabilita nella misura di 24.730.493.919 lire nel 1958, supererà prevedibilmente i trenta miliardi per l'ultimo esercizio 1959.

* * *

Ciò posto, l'attività complessiva delle Società, diretta a migliorare i servizi ed a modernizzare la flotta, è continuata, nonostante le notevoli difficoltà che ho posto in rilievo in precedenza. Mentre l'allestimento della « Leonardo da Vinci » della Società Italia si avvia rapidamente al completamento, in modo che la nave potrà essere pronta per il suo viaggio inaugurale previsto per la terza decade di giugno, sono stati preparati i piani e perfezionati i contratti per la costruzione delle due turbonavi passeggeri da 35-38.000 tonn. lorde, destinate a sostituire le vecchie navi tuttora in servizio sulla rotta del Nord-America, che hanno superato da tempo i limiti normali di età. Con le nuove unità immesse sulla rotta del Nord-America, verranno poi trasferite su quella del Sud America le moderne motonavi « Augustus » e « Giulio Cesare ». Inoltre anche la linea del Sud America-Pacifico, gestita dalla Società Italia, verrà adeguatamente potenziata con l'immissione in servizio delle tre motonavi del tipo « Neptunia » da 13.000 tonnellate, ora impiegate dal Lloyd Triestino nella rotta dell'Australia e destinate, a loro volta, ad essere sostituite dalle due turbonavi pas-

seggeri da 23-27.000 tonnellate recentemente commesse al C.R.D.A. di Trieste.

Nel settore del Lloyd Triestino, oltre alle commesse or ora citate, si è proceduto ad un notevole potenziamento della linea commerciale col Sud Africa, che sta incontrando largo successo dopo l'immissione di unità più moderne. Anche la linea dell'Africa Occidentale, servita da tre unità di costruzione recente, (le navi tipo « Piave ») risulta ora ben servita.

La Società Adriatica, dal canto suo, ha potuto sistemare dignitosamente la propria linea con la Siria, grazie all'entrata in servizio delle tre motonavi passeggeri da 4.400 tonnellate lorde del tipo « Bernina » con partenze quattordicinali, alternativamente da Genova e da Trieste, con i porti dell'Egitto, della Grecia e dell'Asia Minore.

Questa Società, per il momento ha limitata necessità di nuovo naviglio, perchè la sua flotta è stata in gran parte rammodernata. Comunque, una motonave passeggeri di 2.900 tonnellate lorde è stata ordinata per sostituire la ormai superata « Barletta », nel servizio quindicinale adriatico, che tocca la Dalmazia, l'Albania e la Grecia.

La Società Adriatica è quella che ha avuto, comparativamente, i migliori risultati negli ultimi anni; ma non va taciuto che la sua posizione dev'essere sistemata con vigore, perchè il settore dei traffici ad essa attribuito è oggi esposto ad una fortissima concorrenza da parte delle marine jugoslava, greca, turca, israeliana ed araba unita, fornite quasi sempre di materiale ottimo, in continuo perfezionamento; e che quello ad essa attribuito è un settore di particolare prestigio per la nostra bandiera.

Alla Società Adriatica è stata anche affidata la gestione della nave traghetto per automobili sotto bandiera italiana, che, in collaborazione con la gemella sotto bandiera ellenica, espletterà un servizio tra Brindisi e la Grecia, dal quale il turismo riceverà indubbio incentivo. La nuova unità è stata già impostata ai Cantieri Breda di Venezia.

Quanto alla Tirrenia, che esercita linee prevalentemente tra porti dello Stato, e nel Mediterraneo, il problema più grave è quello dell'adeguamento dei servizi con la Sardegna, dato il continuo crescere del traffico, anche se lo scorso anno la lunga sospensione determinata dallo sciopero ha provocato una leggera battuta d'arresto.

Due motonavi del tipo « Regione » migliorato sono già state commesse per rendere quotidiano il servizio effettuato per ora a giorni alternati tra Genova e Porto Torres, e per rinforzare le linee con Civitavecchia ed Olbia. La Società ha dovuto per intanto eliminare il vecchio « Argentina » finora impiegato sulla rotta della Libia, avente la venerabile età di 53 anni, sostituendolo col « Città di Tunisi », ma la situazione generale dell'impiego della flotta è diventata più tesa per la mancanza di unità di ricambio.

In complesso, si può dire che, nonostante la mancata sistemazione delle convenzioni, le imprese hanno continuato in un sano dinamismo.

Resta, però, da liquidare l'esposizione finanziaria del Tesoro, che è sempre debitore di cospicue somme per saldi di integrazione degli esercizi precedenti. Per liquidare tali saldi per il periodo 1953-58 occorreranno 21.004.558.506 lire, così ripartite:

| | | |
|----------------|----|---------------|
| 1953 | L. | 1.735.507.349 |
| 1954 | » | 1.816.917.313 |
| 1955 | » | 1.732.489.338 |
| 1956 | » | 2.336.887.119 |
| 1957 | » | 9.622.868.815 |
| 1958 | » | 3.759.888.572 |

Il Ministero del tesoro ha ora predisposto apposito schema di disegno di legge, recentemente presentato al Parlamento, per la liquidazione dei saldi fino a tutto il 30 giugno 1959, per un ammontare di 31 miliardi:

la differenza di circa 10 miliardi con la misura in precedenza indicata è dovuta al saldo per il primo semestre del 1959. Questo disegno di legge è da approvare sollecitamente perchè elimina finalmente una delle maggiori cause dell'aggravamento dei costi generali delle società concessionarie costrette ad indebitarsi per decine di miliardi per far fronte ai loro impegni. Ma questo provvedimento sarà inutile se non si curerà al più presto la sistemazione complessiva delle convenzioni, perchè altrimenti verrà fuori un nuovo forte *deficit* non liquidato, che ritornerà ad essere fonte della formazione di saldi non meno ingenti di quelli che ora vengono liquidati.

* * *

Quanto ai servizi sovvenzionati di interesse locale, poche sono le novità perchè essi sono in gran parte dignitosamente sistemati con convenzioni ventennali. Restano soltanto da aggiudicare all'industria privata i servizi del settore E ed F del Medio ed Alto Adriatico, in base alle leggi 26 marzo 1959, n. 178, e 15 dicembre 1959, n. 1111. Attualmente, essi sono gestiti con proroga delle concessioni scadute, rispettivamente dalla S.A.I.M. e dalla Istria-Trieste. Per la rapida aggiudicazione di essi sorsero impedimenti messi in luce nell'ultima discussione del bilancio: è da sperare che le difficoltà siano ormai superate, e che entro il 30 giugno prossimo la procedura sia stata perfezionata.

L'onere attuale per i servizi sovvenzionati locali è di circa 3.137.000.000 lire, distribuite come segue:

| | |
|----------------------------------|-------------|
| Navigazione Toscana | 497.300.000 |
| Navisarma | 591.000.000 |
| S.P.A.N. (Partenopea) | 644.000.792 |
| Si.Re.Na | 430.630.100 |
| Alto e Medio Adriatico | 974.230.000 |

f) ARMAMENTO LIBERO

Sui circa cinque milioni di tonnellate di stazza lorda che rappresentano la consistenza della nostra flotta mercantile, le navi delle società sovvenzionate (linee di preminente interesse nazionale e linee locali) ammontano a circa 670.000 tonn., cioè al 13 per cento

della consistenza totale, mentre il rimanente naviglio è posseduto dall'armamento libero, che fa capo alla Confederazione italiana armatori liberi, all'Associazione degli armatori liberi, che dalla prima si è recentemente staccata, ed alla Federazione nazionale armatori, della quale ultima fanno parte gli armatori del naviglio minore.

Gran parte delle navi degli armatori liberi non sono impegnate in traffici regolari di linea, bensì nel *tramping*, nella navigazione libera, cioè, da porto a porto e da rotta a rotta, a seconda delle possibilità di rinvenire carichi. Nel dopoguerra, peraltro, gli armatori non sovvenzionati hanno notevolmente sviluppato i loro servizi di linea, ai quali sono, in atto, adibite navi per circa 500.000 tonn. di stazza lorda, pari ad un ottavo della consistenza della flotta libera. Queste navi, che sono circa 140, sono addette a circa un centinaio di linee, di cui un terzo tra i porti nazionali. Sono da mettere particolarmente in risalto i servizi di linea per il Mediterraneo Orientale (15), quelli per i paesi oltre Suez (11) e quelli per le Americhe (6 per il Nord America, 11 per il Centro, 2 per il Sud America). I servizi per passeggeri e misti assommano a poco meno di una trentina, tra i quali sono da annoverare quelli della Sitmar, della Congar e dell'armatore Lauro per l'Australia e l'Estremo Oriente, quelli del Gruppo Grimaldi, della Sitmar, della Sidarma e degli armatori Costa e Lauro per il Centro America, della Sitmar e della Compagnia Internazionale di Genova (Gruppo Fassio) per i paesi oltre Suez, del Gruppo Grimaldi per il Canada e dell'armatore Costa per il Sud America.

Tra le navi addette a queste linee di navigazione da passeggeri sono da menzionare alcune grosse unità, di recentissima costruzione e di elevatissime caratteristiche tecniche, non inferiori a quelle delle navi di linea delle società sovvenzionate, quali la « Federico C. » di oltre 20.000 tonnellate; ma anche nel settore delle linee di navigazione da carico non mancano unità di altissima qualità, e di costruzione modernissima, dei più grandi complessi armatoriali sopra menzionati.

Quanto alle navi addette ai servizi non di linea, è da ricordare che, secondo dati for-

niti dalle associazioni interessate, dalla fine della guerra ad oggi gli armatori liberi hanno investito in nuove costruzioni ed in acquisti di navi di seconda mano cifre elevatissime, dell'ordine di circa trecento miliardi di lire e ciò testimonia lo sforzo fatto dagli armatori stessi per ampliare le loro flotte e per migliorarle. Ritengo utile sottolineare, in questa occasione, l'opportunità e la necessità, rispondente ad un'interesse generale, che gli armatori siano messi in grado di proseguire nell'opera di rinnovamento delle loro flotte anche in un periodo così critico come è quello presente, e sono certo che l'onorevole Ministro vorrà considerare nella sua giusta luce e nelle sue esatte proporzioni questo importante problema.

g) TRAFFICO PORTUALE E PROBLEMI RELATIVI - LAVORO PORTUALE

Come ho esposto nella parte statistica, il movimento commerciale dei nostri porti, che nel corso del 1958 aveva segnato qualche battuta d'arresto nel suo progresso, si è ripreso notevolmente nel corso del 1959, con un incremento del 5,7 per cento circa e raggiungendo, così, gli 84,5 milioni di tonnellate di merci sbarcate ed imbarcate. Gli incrementi maggiori si sono avuti nelle esportazioni e nel traffico di cabotaggio, il cui volume è aumentato del 10 per cento, essendo passato da 23,7 a 25,9 milioni di tonnellate sbarcate ed imbarcate.

A questo proposito ritengo interessante rilevare che, per la prima volta in questo dopoguerra, le merci di cabotaggio hanno superato i massimi prebellici, pur segnati con un numero di porti più vasti, dato che quelli istriani, poi perduti, contribuivano con un notevole tonnelloaggio al traffico complessivo.

L'incremento dei traffici di cabotaggio è da attribuire, in primo luogo, ai trasporti petroliferi di redistribuzione dai centri di raffinazione costieri ai centri di consumo, ma esso è da mettersi anche in relazione con lo sviluppo della economia meridionale e, soprattutto, della Sicilia e della Sardegna, che alimentano notevoli correnti di traffico pesante. Questo progresso ha attenuato sensi-

bilmente il disagio del naviglio minore specie nella seconda metà dell'anno; i primi mesi dell'anno in corso sembrano confermare ulteriori, promettenti sviluppi.

Tutto il traffico portuale italiano è, in verità, in fase di rapido incremento. Nel gennaio scorso, le merci sbarcate ed imbarcate nei porti nazionali raggiunsero il volume di 7,8 milioni di tonnellate, contro 6,3 milioni del gennaio 1959: un incremento di poco inferiore al quarto! Nè sembra che le prime cifre di febbraio e marzo siano inferiori, il che ci porterebbe, continuando tale tendenza, a superare largamente il traguardo annuale dei 90 milioni di tonnellate di merci sbarcate ed imbarcate, che ancora qualche anno fa sembrava appartenere al regno della fantasia. Continuando con questi sviluppi, che sono ben superiori a quelli medi europei, il nostro Paese tende al primato nel movimento commerciale dell'Europa continentale, e ad inserirsi ai primi posti nel mondo.

Questo importante sviluppo è dovuto alle promettenti tendenze in atto della nostra economia generale, alcune delle quali sono dovute soltanto agli inizi di uno sfruttamento razionale, delle nostre risorse di lavoro e di beni naturali, il che ci consente fin da ora di confermare la possibilità che, entro pochi anni, il volume delle merci manipolate nei nostri porti raggiunga e superi il traguardo dei cento milioni di tonnellate.

Ma queste prospettive richiedono un impegno assai forte per ciò che riguarda i doveri degli organi responsabili del Paese per attuare la necessaria attrezzatura, perchè il traffico si mantenga e cresca oltre gli ingenti livelli attuali, per i quali si richiedono rapidità di operazioni, accosti adeguati con fondali accessibili alle gigantesche portate di oggi: 50-60.000 tonnellate ed oltre, bassi costi ed efficienza della mano d'opera, semplificazione delle formalità amministrative ed eliminazione di spese quanto più possibile.

Queste esigenze furono ampiamente poste in rilievo nelle precedenti relazioni di bilancio, le quali invocavano iniziative nuove e misure adeguate. Confrontando quanto venne raccomandato con quello che è stato fatto, posso riconoscere che non sono mancate le buone realizzazioni, che altri progetti, sia pure con ritardo, si stanno realizzando, ma

che i problemi, nel complesso, permangono, perchè le esigenze si rinnovano, e diventano anzi sempre più impegnative.

Così, è da rilevare che il porto di Genova ha ormai in atto un programma di nuovi lavori per l'importo di parecchi miliardi, relativi al completamento dei lavori di ripristino, per 2.675 metri, della diga foranea ed al suo prolungamento verso ponente (per l'importo di 7.000 milioni), al completamento ed ampliamento delle opere aeroportuali (per l'importo di 3.200 milioni), alla creazione del porto dei petroli di Mulredo, che consentirà l'attracco contemporaneo di molte cisterne di grosse dimensioni.

Inoltre, un bacino in muratura ed un altro galleggiante per grosse unità sono in corso di realizzazione. L'attrezzatura meccanica è anch'essa in via di adeguamento.

Tuttavia, il porto di Genova continua a soffrire della limitatezza degli approdi, e l'incremento del traffico per i primi mesi di questo anno è stato tale — per una media annuale superiore ai 20 milioni di tonnellate sbarcate ed imbarcate, superiore del 25 per cento a quella dello scorso anno — che ancora una volta si va ripetendo lo spettacolo di parecchie navi in attesa in avamposto. Per Genova, è, quindi, caratteristico il fenomeno che la potenzialità dei nuovi impianti è assorbita dall'incremento del traffico prima ancora che le opere siano completate.

Opere importanti sono previste anche in seguito alla approvazione del piano regolatore del porto di Napoli, dove, però, la deficienza degli stanziamenti provoca ritardi notevoli. Per intanto, il piano completo di sistemazione del porto richiede una spesa di 35 miliardi. Anche per Napoli è in corso di realizzazione un grande bacino galleggiante, che si viene ad aggiungere a quello in muratura, ormai completato, ed uno dei maggiori in esercizio nel mondo.

Lavori imponenti per l'importo di 15 miliardi sono in corso per il porto di Trieste dove la costruzione del molo VII sta per entrare ormai in fase di realizzazione.

Altri lavori importanti in corso sono la banchina ad alti fondali a Livorno, le opere relative all'attracco delle navi traghetto nei porti di Civitavecchia e Golfo Aranci, a Brindisi ed a Venezia, dove dovrebbe presto es-

sere realizzato il molo B di Marghera, già approvato dalla Commissione dei Piani Regolatori dei Porti, e dove fervono gli studi per il complesso problema del porto petrolifero di Marghera. Per questo porto e per il raddoppiamento della relativa zona industriale, come è noto, esiste una proposta di legge ora in discussione: uno speciale Consorzio è stato all'uopo costituito tra gli enti pubblici di Venezia e provincia. Importanti i lavori previsti per la sistemazione del Porto di Ravenna per renderlo idoneo alle esigenze determinate dal complesso delle importanti attività industriali che si sono realizzate e che si prevede debbano avere ulteriori sviluppi. Per la natura della costa ravennate e la vicinanza del delta del fiume Po, è stato necessario studiare un'opera foranea di notevole estensione al fine di potere assicurare al porto fondali sufficienti.

Il costo di tale opera, delle opere per la costruzione *ex novo* del porto industriale propriamente detto, dell'allargamento dei canali esistenti, del loro approfondimento nonché dello scavo del canale in mare è previsto di circa dieci miliardi.

Dalla relazione del progetto si rileva che il porto potrà ricevere navi della portata di 16.000 tonnellate, della lunghezza di 160 metri ed aventi pescaggio di metri 8,60 in numero di 12 navi. Non elenco le altre opere previste per brevità.

Per la realizzazione dell'opera si è costituito un Consorzio tra le industrie locali maggiormente interessate con la partecipazione degli Enti locali autarchici. Al 31 dicembre 1959 si può considerare ultimato il complesso dei lavori previsto dal primo stralcio — primo lotto — per l'impegno di circa un miliardo.

La navigazione marittima ed interna nell'ambito del canale Orsini è considerata marittima (articolo 28 lettera c) del Codice della navigazione).

Si profila anche un problema importante per il porto di Palermo dove da molti anni si può rilevare che il traffico è rimasto praticamente costante e dove si è invece sviluppata, assumendo notevoli proporzioni, l'attività di riparazione delle navi.

L'ubicazione del porto nel centro delle rotte mediterranee, l'esistenza di un grande cantiere navale, che ha potenziato le proprie attrezzature nel campo delle riparazioni, ha indotto le principali Compagnie armatrici, e particolarmente di navi cisterna, ad appoggiarsi a Palermo per la esecuzione delle riparazioni e manutenzione delle loro navi.

In atto esistono, oltre il vecchio bacino in muratura, due bacini galleggianti di cui uno può ospitare navi cisterna da 70.000 tonnellate.

Tale attività potrebbe essere incrementata disponendo di un nuovo bacino galleggiante capace di contenere le grandi navi cisterna fino a 100.000 tonnellate, potendo però disporre di uno specchio d'acqua capace di contenere e il bacino nuovo e le grandi navi che andrebbero per riparazione.

La Commissione ha studiato il nuovo piano regolatore di Palermo prevedendo la creazione di un nuovo bacino portuale capace di contenere il nuovo bacino galleggiante previsto e lo specchio d'acqua per le navi riparande.

Se il nuovo bacino galleggiante dovesse essere approntato dalla società dei cantieri di Palermo, l'iniziativa a mio giudizio dovrebbe essere presa in attenta considerazione per i benefici che deriverebbero alla economia di quella città per la maggiore occupazione di maestranze. Ho ritenuto, fin da ora, opportuno prospettare all'attenzione degli organi competenti quanto sopra, augurandomi che possa essere preso nella dovuta considerazione.

Un'altra delle questioni di maggiore attualità fatta presente nelle precedenti relazioni è il lavoro di aggiornamento della legislazione sugli enti portuali. Per Genova, siamo tuttora nella fase introduttiva, perchè sullo schema di riforma predisposto deve pronunciarsi il Consiglio superiore della marina mercantile.

All'incirca allo stesso stadio è la legge per l'Azienda portuale dei Magazzini generali di Trieste, mentre è imminente l'approvazione del regolamento organico del personale impiegatizio dell'Ente autonomo del porto di Napoli, e analogo provvedimento è nella fase

preliminare di studio per il Provveditorato al porto di Venezia.

Per la questione dell'adeguamento del contributo annuale dello Stato al Consorzio autonomo del porto di Genova, è stato presentato apposito disegno di legge di iniziativa parlamentare. Non risulta ancora risolta la questione della esenzione dei redditi degli Enti portuali dalla tassazione per la ricchezza mobile.

Quanto ai porti minori, esistono attualmente proposte per la creazione di consorzi portuali a Palermo, Civitavecchia, Bari. È da lodare intanto l'iniziativa presa dal Ministero di creare una nuova disciplina giuridica delle aziende demaniali dei mezzi meccanici nei porti di Ancona, Cagliari, La Spezia, Livorno, Palermo, Messina, Savona e Siracusa, diretta al loro potenziamento sotto la vigilanza amministrativo-contabile dei Ministeri della marina mercantile e del tesoro: si tratta di organismi agili, funzionali, che non pesano sul costo delle operazioni portuali, anzi le rendono meno onerose.

L'azione regolamentare del Ministero nell'ambito dei servizi portuali è molto diffusa: sono in corso di attuazione o di studio i regolamenti locali per il servizio di pilotaggio e di portabagagli; per i servizi di rimorchio e di ormeggio; per la sosta nei porti delle navi cisterna con liquidi infiammabili il regolamento è in via di completamento, mentre il testo definitivo del disegno di legge relativo alla revisione ed al riordinamento delle tasse portuali è stato diramato alle varie Amministrazioni competenti per il parere relativo.

Un aspetto particolarmente delicato dei problemi portuali è quello riguardante la regolamentazione giuridica del lavoro portuale che, com'è noto, viene attribuito dal vigente Codice della navigazione in regime di monopolio alle apposite compagnie, create con la legge del 1926, salvo alcune eccezioni disposte con decreto del Ministro della marina mercantile.

Contro questo monopolio gli interessati del traffico protestano da anni, ritenendola una bardatura della legislazione corporativa da eliminare.

La questione è particolarmente acuta, per stabilire se debba oppure no imporsi l'uso

degli iscritti alle compagnie portuali, per le operazioni svolte a ciclo continuativo per approvvigionare i grandi complessi dell'industria pesante con appositi pontili e banchine. Il Ministero ha concesso in alcuni casi la così detta « autonomia funzionale », ma in altri l'ha rifiutata. D'altra parte, dichiarazioni di responsabili dell'industria pesante, tanto statale che privata, hanno posto in luce gli inconvenienti della attuale legislazione, che in alcuni casi è eccessivamente gravosa, tanto più gravosa in quanto, per l'avvento del M.E.C., occorre ridurre al minimo i costi di produzione. La gravosità del costo delle maestranze sarebbe secondo alcuni tale da rendere impossibile l'attuazione di programmi industriali che potrebbero aumentare notevolmente l'occupazione.

In realtà, nella disputa si incontrano tendenze chiare e giustificabili con altre che lo sono assai meno. Il giudizio dell'osservatore obiettivo non può contestare l'utilità dell'attuale regime di esclusiva delle compagnie portuali nei porti di commercio, che trova un temperamento nel severo controllo delle autorità marittime. Perciò, esso dovrebbe essere mantenuto operante nei grandi porti dove la varietà dei traffici richiede maestranze disciplinate, efficienti, moralmente selezionate. Come corrispettivo, occorrerebbe ottenere da questi la massima produttività, con riduzione al minimo del costo delle operazioni: ciò che, purtroppo, non sempre si consegue, a causa di supplementi più o meno legittimi delle basse rese prese a base per calcolare le tariffe, e per le onerose partite supplementari che vanno ben oltre le misure della legislazione previdenziale ed assicurativa.

So che il Ministro, secondo comunicati ufficiali, ha messo allo studio l'importante problema, che ha tanti riflessi di ordine economico e sociale, in questo delicato momento della nostra economia.

Il problema, come osservava recentemente l'autorevole rivista *Politica dei trasporti*, è soprattutto di equilibrio, perchè mai come a questo riguardo appare l'intima armonia dell'economia, dove ogni grado dell'attività produttiva ha i suoi problemi, che, a seconda delle soluzioni, implicano risultati diversi, alcuni dei quali volti ad aumentare i costi, ed a fermarne, quindi, i sani sviluppi; ed altri,

invece, volti a ridurli, e quindi ad aumentare la produzione e la occupazione. Occorre pertanto esaminare la questione con serenità, senza spirito « polemico », riconoscendo alle due parti il diritto di combattere per i propri legittimi interessi: soltanto così il Ministero, nella sua superiore valutazione, potrà rispondere alle aspettative di adeguamento e di potenziamento della nostra capacità di traffico. Così, pure, occorrerà che nei porti con traffico minimo, la disciplina attuale, troppo gravosa per rispondere alle limitate esigenze di lavoro, venga portata alla sua più semplice espressione, sempre sotto la vigilanza continua della autorità marittima.

È tuttavia, da riconoscere che i nostri porti sono tra i più efficienti e che le maestranze, nel complesso, rendono adeguatamente i loro servizi; benchè sia doveroso riconoscere che vi è molta possibilità di migliorare. Le esigenze del traffico sono crescenti, come ho rilevato; e dal 1953 al 1959, il quantitativo delle merci manipolate dai lavoratori portuali è salito da 33,1 a 53,1 milioni di tonn., mentre il numero dei lavoratori portuali, sceso regolarmente da 14.037 unità al 31 dicembre 1952 a 13.081 al 31 dicembre 1957, è risalito a 13.926 unità al 31 dicembre 1959. Questo vuol dire un notevole incremento nella produttività media del lavoro, alla quale corrisponde un adeguato incremento retributivo della giornata, passata da 1.692 lire nel 1953, a 2.640 nel 1959, dopo essere passata ad un massimo di 2.808 lire nel 1957: le retribuzioni sono al netto degli assegni familiari, dell'assistenza economica, della gratifica natalizia, delle ferie pagate e delle altre provvidenze di legge.

3. — PROBLEMI TECNICI RELATIVI AL LAVORO MARITTIMO

a) IL LAVORO MARITTIMO

Rinviando a quanto dirò a parte a proposito della istruzione marinara e della preparazione professionale della gente di mare, rileverò, in questa sede, come i problemi dell'impiego della gente di mare siano molto acuti e come il periodo di crisi del mercato

dei noli, con i conseguenti disarmi, abbia portato ad un aumento della disoccupazione in questo settore. Ogni relatore che mi ha preceduto non ha mancato di esporre con passione gli aspetti di questi problemi che, per quanto riguarda almeno le categorie e le qualifiche di bordo più basse, sono tali da destare un senso di viva preoccupazione. La spinta alle professioni marinare è, senza dubbio, molto forte nel nostro Paese, data la sua configurazione geografica e le molte sue regioni che si affacciano sul mare, ma le possibilità di dare un lavoro a tutti coloro che vorrebbero vivere la vita del mare sono scarse, specie ai nostri giorni, in cui il continuo progresso tecnico rende sempre meno necessario il ricorso a personale di scarsa qualificazione.

Le prospettive sono certo migliori per quanto concerne il personale qualificato e che abbia superato la difficoltà dell'imbarco nelle qualifiche iniziali, ma ciò vale per i periodi di normalità, in quanto in quelli di crisi marittima, come quello attuale, anche le possibilità di impiego di personale qualificato si riducono. Ed il problema si presenta particolarmente acuto nel settore dei nuovi diplomati degli istituti tecnici nautici che aspirano all'imbarco, a causa dell'esuberanza del loro numero, anche in relazione all'impulso alle nuove iscrizioni presso gli istituti nautici verificatosi a seguito del favorevole andamento del mercato negli anni scorsi, che aveva come conseguenza buone possibilità di imbarco e che ha incitato molti, forse troppi, giovani a seguire quegli studi. Il Ministero della marina mercantile sta esaminando, quindi, l'adozione di provvedimenti idonei ad agevolare l'imbarco degli allievi ufficiali di coperta e di macchina, particolarmente in relazione alla possibilità di consentire l'imbarco di allievi oltre a quelli previsti dalle tabelle di armamento delle navi, in guisa da rendere più rapida la formazione professionale dei giovani diplomati.

Per quanto riguarda il personale in possesso di altri titoli professionali, è stato predisposto uno schema di decreto presidenziale che prevede la possibilità di conferire i titoli di meccanico navale (di I e II classe) per mo-

tonavi al personale in possesso dei titoli di motorista navale di I e II classe, conseguiti in base agli articoli 11 e 12 della legge 20 giugno 1935, n. 1320: in tal modo, l'Amministrazione ritiene di poter ovviare all'attuale carenza di personale di stato maggiore di macchina, consentendo una più ampia sfera di abilitazione professionale a marittimi in possesso di determinati titoli che li fanno ritenere idonei ad esplicare funzioni superiori a quelle alle quali erano originariamente destinati.

Per quanto riguarda la bassa forza, la situazione non è certamente molto favorevole, dato il rapporto estremamente basso che esiste tra imbarchi medi nel corso di un anno e personale iscritto a turno: ovviamente, la situazione si presenta in modo diverso per le singole qualifiche e, come ho già rilevato, la crisi più acuta si verifica per le qualifiche iniziali, tanto che anche nei maggiori porti il personale che si imbarca oggi in qualità di mozzo è quello iscritto nei turni generali una diecina di anni fa. Del problema si è particolarmente occupato l'onorevole Amodio nella sua relazione al bilancio per il 1959-60 alla Camera dei deputati, esponendo la situazione con realismo ed indicando le difficoltà che si frappongono ad una soluzione del problema: io non posso non associarmi alle sue considerazioni, riconoscendo che questo è un campo nel quale non si possono operare miracoli, perchè anche un grande sviluppo della flotta mercantile del nostro Paese non consentirebbe di dare lavoro a tutti coloro che figurano iscritti nei turni di collocamento della gente di mare. La situazione è indubbiamente migliore nel campo del personale iscritto nei turni particolari degli armatori, dove il periodo di permanenza media nel turno di collocamento, in attesa dell'imbarco, è ragionevole e consente ai marittimi di compiere con una certa tempestività i minimi di imbarco richiesti per il passaggio alle qualifiche superiori.

Non mi occupo del lungo sciopero dei marittimi della scorsa estate, perchè di esso si ebbe già a discutere ampiamente in occasione della discussione del bilancio precedente e vi faccio riferimento solo per ricordare che esso ha portato alla stipulazione

di due accordi sindacali, uno per il settore dell'armamento libero e l'altro per il settore del Gruppo Finmare.

Purtroppo, avendo fatto riferimento allo sciopero non posso non ricordare che lo sciopero stesso ha determinato una contrazione notevole nella parte attiva della nostra bilancia dei trasporti marittimi: la riduzione di quasi il 17 per cento degli introiti rispetto al 1958 dipende anche da altre cause per quanto riguarda il trasporto merci, ma nel settore passeggeri la riduzione si deve molto alle soste delle navi di linea fermate dallo sciopero.

È da augurarsi, viste le negative conseguenze che si determinano e nei rapporti delle parti in causa e nei rapporti della economia nazionale che, nella piena consapevolezza delle conseguenze, un maggiore senso delle reciproche responsabilità determini una più rapida soluzione delle controversie che sempre possono sorgere fra datori di lavoro e lavoratori.

Gli accordi sindacali prevedono:

a) l'aumento delle paghe tabellari e dello straordinario per il personale di bassa forza, nella misura del 9 per cento;

b) l'aumento dello stipendio, o paga, e complemento paga per il personale di stato maggiore, amministrativo ed assimilato, nella misura del 5 per cento;

c) l'aumento della misura della gratifica pasquale dal 75 all'85 per cento delle voci che la compongono;

d) l'abbuono degli anticipi già corrisposti al personale imbarcato in vista dei futuri aumenti e la corresponsione di una somma corrispondente al personale che non l'aveva ancora ricevuta, quando ne ricorrevano gli estremi;

e) la decorrenza dell'accordo dal 1° giugno 1959 (salvo per il personale di stato maggiore ed amministrativo della Finmare, per il quale il termine iniziale è spostato al 1° gennaio 1959) e la sua scadenza alla fine del 1961;

f) l'assoggettamento del personale delle società sovvenzionate locali all'accordo stipu-

lato tra l'armamento libero e le organizzazioni sindacali dei marittimi.

In data 23 luglio 1959 sono stati stipulati anche i nuovi contratti collettivi di lavoro per gli equipaggi delle navi da passeggeri superiori a 50 tonnellate lorde e delle navi da carico superiori a 500 tonnellate lorde, contratti che hanno sostituito integralmente quelli preesistenti e, nel periodo intercorso tra l'ottobre 1959 ed il febbraio 1960, sono stati stipulati anche i contratti collettivi di lavoro per gli ufficiali marconisti della S.I. R.M. e della Telemar, per il personale adibito a lavori di comandata a bordo e, infine, per il personale imbarcato sulle unità adette ai servizi di rimorchio e di soccorso.

Al momento attuale esistono, quindi, le condizioni per un periodo di lavoro tranquillo ed ordinato, che potrebbe consentire alla nostra marina di superare il periodo di crisi di mercato senza ulteriori agitazioni.

b) ISTRUZIONE MARINARA

È superfluo, perchè certamente sentito da tutti gli onorevoli colleghi, richiamare l'attenzione sull'importante settore dell'istruzione professionale marinara.

L'onorevole Jervolino, nella sua relazione sull'esercizio 1957-58, se ne occupò largamente tracciando un quadro esauriente dei problemi da risolvere e risulta che nella sua attività di Ministro della marina mercantile ha cercato di svolgere una proficua attività in questo campo. Risulta che si è formata una ristretta Commissione a cui è stato affidato l'incarico di elaborare un programma di azione da svolgere da parte dell'amministrazione della marina mercantile.

Com'è noto, l'organizzazione dell'istruzione marinara rientra nel quadro dell'organizzazione scolastica in genere, di stretta competenza del Ministero della pubblica istruzione.

L'azione dell'Amministrazione della marina mercantile, quindi, si è svolta nel senso di determinare frequenti contatti con quella della Pubblica istruzione, in modo da creare una piena collaborazione nel più assoluto ri-

spetto della competenza di questo Ministero, al quale la Marina mercantile deve fare presente, di volta in volta, i problemi particolari che si pongono nel settore dell'istruzione marinara, avanzando proposte per le più adeguate soluzioni.

Nel più vasto quadro del piano della scuola, si schiudono buone prospettive anche per un perfezionamento degli istituti di istruzione marinara e ciò particolarmente nel campo dell'istruzione professionale, nel quale si potrà avere uno sviluppo quantitativo degli istituti professionali per le attività marinare. Nella redazione del testo del progetto di legge sugli istituti professionali, l'Amministrazione della marina mercantile è intervenuta fattivamente, indicando talune questioni fondamentali che debbono essere risolte in materia di preparazione professionale dei lavoratori del mare ed ottenendo che, nel testo stesso, venissero incluse norme specifiche che prevedono una diretta collaborazione dell'amministrazione marittima centrale e periferica alla vita degli istituti professionali per le attività marinare ed all'organizzazione dei corsi di addestramento professionale per i lavoratori marittimi e portuali. Tuttavia occorrerebbe una fattiva collaborazione tra i due dicasteri per procedere all'istituzione di nuovi istituti o per la trasformazione di quelli esistenti in modo da assicurare un gettito di diplomati che sia da un lato adeguato, e dall'altro non esuberante, alle necessità della nostra marina mercantile.

L'insegnamento deve, inoltre, essere aderente alla realtà odierna.

Qualche cenno particolare merita anche l'opera svolta dall'Ente nazionale educazione marinara attraverso le sue scuole ed istituti professionali. L'Ente ha, in realtà, molti stimatori e molti detrattori: certamente, la sua organizzazione va riveduta, e, in proposito, mi permetto di insistere perchè al più presto venga approvato il nuovo statuto dell'Ente, in modo da assicurargli una regolare gestione in luogo di quella commissariale alla quale è soggetto da lunghi anni; non voglio con ciò sminuire l'importanza della attività svolta dal commissario dell'Ente, che

adempie le sue funzioni con competenza e con alto spirito del dovere, ma mi sembra indubbio che sia ormai tempo di dare all'E.N.E.M. un suo assetto definitivo, con adeguate riforme di struttura che valgano a consolidarlo ed a rendergli più agevole e più sicura l'azione. Dell'E.N.E.M. si sono occupati diversi dei relatori sul bilancio della marina mercantile che mi hanno preceduto e mi duole che in questo campo non si sia ancora giunti ad una definitiva normalizzazione della situazione.

Credo di poter intuire che ciò sia dovuto al fatto che diverse amministrazioni (Ministeri della marina mercantile, della pubblica istruzione, del lavoro, della difesa-marina) potrebbero avere interesse ad una efficace attività dell'ente, ma i loro interventi, quando non mancano, sono unilaterali e non coordinati, per cui non sempre l'E.N.E.M. riesce ad ottenere tutto ciò di cui ha bisogno, o, quando lo ottiene, non viene predisposto un piano organico di sviluppo della sua attività vista in un ampio quadro d'assieme.

Io ritengo che, pur riconoscendo che dell'Ente possano occuparsi più amministrazioni, dovrebbe essere il Ministero della marina mercantile quello che dovrebbe avere la funzione preminente della determinazione della politica scolastica dell'Istituto, lasciando al Ministero della pubblica istruzione quanto concerne l'inquadramento dell'Ente nel complesso delle istituzioni scolastiche non direttamente gestite dallo Stato. Bisognerebbe risolvere anche il problema del riconoscimento ufficiale dei titoli di studio e definire anche il problema del nuovo statuto la cui approvazione languisce in assenza di un'amministrazione che agisca da organo propulsore e ne abbia il potere. In materia di istruzione professionale sono da ricordare anche altre iniziative private ed in modo particolare ricordo le benemerite della fondazione Giorgio Cini per l'educazione marinara degli orfani dei marinai e dei pescatori.

In sostanza, il Dicastero della marina mercantile dovrebbe svolgere una sua propria azione nel settore dell'istruzione marinara, azione che può essere di collaborazione e di

propulsione per ciò che riguarda le scuole statali ad indirizzo marinaro, ma può assumere aspetti più rilevanti e di maggiore diretta responsabilità in ciò che concerne la istruzione professionale impartita in scuole non statali, ad opera di un ente che per la sua stessa natura è portato a gravitare nell'orbita dell'amministrazione della Marina mercantile, alla quale deve fornire tecnici ben preparati da un punto di vista professionale ed atti ad esplicare, nelle attività marittime, funzioni che divergono da quelle dei diplomati degli istituti tecnici nautici.

Problema fondamentale dello sviluppo dell'istruzione marinara è a mio avviso quello dei titoli professionali medi, cioè dei padroni marittimi e dei meccanici navali, i quali adempiono a bordo di navi sino ad un certo tonnellaggio le stesse funzioni che esplicano a bordo di quelle di maggiori dimensioni i capitani di lungo corso ed i capitani di macchina. Compito, questo dei padroni e dei meccanici navali su navi di limitato tonnellaggio, che è delicatissimo e richiede una preparazione professionale adeguata.

L'attuale legislazione prevede e richiede il diploma di istituto tecnico nautico per potere poi, dopo un determinato periodo di navigazione, ottenere la patente per esercitare la funzione di capitano di lungo corso o di capitano di macchina.

Per ottenere la patente di padrone o di meccanico navale si richiede la licenza di scuola media inferiore ed un determinato periodo di imbarco come marittimi per poter sottostare all'esame di patente.

Come si rileva subito si va alla categoria dei padroni senza alcuna preparazione di scuola professionale, ma tale conoscenza professionale si deve dimostrare all'atto in cui il giovane deve rispondere e dimostrare la conoscenza di materie nautiche.

In queste condizioni io ritengo che la conclusione logica sarebbe quella di prescrivere anche per questi titoli professionali medi il compimento di un determinato ciclo di studi in istituti specializzati come possono essere gli istituti professionali statali per le attività marinare od analoghi istituti dell'E.N.E.M.

Mi risulta che l'onorevole Ministro sarebbe orientato in questo senso ed io mi auguro che si possano realizzare risultati concreti che a mio giudizio rispondono a necessità funzionali.

Quanto ho detto implica non solo la richiesta, almeno per determinati titoli professionali marittimi, di uno specifico titolo di studio, ma anche che il corso di studi necessario per arrivare a tali titoli sia più lungo di quello attuale, perchè alla licenza di una scuola media triennale successiva al quinquennio elementare si dovrebbe sostituire la licenza di un istituto professionale successivo all'istituenda scuola dell'obbligo della durata di 8 anni. Ma ciò è una logica conseguenza dell'elevazione della durata dell'obbligo scolastico da cinque ad otto anni e se, come sembra, nel corso della scuola dell'obbligo non dovranno essere impartiti agli alunni insegnamenti a carattere professionale, è ovvio che la specializzazione dovrà avvenire in un secondo tempo, cioè, appunto, nel nostro caso, negli istituti professionali per le attività marinare.

Il problema dello sviluppo dell'istruzione marinara non può andare disgiunto, peraltro, da una revisione dell'attuale disciplina dei titoli professionali, in modo da snellirla e da renderla più efficiente, conferendo nuove attribuzioni in relazione ai titoli per i quali verrà chiesta una maggiore preparazione culturale e professionale. So che anche in questo campo il Ministero sta approntando dei progetti, che, naturalmente, non possono essere improvvisati e richiedono lunghe meditazioni, ma, intanto, sono già molto lieto che il problema sia stato posto e che si avvii a soluzione. Sarò grato all'onorevole Ministro se vorrà dare, al riguardo, qualche precisazione al Senato, in modo da orientarne il giudizio.

Ho dedicato un certo spazio ai problemi dell'istruzione marinara ed altre cose potrei ancora aggiungere sull'argomento, ma penso che esse possano essere efficacemente compendiate in un pensiero conclusivo: l'importanza della scuola è, oggi, immensa e lo sviluppo dei paesi e delle nazioni è in funzione delle loro capacità di crearsi un

complesso ordinamento scolastico che prepari le nuove generazioni ai sempre nuovi e sempre maggiori compiti che al lavoro umano sono assegnati dal progresso tecnico. Nella storia futura, che sarà storia di conquista della scienza, della tecnica, dei fattori produttivi, protagonisti saranno i paesi che sapranno meglio preparare i loro giovani alla vita.

Anche riferendoci al solo settore del lavoro sulle navi io ritengo che sia ugualmente vera l'affermazione che, nel futuro, le più grandi ed efficienti marine mercantili del mondo saranno quelle che avranno non solo navi, motori, impianti ed attrezzature più moderne, più progredite, più razionali, ma anche uomini, tecnici, esperti più preparati, più pronti a seguire il ritmo del progresso tecnico, più idonei a svolgere le loro funzioni.

E non posso terminare senza rivolgere un cenno all'istruzione marinara superiore ed all'opera veramente meritoria di quell'Istituto universitario navale che ha festeggiato, quest'anno, il suo quarantesimo anno di attività e che prepara l'élite degli studiosi di materie giuridiche, economiche e strettamente tecniche, a carattere marinaro e dal quale escono quelli che dovrebbero essere i quadri dirigenti ed amministrativi della marina mercantile, intesa come amministrazione pubblica e come imprese private; lo Istituto universitario navale merita di essere appoggiato nell'esplicazione della sua attività dal Ministero della marina mercantile, sia per la sua intrinseca opera, sia perchè il suo sviluppo può dare al nostro Paese una posizione di primato nel mondo nel campo degli alti studi sul mare e ad esso potranno guardare anche studiosi e studenti di altri Paesi nei quali non esiste nessun istituto del genere, espressamente specializzato nello studio delle discipline marittime.

So che il Ministero della marina mercantile si va interessando sempre più attivamente della vita e dei problemi di questa istituzione universitaria e ciò dimostra la sensibilità del Ministro e dei funzionari dell'amministrazione, molti dei quali, specie tra i più giovani, provengono dalle aule di quel-

l'Istituto e penso che nella sua ordinaria azione amministrativa il Ministero sia in grado di dare un suo appoggio all'Istituto per quanto riguarda la soluzione dei suoi problemi. Essendo in tema, mi permetto, comunque, di fare una proposta, che ritengo degna di considerazione: a pratico riconoscimento dell'opera svolta dall'Istituto universitario navale potrebbe essere previsto, in una revisione della disciplina concernente il conseguimento dei titoli professionali, che il personale marittimo che è in possesso di laurea rilasciata dall'Istituto sia agevolato nell'ottenimento di alcuni titoli, che potrebbero essere quelli più elevati, riducendosi, ad esempio, di un certo periodo il tirocinio di navigazione richiesto per conseguire i titoli di capitano superiore di lungo corso e di capitano superiore di macchina. La mia proposta è avanzata in questa sede più come indicazione che come precisa e specifica formulazione, ma penso che se — come mi auguro — l'onorevole Ministro la riterrà non indegna di esame, essa potrà essere meglio definita, in guisa da dare un riconoscimento a coloro che hanno ritenuto di dover ulteriormente elevare la propria preparazione culturale e che dimostrano in tal modo la loro passione per il mare. Al tempo stesso, come ho già detto, una norma del genere potrà rappresentare un chiaro apprezzamento dell'opera dell'Istituto universitario navale.

Mi sono occupato dell'E.N.E.M. e a chiusura dell'argomento istruzione marinara ritengo utile esporre per esteso quanto si riferisce all'Ente nazionale educazione marinara. Si rileva come strutturalmente si possa formare dell'Ente uno strumento prezioso per i programmi futuri per l'istruzione professionale della nostra gente di mare.

L'Ente sorse come associazione di fatto nel 1917, con il nome di «Consorzio delle scuole professionali per la maestranza marittima», a seguito di un progetto presentato nell'anno precedente al Congresso delle scuole popolari di Milano.

Con regio decreto 18 aprile 1920, n. 744, venne eretto in ente morale dal Ministero della pubblica istruzione, di concerto con

quelli dell'agricoltura, della marina e dell'industria.

Con regio decreto 24 luglio 1936 assunse la denominazione di «Ente nazionale per l'educazione marinara».

Lo statuto ancora in vigore è stato approvato con il regio decreto 18 aprile 1920, n. 744; secondo l'articolo 2 di detto statuto, l'Ente ha il fine di promuovere scuole elementari e popolari per le maestranze marittime e corsi speciali per la preparazione al conseguimento delle patenti dei titoli minori di bordo. I mezzi economici sono costituiti da contributi di enti vari e di Amministrazioni dello Stato (168 milioni della Pubblica istruzione).

Secondo lo schema di nuovo statuto, lo Ente è persona giuridica pubblica e provvede all'istruzione tecnico-professionale per il conseguimento dei titoli minori previsti dal Codice della navigazione e dall'addestramento e specializzazione delle maestranze marittime, a mezzo di scuole di avviamento professionale e di istituti professionali.

Gestisce, in atto, 33 scuole di avviamento professionale marittimo e 5 istituti professionali. Le prime hanno durata triennale, i secondi di due-tre anni e si suddividono, questi ultimi, in sezioni per le varie specializzazioni (padroni marittimi per il traffico o per la pesca, meccanici navali di I e II classe, carpentieri, radiotelegrafisti, radiotelefonisti, elettricisti, radaristi ed elettroacustici, saldatori, tanchisti e frigoristi). Al momento attuale, funzionano solo le sezioni per meccanici navali di I classe e radiotelegrafisti. Alle scuole si accede con la licenza di V elementare, agli istituti con licenza scuola E.N.E.M. o di scuola media inferiore. La frequenza delle scuole è gratuita, quella degli istituti a pagamento.

Gli allievi iscritti nelle varie classi e corsi sono circa 5.000.

Al momento attuale, la gestione è controllata da revisori rappresentanti dei tre enti che danno maggiori contributi all'Ente e l'Ente è sotto la vigilanza del Ministero della pubblica istruzione.

Lo schema di nuovo statuto proposto prevede che l'Ente stesso sia sotto la vigilanza

dei Ministeri della pubblica istruzione e del lavoro, i quali dovrebbero accordarsi per la nomina del Presidente. Al Consiglio di amministrazione parteciperebbe un rappresentante dei due Ministeri suddetti e di quelli della marina mercantile e del tesoro.

Il collegio sindacale sarebbe, infine, composto di rappresentanti dei Ministeri della pubblica istruzione, del lavoro e del tesoro (di cui il primo assegna un contributo ordinario annuo ed il secondo finanzia corsi di addestramento professionale organizzati dall'Ente).

Perchè il Ministero della marina mercantile possa avere maggiore influenza sull'Ente occorrerebbe, in primo luogo, che gli concedesse un proprio contributo ordinario annuo e che lo schema di statuto fosse riveduto, nel senso di attribuire anche al detto Ministero funzioni importantissime nella vita dell'Ente, quali la nomina del Presidente e la vigilanza.

c) PREVIDENZA MARINARA

Uno dei problemi maggiormente sentiti nel campo delle attribuzioni del Ministero della marina mercantile, e sul quale mi permetto di attirare l'attenzione del Senato in modo particolare, prospettando l'esigenza di una piena e rapida soluzione del problema stesso, è quello del miglioramento delle pensioni della Cassa nazionale per la previdenza marinara. In questo campo, è quasi inutile che io mi rifaccia a quanto è stato detto dai miei illustri predecessori in sede di relazioni di bilancio, perchè i termini del problema sono chiari e l'esigenza che esso venga risolto è improrogabile.

So bene che, allo stato dei fatti, non possiamo far carico all'Amministrazione del ritardo nell'attuazione del provvedimento, perchè l'Amministrazione ha ormai esaurito i suoi compiti, predisponendo uno schema che è stato approvato dal Consiglio dei ministri e si trova all'esame del Parlamento. Se richiamo, quindi, l'attenzione anche dell'onorevole Ministro, lo faccio per l'avvenire, perchè siano prese tutte le misure ido-

nee a garantire, in casi siffatti, una rapida predisposizione degli schemi di provvedimenti analoghi che dovessero, per il futuro, rendersi necessari.

Il provvedimento in questione avrà decorrenza retroattiva dal 1° gennaio 1958 e ciò dimostra, da un lato, che i pensionati della Cassa nazionale per la previdenza marinara non avranno nessun danno dal ritardo nell'approvazione del provvedimento stesso, ma dimostra, nel contempo, che urge affrettare quanto mai i tempi per dare una sistemazione e per regolarizzare la materia. Il disegno di legge approvato dal Consiglio dei ministri si trova ormai, sin dalla fine del mese di novembre, all'esame delle competenti Commissioni parlamentari in sede deliberante ed è tempo che ci si decida ad approvarlo. Senza dubbio, vi è da dire che il ritardo è determinato dal fatto che sullo schema di provvedimento sono stati presentati, da vari parlamentari, numerosi emendamenti, alcuni dei quali degni della massima considerazione; come quello dell'elevamento dei minimi di pensione e della riliquidazione delle pensioni degli iscritti alla « gestione marittimi » prima di operare lo aumento del 12 per cento previsto per la maggiorazione delle pensioni. Naturalmente, però, l'accoglimento di tali emendamenti comporterebbe un maggiore onere annuo, dell'ordine di un miliardo e 700 milioni di lire, che dovrebbe trovare una copertura adeguata, non potendo esso venir fronteggiato dalla Cassa nazionale con i mezzi finanziari previsti dal disegno di legge. Queste difficoltà non vanno trascurate ed è necessario che, se si vogliono — come sarebbe auspicabile — concedere ulteriori miglioramenti al regime delle pensioni dei marittimi, si trovino i mezzi finanziari necessari per la copertura della maggiore spesa, riesaminando il problema dibattuto sul contributo dello Stato per quanto si riferisce al pagamento delle quote previdenziali degli equipaggi marittimi militari. Ma è importante — e tengo a ribadire questo mio convincimento — che si faccia qualcosa e si faccia presto, perchè, se è vero che i marittimi interessati hanno ottenuto degli accon-

ti sui miglioramenti loro spettanti, non è meno vero che la questione deve al più presto trovare definitiva soluzione.

4. — LA PESCA

a) INSUFFICIENZA DELL'ATTUALE ORGANIZZAZIONE - IMMISSIONE DELLA RICERCA SCIENTIFICA E BIOLOGICA NELLA COMPETENZA DEL MINISTERO

L'attuale organizzazione amministrativa della pesca, pur essendo ben articolata e funzionando rettamente in ciò che riguarda i servizi attribuiti alla competenza del Ministero della marina mercantile, presenta alcuni aspetti negativi, dei quali, peraltro, non si può far carico a tale amministrazione. Per ben comprendere questi elementi che determinano un'insufficienza dell'organizzazione amministrativa dei servizi della pesca, dobbiamo risalire alle origini di questa organizzazione, attribuita, nel tempo, a diverse amministrazioni: dal Ministero dell'agricoltura e delle foreste al Commissariato generale per la pesca e, in ultimo, al Ministero della marina mercantile, il che ha comportato che, nella definitiva struttura organizzativa realizzata a seguito della divisione delle attribuzioni dei Dicasteri dell'agricoltura e delle foreste e della marina mercantile, rispettivamente per quanto concerne la pesca nelle acque interne e quella marittima, è rimasta qualche zona d'ombra non sufficientemente chiarita e di cui non si sono pienamente previste tutte le conseguenze.

È avvenuto così, ad esempio, che la competenza amministrativa per ciò che riguarda i servizi di ricerca scientifica e biologica sia rimasta devoluta al Ministero dell'agricoltura e delle foreste e di questo problema si ebbe a discutere all'epoca dell'approvazione del bilancio dell'esercizio 1958-59, quando l'allora Ministro della marina mercantile, onorevole Spatarò, dichiarò che erano in corso contatti con il Ministero dell'agricoltura e delle foreste, in vista di una più razionale distribuzione delle competenze e di una più organica azione amministrativa.

Sulla questione aveva insistito in modo particolare il relatore, senatore Tartufoli, il quale aveva posto in rilievo come meritasse di essere riconsiderato il problema dell'unificazione, nel Ministero della marina mercantile, dei servizi tecnici della pesca, con i relativi stabilimenti ed istituti di idrobiologia e talassografia e come siffatta unificazione fosse ritenuta opportuna dai settori economici e tecnici italiani della pesca.

L'onorevole Ministro, che ha predisposto il nuovo disegno di legge sugli organici del Ministero, proponendo la creazione della Direzione generale autonoma della pesca, come ho già rilevato sull'argomento, vorrà far conoscere il suo pensiero al riguardo e vorrà esporre al Senato quanto egli pensa di fare o ha fatto in questo campo, che mi sembra di importanza veramente notevole, in quanto non basta organizzare bene i servizi che rientrano immediatamente e direttamente nel concetto di pesca marittima, ma bisogna anche preoccuparsi di una serie di questioni che rappresentano la base per uno sviluppo razionale delle attività della pesca, quali sono appunto quelle connesse con l'organizzazione ed il funzionamento degli istituti scientifici che studiano l'ambiente della pesca (il mare), ed il suo oggetto (la vita del pesce). L'immissione della ricerca scientifica ed idrobiologica nella competenza del Ministero della marina mercantile potrebbe, in effetti, apportare notevolissime possibilità di sviluppo e di conoscenza e ciò, sia detto chiaro, non perchè questi istituti non siano in grado di funzionare bene anche nell'ambito del Ministero dell'agricoltura e delle foreste, ma perchè sembra molto più logico e più razionale che essi entrino nella sfera di competenza di quel Ministero cui è devoluta la politica della pesca e l'organizzazione dei servizi della pesca marittima, che, senza voler sminuire l'importanza economica delle attività della pesca interna, rappresentano certamente ed indiscutibilmente la parte più rilevante dell'economia peschereccia del nostro Paese.

Il Ministero della marina mercantile fa, indubbiamente, qualcosa in questo settore e da alcuni anni dispone di uno stanziamento, in realtà modesto, su un capitolo di bi-

lancio espressamente destinato alla ricerca e ad esperimenti nel settore della pesca, ma si tratta di un'attività amministrativa che potrà sì dare buoni risultati, ma potrebbe portare a risultati molto più sostanziali se per la sua esplicazione ed in relazione alle ricerche ed agli esperimenti da fare l'Amministrazione potesse direttamente avvalersi dell'opera e dell'organizzazione degli istituti scientifici di cui ho parlato.

b) PROBLEMA ECONOMICO E POLITICO (STATISTICHE)

Il fatto che in tutte le precedenti discussioni del bilancio della Marina mercantile tanto e così spesso e con tanta passione si sia parlato dei problemi della pesca sarebbe già sufficiente di per sé a chiarire ed a dimostrare quale sia l'importanza di questa attività, in Italia, e quante questioni siano ad essa connesse. Se ne è parlato tanto che qualcuno ha addirittura osservato che le discussioni sul bilancio della Marina mercantile divengono in prevalenza discussioni sul bilancio della pesca. Tale interesse è da mettere, però, in diretta relazione con le condizioni molto spesso depresse in cui la pesca si svolge nel nostro Paese: allo stesso titolo per il quale si parla tanto del Mezzogiorno e della sua economia, si parla anche tanto dell'economia peschereccia e ciò perchè, quando un settore economico è sufficientemente attivo e fiorente, manca l'incentivo ad una profonda discussione, in quanto si è automaticamente portati a considerare di minor momento i problemi di quel settore. Quando, invece, un settore è in crisi, od in stato di depressione, l'attenzione si appunta naturalmente e per forza di cose su di esso, con diverse valutazioni, con molte proposte, con numerose rivendicazioni che vanno prese in particolare considerazione proprio a motivo di quella critica situazione di fondo che impone uno studio approfondito degli aspetti del problema.

È indubbio, da questo punto di vista, che la pesca marittima ha assunto una posizione di notevole importanza nel complesso della

economia nazionale e ciò anche in dipendenza della politica peschereccia perseguita dal Governo; se riandiamo alle precedenti relazioni di bilancio troveremo, infatti, unanimi apprezzamenti dell'azione governativa ed un'unanime affermazione che le provvidenze adottate non sono ancora sufficienti. Il senatore Jervolino affermò, in quell'occasione, che le provvidenze stesse non soddisfacevano completamente, ma che il Ministero aveva fatto tutto ciò che poteva fare in relazione alle sue disponibilità. Il senatore Tartufoli che dei problemi della pesca si è occupato, nella sua relazione, con particolare ampiezza e — come egli disse — « con un amore da taluno giudicato eccessivo », dichiarò che intendeva riconoscere doverosamente quanto si era fatto, pur lamentando che la richiesta di « un massimo di interventi in un massimo di confusione » abbia portato all'assenza d'una visione unitaria a lunga distanza, nell'azione politica ed amministrativa del Ministero. Il senatore Restagno, infine, rilevò, un anno fa, che vi è stato qualche errore e qualche azione disordinata, ma riconobbe che una politica della pesca si sta delineando con sufficiente chiarezza.

Il mio giudizio può essere, in sostanza perfettamente analogo a quello dei miei illustri predecessori, ma mi preme di mettere in rilievo che quella serie d'interventi farraginosi o ritenuti tali, che si verificò nel passato, non risponde più alla situazione attuale; col passare degli anni, l'azione ministeriale si è molto affinata ed è notevolmente progredita, tanto che oggi possiamo dire che essa si basa su un certo numero di provvidenze ben determinate, di rilevanza e di funzionalità diversa, ma ben chiare e ben delineate; se qualcuna di queste provvidenze non ha avuto il successo che da essa ci si poteva attendere, ciò dipende da situazioni obiettive e subiettive che non è in potere dell'Amministrazione della marina mercantile di modificare o che possono essere modificate solo con una continua azione di controllo e di perfezionamento. Mi riferisco, in particolare, alle difficoltà di carattere politico derivanti dall'atteggiamento dei Paesi

a noi vicini e, in particolare, ai problemi della pesca nell'Adriatico e nel Canale di Sicilia, di cui tratterò più ampiamente in seguito.

I problemi della pesca sono, in sostanza, di ordine economico-sociale e di ordine politico. Tra i primi è da citare quello fondamentale di un potenziamento della flotta peschereccia, potenziamento che consiste essenzialmente nell'incremento del naviglio motorizzato. Le statistiche sono, in questo senso, relativamente confortanti, perchè il numero delle unità motorizzate è passato, gradualmente, dalle 6.000 del 1951 alle 12.000 e più ed il numero delle unità removablei è disceso dalle quasi 39.000 del 1953 alle attuali 32.000 e ciò dimostra che, nel corso degli ultimi dieci anni, molto si è fatto. Certamente, la situazione, in termini assoluti non può ancora considerarsi soddisfacente, perchè la cifra delle unità removablei è ancora molto elevata, ma a chi abbia un minimo di conoscenza e di esperienza dei problemi della pesca non può sfuggire quali difficoltà incontri la sostituzione di una barca da pesca a remi od a vela con una a motore: basta solo considerare che, se il valore medio di uno scafo removablei ascende, secondo le rilevazioni statistiche ministeriali, a circa 50.000 e quello medio di una motobarca a 800.000, nella realtà i detti valori sul mercato si devono valutare rispettivamente di circa 100 ÷ 150 mila lire e per motobarca da 3 tonnellate circa di 2 ÷ 3 milioni. Cifre queste che sono al di là delle possibilità di investimento della massa dei nostri pescatori i quali, in parecchi casi, non sono nemmeno in condizione di sostituire una barca a vela con altra similare.

Il problema non è, quindi, di facile soluzione, ma esso ci appare in fase di soluzione almeno parziale; il lato positivo della politica ministeriale può essere ben scorto, infatti, ove si ponga mente all'aumento veramente notevole del numero delle motobarche da pesca verificatosi nel corso degli ultimi dieci anni: dalle 3.500 unità del genere nel 1951 siamo passati, infatti, a poco meno di 10.000, con un tasso di incremento annuo

variabile tra le 400 e le 1.300 unità e pari, nella media, ad 800 motobarche all'anno.

Notevoli sono stati anche gli sviluppi nel settore delle unità da pesca di maggiori dimensioni, idonee ad esercitare la loro attività anche al di fuori del mare territoriale: i motopescherecci, che rientrano, in genere, in questa categoria, sono infatti aumentati da 2.500 ad oltre 3.000: l'incremento è stato molto minore di quello delle motobarche, ma è ovvio che in questo settore non possiamo attenderci sviluppi molto forti, sia in relazione alle dimensioni delle navi, che richiedono una struttura organizzativa adeguata e l'impiego di personale ed attrezzature idonee, sia in relazione al valore delle unità stesse, che presuppone l'investimento di capitale in misura molto più elevata, dell'ordine di 18 ÷ 20 milioni per motopescherecci di 25 tonnellate di stazza lorda.

Non essendo ancora disponibili le statistiche complete al 1° gennaio 1960, debbo limitarmi a quelle elaborate alla medesima data dell'anno precedente: il numero complessivo degli scafi assommava a 44.446, per un tonnellaggio di 147.300 tonnellate lorde ed un valore globale degli scafi di 29.234 milioni e 900.000 mila lire e delle attrezzature di lire 12.885.286.000.

La stazza netta media delle unità removablei era di tonnellate lorde 1,3, quella delle motobarche di tonnellate 3,3 e quella dei motopescherecci di circa 25 tonnellate lorde. Quanto al personale addetto alla pesca, sono da tenere presenti le tre distinzioni tra personale navigante, personale di terra e personale addetto alle attività sussidiarie terrestri: il primo gruppo è nettamente prevalente e si aggira sulle 120-125 mila unità, il secondo ha mostrato una notevole riduzione nel corso degli ultimi anni, scendendo dalle 13.000 alle 7.500 unità ed il terzo, che appare, invece, in fase di aumento, è passato dalle 11.000 unità del 1952 alle 13.000 all'inizio del 1959. In sostanza, il numero dei lavoratori che traggono i loro mezzi di sussistenza dalla pesca è abbastanza elevato e si è mantenuto, negli ultimi cinque anni, su un livello costante di 145 mila unità.

Un preciso giudizio sul rendimento economico della pesca in Italia può venireci dall'esame delle cifre concernenti la produzione nazionale, confrontata con l'importazione e con l'esportazione di prodotti ittici. La produzione non ci consente, in realtà, di essere molto ottimisti, perchè, malgrado il miglioramento intervenuto nella composizione della flotta peschereccia, essa appare in fase di regresso e, dopo aver toccato un massimo di 188.975 tonnellate nel 1956 è caduta a 175.000 nei due anni successivi: soltanto nel 1959 si è avuta una ripresa del 2 per cento; migliore appare la situazione in ciò che concerne il valore della nostra produzione; ormai saldamente attestato, ad onta di qualche oscillazione in anni intermedi, sui 40 miliardi di lire, cifre pressocchè corrispondenti a quelle del valore stimato della flotta peschereccia italiana, ivi comprese le attrezzature speciali. Le importazioni di pesce dall'estero mostrano una certa tendenza all'aumento e costituiscono, nel complesso, circa il 40 per cento del totale del consumo: sono date, in prevalenza, da pesce fresco e pesce sott'olio od in scatola, mentre minore rilievo hanno, in questo settore, il pesce secco, salato ed affumicato ed i molluschi ed i crostacei. Molto scarse sono le esportazioni, che non raggiungono le 2.000 tonnellate, pur avendo un valore medio abbastanza elevato, notevolmente superiore a quello del complesso della produzione nazionale e delle importazioni. Le cifre concernenti il consumo non sono, infine, molto soddisfacenti, perchè spesso soggette ad oscillazioni che testimoniano come il consumo dei prodotti ittici in Italia non possa considerarsi in progresso, per quanto riguarda sia il suo valore assoluto, sia quello relativo. Dal 1955 in poi, infatti, il consumo medio per abitante è andato lentamente decrescendo e, ciò che più è di rilievo, non ha mai

assunto valori notevoli, oscillando tra i 6 e 7 chilogrammi annui. La constatazione è piuttosto amara, in quanto si dovrebbe supporre che, per un Paese che è a così diretto contatto con il mare nella maggior parte del suo territorio, il ricorso ai prodotti ittici per uso alimentare sia molto superiore e ciò dimostra come da un'opera di potenziamento della flotta peschereccia non possa andare disgiunta una salda organizzazione di mercato per lo smistamento del pescato, connesso ad un'attiva opera di propaganda a favore del consumo di pesce.

Per quanto riguarda l'azione svolta per il potenziamento della flotta italiana da pesca dobbiamo mettere in rilievo:

1. — I contributi a favore della pesca erogati dalla Cassa del Mezzogiorno sul fondo di 5 miliardi di lire di cui all'articolo 5 della legge 29 luglio 1957, n. 634, che prevede la concessione di contributi a fondo perduto in misura pari ad un massimo del 40 per cento delle spese sostenute per la costruzione ed il miglioramento di scafi, per l'acquisto di attrezzature da pesca e di mezzi di trasporto, per impianti di conservazione del pescato, per fabbricazione di reti, eccetera. All'inizio del mese di marzo 1960, le domande accolte dalla Cassa, dopo l'istruttoria compiuta dal Ministero della marina mercantile, ascendevano a 1.424, per un contributo totale di 2.424.975.858 lire, pari a circa la metà dello stanziamento complessivo e, mediamente, al 36,45 per cento della spesa preventivata e documentata, ammontante a lire 6.656.083.176: cifre che dimostrano non essere esatta l'affermazione fatta in Aula fin dall'anno scorso che già dal 1958 ci fosse l'impegno totale della somma stanziata.

Dal prospetto sotto indicato si rileva qual'era la posizione delle pratiche per contributi pesca di competenza della Cassa per le varie regioni previste dalla legge.

LEGISLATURA III - 1958-60 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

| | CONTRIBUTI CONCESSI | | CONTRIBUTI LIQUIDATI | |
|---------------------------------------|---------------------|--------------------|----------------------|--------------------|
| | N. Richieste | Importo contributi | N. Richieste | Importo contributi |
| Toscana | 37 | 38.379.980 | 28 | 19.763.987 |
| Abruzzi e Tronto | 236 | 595.353.348 | 145 | 235.292.280 |
| Lazio | 148 | 193.556.906 | 102 | 109.710.674 |
| Campania | 235 | 380.046.950 | 124 | 185.739.489 |
| Puglie | 349 | 533.972.308 | 165 | 219.126.115 |
| Calabria | 144 | 97.891.526 | 75 | 46.519.054 |
| Sicilia | 225 | 545.405.040 | 130 | 219.250.159 |
| Sardegna | 49 | 40.239.800 | 22 | 13.157.122 |
| Basilicata | 1 | 130.000 | — | — |
| TOTALE | 1.424 | 2.424.975.858 | 791 | 1.048.558.880 |
| LE SPESE AMMESSE SONO RISPETTIVAMENTE | | 6.656.083.176 | | 2.752.694.065 |

Come è facile vedere le sole spese a favore della pesca ammesse a fruire sinora di queste provvidenze comportano un investimento di capitali pari già ad un sesto del valore complessivo della flotta peschereccia italiana e delle relative attrezzature, e l'integrale devoluzione della somma di 5 miliardi di lire stanziata potrebbe, in proporzione, interessare nuovi investimenti per un importo pari ad un terzo di quel valore.

È però opportuno far rilevare che il riferimento al valore complessivo della flotta peschereccia è puramente teorico e statistico.

Si deve considerare che la spesa reale per la costruzione di nuovi scafi o per il miglioramento di quelli esistenti si allontana di molto dalle cifre indicative della valutazione del valore della flotta peschereccia indicato e quindi è da auspicare che lo stanziamento dei 5 miliardi possa essere aumentato, volendo incoraggiare e realizzare le finalità che ci si proponeva di raggiungere.

2. — Il credito peschereccio, di cui alla legge 27 dicembre 1956, n. 1457, istitutiva di un fondo di rotazione per anticipazioni

ad istituti di credito per l'esercizio del credito peschereccio a favore di esercenti l'industria della pesca ad un tasso di interesse che è attualmente del 2 per cento, a seguito della riduzione dal saggio originario del 3 per cento a quello del 2 per cento, disposta con la legge 31 luglio 1959, n. 623. La consistenza attuale del fondo ammonta a lire 2.890.000.000 ed all'esercizio del credito sono autorizzati, in atto, quindici istituti, tra i quali la Banca nazionale del lavoro, il Banco di Napoli, il Banco di Sicilia, il Banco di Santo Spirito, il Banco di Sardegna, la Fondazione assistenza e rifornimenti pesca, nonché nove Casse di risparmio di varie città di Italia. Le domande pervenute al Ministero sino all'inizio del mese di aprile ascendevano a 2.025 ed i finanziamenti erogati a 1.641.841.000, ma numerosi altri finanziamenti sono già stati deliberati ed i relativi atti di mutuo sono in corso di stipulazione.

Questi sono i due provvedimenti più importanti della politica peschereccia governativa e ritengo si possa affermare come essi abbiano consentito, nel complesso, un inter-

vento statale a favore della pesca profondo e ben articolato, che permetterà un vasto rinnovamento del naviglio e la costituzione di un saldo nucleo di naviglio motorizzato, d'altra e, come dirò in seguito, anche di una moderna flottiglia per la pesca oltre gli stretti. Si deve auspicare che i due provvedimenti siano ulteriormente potenziati perchè certamente mezzi maggiori saranno necessari per la realizzazione del potenziamento della flotta da destinare alla pesca oltre gli stretti.

Gli altri interventi statali possono così riassumersi:

3. — Provvidenze a favore della pesca nell'alto Adriatico, previste dalla legge 21 luglio 1959, n. 590, a carico di uno stanziamento di 500 milioni di lire. È noto come tali provvidenze siano state disposte nell'intento di alleviare le critiche condizioni dei pescatori dell'alto Adriatico, al fine di compensarli, almeno parzialmente, della mancata inclusione — nel vigente accordo di pesca italo-jugoslavo — di una zona del golfo di Trieste nella quale la pesca era consentita ai nostri pescatori anteriormente, in base al precedente accordo di pesca. I contributi vengono concessi per la trasformazione ed il miglioramento degli scafi e degli apparati motori, nonchè per la provvista ed il miglioramento delle attrezzature, sino ad un massimo del 40 per cento della spesa sostenuta; le domande sinora pervenute sono oltre 1.250 e lo esame di esse da parte del Comitato previsto dall'articolo 3 della legge è già stato iniziato.

4. — Concorso statale nel pagamento di interessi sui mutui pescherecci; seguito dell'esaurimento delle somme stanziate con le leggi 10 gennaio 1952, n. 16 e 15 marzo 1956, n. 237, per la concessione di un contributo del 3 per cento sugli interessi dei mutui pescherecci, per la durata massima di anni sei, ed in relazione alle numerose domande che non si sono potute accogliere per l'esaurimento dei fondi, è stato predisposto uno schema di provvedimento di legge che prevede un ulteriore stanziamento ad integrazione di quelli di cui alle due leggi menzionate sopra. Lo schema dovrà, ora, essere portato all'esame

del Consiglio dei Ministri, per il successivo inoltro al Parlamento. Sono lieto che l'Amministrazione abbia dimostrato il proprio interessamento al problema, sul quale il senatore Restagno aveva, nella sua relazione al bilancio 1959-60 espresso il parere dell'opportunità dello stanziamento di nuovi fondi.

Tra i provvedimenti a favore dei pescatori dobbiamo ricordare:

5. — I sussidi ai pescatori indigenti ed alle loro famiglie: lo stanziamento di 28 milioni di lire fatto nel bilancio per l'esercizio 1959-1960 per la concessione di tali sussidi si è rilevato del tutto insufficiente per andare incontro alle necessità delle marinerie pescherecce, specialmente nei casi di sinistri e di morte di pescatori e, pertanto, nel capitolo 37 del bilancio del nuovo esercizio è previsto un aumento di 20 milioni di lire, proposto al fine di poter concedere maggiori aiuti sia alla gente di mare sia ai pescatori bisognosi.

6. — Le provvidenze sociali a favore dei pescatori della piccola pesca, disposte con la legge 13 marzo 1958, n. 250, per l'assicurazione — dei marittimi che esercitano professionalmente la piccola pesca su natanti non superiore alle 10 tonnellate lorde — per la invalidità, vecchiaia e superstiti, per le malattie e contro gli infortuni sul lavoro e le malattie professionali e, infine, per la concessione degli assegni familiari a quelli dei suddetti pescatori che siano associati in cooperative ed in compagnie. La portata della legge n. 250 è nota e della sua applicazione si sono occupati i relatori che mi hanno preceduto, affermando la necessità di una sua piena attuazione: in realtà, nei primi tempi della sua entrata in vigore, l'applicazione della legge è stata piuttosto lenta, perchè si sono resi necessari numerosi chiarimenti ministeriali in relazione a dubbi ed incertezze nei quali sono incappate le commissioni compartimentali incaricate dell'esame della posizione dei singoli pescatori aspiranti ai benefici della legge. Penso che, al momento attuale, si possa tranquillamente affermare che le incertezze ed i dubbi, che, d'altronde, erano inevitabili in sede di prima applicazione di una

norma di legge siffatta, sono stati superati e che l'applicazione possa essere considerata soddisfacente, in quanto in molti centri sono già stati consegnati i primi libretti di pensione a pescatori anziani e le commissioni compartimentali lavorano ora a pieno ritmo, il che dà affidamento che la situazione potrà essere rapidamente regolarizzata, in modo da consentire a tutti i pescatori interessati di fruire delle provvidenze previste in loro favore.

7. — La politica di costruzione di case per i pescatori, messa giustamente in rilievo nelle relazioni di bilanci precedenti dal senatore Tartufo e dal senatore Restagno: non risulta, peraltro, che le sollecitazioni avanzate per un aumento dei relativi stanziamenti (un miliardo di lire) siano state sinora accolte e mi permetto, quindi, di rappresentare la necessità all'onorevole Ministro della marina mercantile perchè insista presso il collega dei Lavori pubblici al fine di ottenere che lo stanziamento venga incrementato, in modo da rendere più completo il programma di eliminazione degli alloggi malsani e di costruzione di alloggi salubri, che ancora mancano in molti centri pescherecci, dove i pescatori continuano a vivere con le loro famiglie in abitazioni od in baracche prive di acqua corrente e di servizi igienici. So che l'onorevole Ministro è molto sensibile a questi problemi, che sono, in definitiva, i problemi di fondo che non possono in nessun modo essere trascurati e sono, di conseguenza, certo che questa sua sensibilità lo indurrà a svolgere un'efficace opera di interessamento e di persuasione nei confronti dell'Amministrazione dei lavori pubblici, competente allo stanziamento ed all'erogazione dei fondi per queste costruzioni.

Nel campo della regolamentazione dei rapporti di lavoro è da osservare che sono in corso, tra le organizzazioni sindacali dei datori di lavoro e dei lavoratori della pesca, trattative per la stipulazione di un contratto nazionale di arruolamento per gli equipaggi dei natanti addetti alla pesca meccanica, al fine di giungere ad un'uniforme disciplina normativa generale su scala nazionale, pur lasciandosi facoltà di adattare le usanze

locali alle norme generali. L'azione del Ministero si è estrinsecata in un'opera di avvicinamento delle parti, sia in sede di inizio delle trattative, sia in sede di ripresa, dopo un'interruzione.

E, per concludere su questa parte, ritengo necessario dedicare un cenno ad un problema del massimo interesse, quello dei gradi marittimi per la pesca. Il problema è, senza dubbio, complesso, in quanto presenta una situazione di fatto che opera in senso completamente inverso a quella che è l'esigenza fondamentale di una più ampia qualificazione e preparazione del personale.

In altri termini, mentre da un lato, almeno in alcuni casi, sarebbe auspicabile anche un maggior rigore nella determinazione dei requisiti occorrenti per il conseguimento di taluni dei titoli professionali della pesca, in ragione del progresso tecnico che impone una qualificazione culturale e professionale più elevata, dall'altro lato ci accorgiamo che sovente gli stessi requisiti attualmente prescritti appaiono di fatto troppo severi, in quanto si rende oltremodo difficile trovare personale aspirante ai titoli in possesso di tutti i requisiti ora richiesti. Il problema rientra in quello più generale dell'elevazione dell'istruzione del personale marittimo e potrà, quindi, trovare una soluzione nel complesso dei provvedimenti che saranno presi in materia, ma occorre precisare che, nel settore della pesca, la situazione si presenta in modo più acuto, in quanto il livello medio di preparazione dei pescatori è inferiore a quello della gente di mare e di ciò non si potrà non tener conto ove non si voglia aggravare la situazione nell'intento di migliorarla.

c) NUOVE INIZIATIVE

Il potenziamento della flotta peschereccia e la qualificazione del personale non esauriscono, però, la gamma dei problemi della nostra pesca. Si è detto spesso — e corrisponde a realtà — che, in rapporto al numero degli esercenti la pesca, il nostro paese è molto indietro nella graduatoria mondiale per quanto riguarda la produzione complessiva e quella *pro capite*.

Ciò dipende, però, anche da un altro fattore, che deve essere tenuto nella massima considerazione: le difficoltà politiche, che hanno portato ad una graduale riduzione delle zone di pesca libere per i pescatori italiani nell'Adriatico e nel Canale di Sicilia e, più in generale, la scarsa pescosità dei mari adiacenti e dell'intero bacino del Mediterraneo. Ne consegue che un forte sviluppo della produzione, tale da consentire almeno l'autosufficienza rispetto all'attuale fabbisogno di prodotti ittici, non può prescindere da un allargamento della sfera di azione dei nostri pescherecci e nel Mediterraneo e fuori di esso.

Proficui contatti sono stati tenuti con le competenti autorità egiziane al fine di stipulare un accordo di collaborazione in materia di pesca tra la R.A.U. e l'Italia e qualche possibilità concreta di accordo esiste anche con Paesi rivieraschi dell'Africa occidentale, sorti alla indipendenza politica e bisognosi, in generale, di un'assistenza tecnica e dell'apporto di personale e merci da parte di altri Paesi. Uno sviluppo delle nostre attività pescherecce potrebbe anche venire dal settore del Nord Atlantico e, al riguardo, la politica governativa tende ad inserirsi in modo sempre più diretto ed evidente negli organi della Commissione internazionale per la pesca del Nord Atlantico (I.C.N.A.F.), costituita a seguito dell'accordo internazionale firmato a Washington nel febbraio del 1949 e ratificato dall'Italia con la legge 30 luglio 1952, n. 1092. L'I.C.N.A.F. svolge, in materia, un'attività degna della massima considerazione, in quanto esamina i sistemi di pesca più progrediti e pubblica dati sulle zone di pesca più redditizie e potrà, quindi, presentare grande interesse in relazione alle nuove iniziative per lo sviluppo della nostra flotta da pesca nell'Atlantico. I pescatori italiani si orientano per ora in modo particolare tra le zone dell'Africa occidentale ed è molto importante l'iniziativa del Governo regionale siciliano che sta finanziando una Commissione per lo studio delle Coste dell'Africa occidentale ed equatoriale onde accertare la convenienza di istradare in tali acque aliquote adeguate dell'armamento peschereccio siciliano fino alla zona dell'Africa del sud. Fino ad oggi l'unica iniziativa italiana

che aveva avuto successo era stata quella della Genepesca, ma ora l'esempio della Genepesca è seguito da diverse imprese, che hanno potuto avvalersi, per la costruzione e l'arredamento di moderne unità pescherecce, oltre che dei contributi concessi dalla legge Tambroni, anche dei contributi concessi dalla Cassa per il Mezzogiorno a carico del ricordato stanziamento di cinque miliardi di lire. Dobbiamo mettere in rilievo che, nel caso degli ultimi mesi, diversi pescherecci di grosse dimensioni sono stati acquistati all'estero da nostri armatori per essere adibiti alla pesca atlantica; si tratta di unità da 300-600 tonnellate, di costruzione quasi in tutti i casi recente o recentissima e di elevato valore, che potranno essere favorevolmente gestiti nella pesca atlantica; alcune di queste iniziative sono anche al di fuori dei programmi della Cassa del Mezzogiorno e possiamo ricordare, al riguardo, l'acquisto di una nuova unità da parte della Genepesca e di un'impresa savonese. Osservo anche, con compiacimento, che diverse di queste iniziative partono dal settore del medio Adriatico, da una zona, cioè, dove il reperimento di nuove zone di pesca rappresenta un'esigenza inderogabile, a causa delle limitazioni alla pesca nell'Adriatico e ciò dimostra la vitalità delle nostre imprese di pesca, che tentano di migliorare la loro situazione, rivolgendosi a questi più ampi orizzonti.

d) RAPPORTI POLITICI

Quanto ho detto or ora mi porta alla trattazione di uno degli aspetti più delicati dei problemi della nostra pesca: la situazione nell'Adriatico. È noto che il 20 novembre 1958 è stato firmato, a Belgrado, il nuovo accordo di pesca, che ha sostituito quello scaduto il 30 ottobre dello stesso anno e che, in base al nuovo accordo, dietro versamento, da parte dell'Italia, di un canone globale di 900 milioni di lire, la Jugoslavia ammette alla pesca categorie determinate di battelli italiani in tre zone di mare facenti parte delle acque di sua giurisdizione, fino ad un massimo di 195 unità per ogni stagione. L'accordo scade il 30 aprile del corrente anno e l'Amministrazione si è subito premurata di gettare le basi per il rinnovo

dell'accordo stesso. Da parte del Ministero della marina mercantile si sarebbe voluto stipulare il nuovo accordo prima della data di scadenza di quello vigente, al fine di dare ai pescatori la possibilità di continuare la loro attività senza interruzione, ma la Jugoslavia ha proposto che i negoziati abbiano inizio nel mese di settembre, in considerazione del fatto che nel periodo compreso tra il maggio e l'agosto l'attività di pesca appare trascurabile.

Ciò non poteva non preoccupare l'amministrazione italiana, perchè, a prescindere anche dal fatto che il rinnovo dell'accordo venga stipulato subito o tra qualche tempo, sorge il problema di consentire che i pescatori italiani continuino ad esercitare la pesca e possano farlo senza che sorgano incidenti con le autorità marittime jugoslave ed il Ministero della marina mercantile ha subordinato il suo assenso alla proposta jugoslava al raggiungimento di un accordo provvisorio per il mantenimento della situazione di utilizzazione promiscua della pesca nel golfo di Trieste. Nel frattempo, nel corso del mese di maggio saranno iniziate trattative italo-jugoslave per la stipulazione di un accordo concernente la definizione del confine a mare tra i due Paesi nel golfo di Trieste, problema, che, come è evidente, presenta un rilevante interesse per la pesca marittima italiana.

In linea generale si può osservare, ed è doveroso farlo, che l'azione dell'Amministrazione è stata, in questo campo, molto fattiva ed utile, in quanto ha condotto ad una graduale regolarizzazione della situazione, che, come tutti ricordiamo, presentava, anni fa, aspetti particolarmente gravi.

Certo, gli accordi raggiunti non presentano un assoluto favore per i pescatori italiani, ma, allo stato dei fatti, costituiscono un necessario compromesso che consente almeno ad una parte dei pescatori dell'Adriatico di estrinsecare liberamente la loro attività, pur nei limiti imposti. In sostanza noi paghiamo alla Jugoslavia il pesce che possono pescare i nostri pescherecci nelle zone ammesse ai pescatori italiani. È auspicabile che in avvenire si realizzino condizioni più favorevoli per quanto ci dobbiamo rendere conto che ogni nuovo accordo do-

vrà sempre rappresentare un compromesso tra gli interessi delle due parti e che, quindi, si potrà certamente fare qualcosa ed ottenere qualcosa, ma entro determinati limiti. Ritengo, ad ogni modo, che l'aspetto fondamentale positivo della questione sia costituito dalla regolarizzazione della situazione; in questo senso, non si può non riconoscere che i pescatori che beneficiano degli accordi hanno, in effetti, una possibilità di lavorare tranquillamente e senza veder gravare sulla loro testa in continuazione quella spada di Damocle che li opprimeva sino ad alcuni anni or sono.

Il problema si presenta, invece, in modo molto più acuto per la pesca nel Canale di Sicilia e nelle acque antistanti la Tunisia. A seguito della decadenza, nel dopoguerra, del trattato di commercio e di navigazione che equiparava, ai fini della pesca, gli italiani ai tunisini, è noto che la Tunisia, con provvedimento unilaterale, si è riservata una ampia e male delimitata zona di riserva di pesca sino alla linea batimetrica di 50 metri, linea che, in pratica, si spinge sino a 15 miglia dall'isola italiana di Lampedusa, presso Lampedusa. Non mi dilungo ad esporre i dati del problema che sono già stati ampiamente trattati nelle precedenti discussioni di bilancio dai relatori Tartufoli e Restagno e mi rincuora di non poter dire molte cose nuove a questo proposito, dato che un *modus vivendi* tra Italia e Tunisia non è ancora stato stabilito. Riconosco che ciò non può imputarsi al Ministero della marina mercantile, che ha svolto una notevole ed intensa azione al fine di raggiungere un accordo con la Tunisia, e non posso, quindi, non auspicare vivamente che, da parte del Governo tunisino, si consideri seriamente la opportunità di un negoziato e di un accordo, tanto più che non risponde ad un interesse della Tunisia l'insistere in atteggiamenti molto spesso ingiustificabili nel ristretto settore della pesca, quando essa potrebbe aver bisogno dell'aiuto e dell'assistenza dell'Italia nel più ampio quadro dei rapporti tra i due Paesi. Sembra che da parte tunisina vi sia stato, negli ultimi tempi, qualche accenno, pur vago, ad un cedimento e sarebbe, quindi, opportuno che da parte italiana si insistesse e si profilasse con accre-

sciuto vigore la possibilità della stipulazione di un accordo commerciale, nel quale il problema della pesca nel canale di Sicilia potrebbe trovare una soluzione almeno in parte soddisfacente, ma che, comunque, valesse a garantire ai nostri pescatori la tranquillità.

Indubbiamente, potranno avere qualche effetto sull'atteggiamento del Governo tunisino le conclusioni della Conferenza di Ginevra sul diritto del mare, specie per quanto riguarda l'estensione delle acque territoriali e delle zone contigue di riserva di pesca e mi auguro che l'onorevole Ministro possa fornirci informazioni rassicuranti sugli sviluppi della discussione, che deve essere seguita con la massima attenzione e con la cura che essa richiede.

e) NUOVA REGOLAMENTAZIONE

Nel concludere la mia disamina dei problemi della pesca, mi resta ancora da accennare ai problemi della vigilanza sulla pesca e della nuova regolamentazione della pesca.

Il problema della vigilanza è sempre attuale e ciò dipende, indubbiamente, da situazioni obiettive non eliminabili, quali la grande estensione delle coste italiane ed il rilevante numero di centri pescherecci sparsi lungo il nostro litorale. Si aggiunga a ciò la limitatezza delle disponibilità di bilancio, che non consente di esplicare quell'attività che sarebbe necessaria: il capitolo di bilancio prevede, per questo esercizio, un aumento da 30 a 35 milioni dello stanziamento per spese relative all'esercizio dei mezzi nautici adibiti alla vigilanza sulla pesca, appunto in relazione alla necessità di intensificare tale attività di vigilanza e sono certo che il Senato darà il suo assenso a questo aumento, che, peraltro, insufficiente, non consentirebbe all'amministrazione di svolgere un'attività di un certo rilievo se essa non potesse avvalersi della collaborazione veramente efficace della Guardia di finanza, delle Autorità di pubblica sicurezza e di alcune amministrazioni provinciali che si stanno convenientemente attrezzando per concorrere alla repressione della pesca di frodo con uso di sostanze venefiche ed esplosive.

È auspicabile che le amministrazioni provinciali, alle quali è anche affidata la vigilanza sulla pesca di frodo a sensi dell'articolo 7 del decreto del Presidente della Repubblica 13 luglio 1954, n. 747, sul decentramento di alcuni servizi del Ministero della marina mercantile, possano disporre di più abbondanti mezzi finanziari per poter effettuare un'azione veramente efficace e spero che, in sede di riforma della legislazione sulla finanza locale e di revisione della partecipazione ai tributi erariali, esse siano messe in condizioni di poter adempiere nel modo migliore questi nuovi loro compiti.

Il problema della revisione della legislazione sulla pesca, annoso problema del quale si sono occupati i precedenti relatori, è ormai giunto ad una fase avanzata; il Ministero della marina mercantile ha, infatti, già predisposto lo schema definitivo di provvedimento e lo ha trasmesso, per il prescritto parere, alle altre Amministrazioni interessate. Dato che molti dei Dicasteri richiesti di esprimere il proprio parere vi hanno già provveduto, è da ritenersi che lo schema stesso potrà essere quanto prima sottoposto all'approvazione del Consiglio dei ministri. È questo uno dei casi cui facevo cenno inizialmente circa i problemi di fondo che non possono essere risolti in un breve giro di tempo, ma richiedono lunghi studi approfonditi: allo stato attuale non posso che fare voti perchè il provvedimento passi celermente alla fase della procedura pratica per l'approvazione.

5. — DEMANIO

Per completezza d'indagine, dedicherò qualche cenno anche ai problemi del demanio. Al riguardo, è da osservare che esistono alcuni settori dell'Amministrazione che, pur lavorando a pieno ritmo, non si prestano a grosse discussioni in sede parlamentare, perchè si tratta di un lavoro oscuro, che spesso non presenta caratteristiche tali da determinare un immediato richiamo della mente alla loro importanza: ciò non significa, peraltro, che l'opera esplicata in questi campi, tra i quali rientra quello del demanio, siano meno importanti, o degni di minor considerazione di altri.

Tra i problemi fondamentali del demanio marittimo ricorderò quello dei rapporti tra Stato e Regione siciliana circa la competenza del demanio marittimo della regione e quello dei diritti esclusivi di pesca, in relazione all'abolizione dei quali esistono diverse proposte di legge parlamentari. Ricorderò ancora i problemi dell'accertamento dell'appartenenza al demanio marittimo di tutto un complesso di specchi di acque salse costiere, come i laghi pontini, la laguna di Orbetello, i laghi d'Otranto, gli stagni costieri della Sardegna, nonché le valli da pesca della laguna veneta, problemi che non sono d'ordine meramente formale ed amministrativo, in quanto la decisione sull'appartenenza, o meno, al demanio marittimo di tali specchi acquei può comportare tutta una serie di conseguenze pratiche, in relazione alla loro sottoposizione o meno alla disciplina vigente per le zone del demanio marittimo.

Ricorderò, infine, l'attività svolta per la regolamentazione, a mezzo di appositi decreti o circolari, dell'esercizio dello sci nautico e della pesca subacquea con armi, a tutela dell'incolumità dei bagnanti e il crescente lavoro determinato dal numero sempre maggiore di richieste di concessioni demaniali per l'impianto di complessi turistici e per l'installazione di impianti petroliferi costieri.

CONCLUSIONI

Ho cercato di esporre i vari argomenti che più particolarmente sono legati alla attività della Marina mercantile italiana.

Nel chiudere la mia relazione ritengo opportuno richiamare l'attenzione su un problema che già si profila nel campo dei trasporti in genere e per la particolare influenza che si rileva proprio nei riflessi dei trasporti passeggeri via mare. Mi riferisco ai trasporti per via aerea.

Le statistiche mostrano il rapido incremento di tali trasporti particolarmente nel campo dei passeggeri, incremento che è in concorrenza accentuata coi trasporti marittimi.

Non c'è dubbio che i progressi sempre più rapidi dei mezzi aerei (maggiore potenza, maggiore capacità di trasporto, maggiore velocità) determineranno negli anni futuri una sempre maggiore affermazione massiccia del nuovo mezzo di trasporto. Problemi nuovi quindi si profilano, che certamente si imporranno all'attenzione degli operatori nel campo dei trasporti e ripeto, particolarmente per quanto si riferisce ai trasporti via mare.

Si tratta di un elemento nuovo che certamente negli anni futuri, che ancora io giudico lontani, determinerà la sua influenza sui programmi delle nuove costruzioni e sulla vita futura dei cantieri e non è escluso che in avvenire non si inserisca, nel problema del ridimensionamento dei cantieri navali, la possibilità e la opportunità della trasformazione di attività produttiva di determinati tipi di navi in quelli di mezzi aerei.

Non c'è dubbio che i grandi trasporti merci, combustibili solidi e liquidi, minerali vari, viaggiatori per crociera, saranno disimpegnati dalla marina mercantile, ma la massa di passeggeri che si muove per ragioni di affari si orienterà sempre più verso il mezzo aereo. Sono convinto però che ancora molti anni dovranno passare e che quanto esposto nel corso di questa relazione in rapporto alla necessità dell'incremento della trasformazione della nostra flotta sia valido e necessario. Il problema, ripeto, si presenta all'orizzonte con proiezione molto lontana.

Io mi auguro di essere riuscito a fare una esposizione sufficientemente chiara dei problemi che principalmente si dibattono nel campo della attività del Ministero della marina mercantile; a parte i risultati positivi già realizzati, molti dei provvedimenti ancora non operanti, ma in corso di approvazione presso le Camere, ci danno un senso di giustificata fiducia su maggiori e concreti risultati in tutti i campi delle attività stesse e penso di potermi rivolgere agli onorevoli colleghi perchè vogliano confortare colla loro approvazione lo stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario 1° luglio 1960-30 giugno 1961.

FLORENA, *relatore.*

DISEGNO DI LEGGE**Art. 1.**

È autorizzato il pagamento delle spese ordinarie e straordinarie del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1960 al 30 giugno 1961, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

Art. 2.

Per l'esercizio finanziario 1960-61 è autorizzata la spesa straordinaria di lire 200 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 1960-61 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.