

SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

(N. 1705-A)

RELAZIONE DELLA 7^a COMMISSIONE PERMANENTE

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

(RELATORE GENCO)

SUL

DISEGNO DI LEGGE

*approvato dalla Camera dei deputati nella seduta del 5 ottobre 1961
(V. Stampato n. 2773)*

presentato dal Ministro del Tesoro

di concerto col Ministro del Bilancio

*Trasmesso dal Presidente della Camera dei deputati alla Presidenza
il 6 ottobre 1961*

Comunicata alla Presidenza il 16 ottobre 1961

Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile
per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1961 al 30 giugno 1962

INDICE

PREMESSA	Pag. 3
ORGANIZZAZIONE DEL MINISTERO	3
FLOTTA MONDIALE E NAZIONALE	4
COSTRUZIONI NAVALI	25
IL TRAFFICO NEI PORTI ITALIANI	27
NAVIGLIO DI CABOTAGGIO	29
PORTI E LAVORO PORTUALE	30
PESCA	34
PREVIDENZA E ASSISTENZA	39
GENTE DI MARE	41
PROVVEDIMENTI PER LE COSTRUZIONI NAVALI	42
PROVVEDIMENTI NEL SETTORE DELLA PESCA	45
CONCLUSIONE	49
DISEGNO DI LEGGE	51

ONOREVOLI SENATORI. — Il bilancio della Marina mercantile è stato nei giorni scorsi discusso ed approvato dalla Camera dei deputati, su relazione dell'onorevole Colasanto. Per ovvie ragioni non posso ripetere quanto da lui è stato scritto nella sua vasta, dettagliata, completa e pregevole relazione; ciò sarebbe superfluo e fuori d'opera.

D'altra parte questo bilancio viene all'esame della nostra Assemblea alla fine dell'esercizio provvisorio ed al vostro relatore rimane ben poco tempo per tentare di adeguare la sua alla relazione dell'onorevole Colasanto.

L'espressione « Marina mercantile » denota il complesso delle persone, delle cose e dei servizi mediante i quali è realizzata la partecipazione del mare al soddisfacimento dei bisogni umani.

Nella marina mercantile del nostro Paese si estrinsecano attività private ed attività pubblica. Quest'ultima non solo tutela la esistenza della marina mercantile, e ne regola il funzionamento e le manifestazioni, ma esplica anche a mezzo delle aziende di Stato l'esercizio della marina mercantile. Comunque l'esercizio di Stato, della Finmare specialmente per intenderci, è condizionato e regolato allo stesso modo dell'esercizio privato, anche per la medesima disciplina giuridica, ed è sottoposto alle medesime leggi economiche.

Nella espressione « marina mercantile » sono compresi trasporti di cose e di persone, esercizio della pesca e tutte le altre forme d'attività spiegate in mare, e nel territorio marittimo (porti e zone litoranee) ed infine le attività inerenti alla costruzione, riparazione e manutenzione delle navi, al ricovero,

imbarco e sbarco di merci e passeggeri, al deposito e custodia di merci.

La marina mercantile nella sua preminente funzione, quella delle comunicazioni, ha inoltre rapporti e connessioni con gli altri sistemi di trasporto, stradale, ferroviario, aereo, sia perchè identico è lo scopo, sia perchè, nei trasferimenti di persone e cose, nessun sistema può isolarsi dagli altri: ed i porti sono i punti di convergenza dei mezzi di trasporto.

La necessità quindi di un coordinamento, che potrebbe anche avvenire, come in altre Nazioni, aggruppando in unico organismo i trasporti per via d'acqua, stradali, ferroviari ed aerei.

Problema imponente che qui non è il caso di affrontare.

Va però sottolineata sin d'ora l'opportunità che il Ministero della marina mercantile abbia una funzione adeguata nella costruzione dei porti, ora interamente sottratta alla sua influenza.

Ciò premesso, espongo i compiti del Ministero della marina mercantile ed i principali aspetti e problemi della attività di sua competenza.

ORGANIZZAZIONE DEL MINISTERO

Le funzioni del Ministero della marina mercantile sono state più volte illustrate in sede di esame di bilanci.

A seguito della intervenuta approvazione da parte del Parlamento del disegno di legge che ha portato alla emanazione della legge 7 dicembre 1960, n. 1541, contenente « norme integrative dell'ordinamento del Mi-

nistero della marina mercantile e revisione dei relativi ruoli organici », il ministro Jervolino, a mezzo del proprio decreto 28 febbraio 1961, ha provveduto alla nuova ripartizione dei servizi della Amministrazione centrale con effetto dal 1° aprile 1961.

L'elencazione degli uffici dai quali è costituito il predetto Ministero, desumibile dalla legge 7 dicembre 1960, n. 1541, è la seguente:

- 1) Direzione generale degli affari generali e del personale;
- 2) Direzione generale del naviglio;
- 3) Direzione generale della navigazione e del traffico marittimo;
- 4) Direzione generale del lavoro marittimo e portuale;
- 5) Direzione generale del demanio marittimo e dei porti;
- 6) Direzione generale della pesca marittima;
- 7) Ispettorato tecnico.

Tale elencazione non dà la sensazione della complessità delle attribuzioni e solo la enunciazione contenuta nel decreto del ministro Jervolino 28 febbraio 1961, indicante la nuova ripartizione dei servizi dell'Amministrazione centrale, rende evidente la vastità della materia trattata.

Le attribuzioni del Ministero trovano rispondenza nella disciplina dovuta al Codice della navigazione, nelle norme che regolano il diritto marittimo internazionale, quello consolare, nella disciplina doganale, nelle molteplici convenzioni internazionali, nei trattati con gli Stati esteri eccetera; si ha un insieme impensabile di norme internazionali, nazionali ed interne che debbono essere vagliate, seguite o rese applicabili.

Nella sua opera il Ministro della marina mercantile si avvale di Organi consultivi: primo fra tutti il Consiglio superiore il cui attuale ordinamento è attribuibile al decreto del Capo provvisorio dello Stato 15 settembre 1947, n. 1177.

Con tale premessa si illustrano brevemente i principali aspetti e problemi del settore.

Nella trattazione dei problemi del settore si cercherà di fare distinzione fra tutto ciò che ha attinenza con la navigazione da traffico e quanto riguarda invece la pesca. Un esame a sè stante richiederà la materia riguardante i porti e separatamente verranno trattati anche i problemi del lavoro marittimo e portuale.

FLOTTA MONDIALE E NAZIONALE

La flotta mondiale (navi eguali o superiori a 100 tonnellate di stazza lorda, non comprese le navi a vela e i battelli senza motore), negli ultimi dieci anni, è passata da milioni 84.9 di tonnellate stazza lorda a milioni 126.3 tonnellate stazza lorda compresa la flotta di riserva U.S.A. valutata in oltre 13 milioni circa. Mentre il complesso della flotta mondiale ha avuto un incremento del 54 per cento, l'aliquota di accrescimento delle ordinarie navi da carico è stata del 30 per cento e quella riguardante le petroliere del 141 per cento.

Le statistiche riguardanti la composizione della flotta nell'ultimo decennio, mostrano che fino al 1955 la percentuale annua di aumenti si è mantenuta sul 3 per cento, eccezion fatta per il 1954, quando è stato raggiunto il 4 per cento. A cominciare invece dal 1956 e cioè da quando la crisi di Suez ha fatto intravedere una grande possibilità di espansione soprattutto dei consumi petroliferi, la percentuale anzidetta si è elevata come segue: 1956: 5 per cento, 1957: 5 per cento, 1958: 7 per cento, 1959: 6 per cento, tornando poi al 4 per cento nel 1960.

Non si hanno ancora i dati riguardanti i mutamenti subiti dalla flotta mondiale nel periodo 1° luglio 1960-30 giugno 1961 ma le statistiche al 1° giugno 1961, riguardanti le navi da traffico di stazza lorda eguale o superiore a 300 tonnellate indicano un aumento mondiale nei dodici mesi maturati a tale data del 2.01 per cento.

I disarmi nel mondo, per le stesse navi hanno subito i mutamenti seguenti:

LEGISLATURA III - 1958-61 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

	Navi da carico secco	Petroliere	Totale
1° giugno 1960 t.s.l.	1.834.088	3.639.957	5.474.045
1° giugno 1961 t.s.l.	813.875	2.383.107	3.196.982
Differenza t.s.l.	1.020.213	1.256.850	2.277.063

Le cifre sotto indicate, rilevate dalle statistiche del Ministero della marina mercantile, danno la consistenza del naviglio mercantile nazionale al 30 giugno 1961 in tonnellate stazza lorda 5.342.789. Dal confronto del totale delle navi a propulsione meccanica con la corrispondente consistenza al 30 giugno 1960 (tonnellate stazza lorda

5.114.255) si rileva che l'incremento netto dell'anno è stato per la flotta italiana a propulsione meccanica di tonnellate stazza lorda 131.010, pari al 2,56 per cento (1).

(1) Incrementi anni 1956, 1957, 1958 e 1959 = 7,3 — 8,4 — 7,6 — 4,5 %

CONSISTENZA NAVIGLIO MERCANTILE ITALIANO AL 30 GIUGNO 1961

Naviglio a propulsione meccanica

a) da 100 t.s.l. ed oltre:

navi miste e da passeggeri	n.	135	t.s.l.	729.882
navi da carico secco	n.	745	t.s.l.	2.581.406
navi cisterna	n.	247	t.s.l.	1.863.379
navi da pesca	n.	62	t.s.l.	16.993
navi di tipo speciale	n.	151	t.s.l.	53.614

Totale n. 1.340 t.s.l. 5.245.274

b) inferiori a 100 t.s.l.:

motopescherecci	n.	1.693	t.s.l.	52.756
altri tipi	n.	229	t.s.l.	10.736

Totale n. 1.922 t.s.l. 63.492

TOTALE NAVI A PROPULSIONE MECCANICA n. 3.262 t.s.l. 5.308.766

Naviglio motovelico n. 490 t.s.l. 32.412

Naviglio velico

velieri da carico	n.	37	t.s.l.	907
velieri da pesca	n.	37	t.s.l.	704

Totale n. 74 t.s.l. 1.611

TOTALE COMPLESSIVO n. 3.826 t.s.l. 5.342.789

VARIAZIONI DELLA CONSISTENZA DEL NAVIGLIO MERCANTILE ITALIANO
AL 30 GIUGNO 1961 RISPETTO AL 31 DICEMBRE 1960

Naviglio a propulsione meccanica

a) da 100 t.s.l. ed oltre:

navi miste e da passeggeri	n. + 3 t.s.l. +	15.292
navi da carico secco	n. + 4 t.s.l. +	502
navi cisterna	n. — 1 t.s.l. +	61.757
navi da pesca	n. + 3 t.s.l. +	869
navi di tipo speciale	n. + 4 t.s.l. +	874
<hr/>		
Totale	n. + 13 t.s.l. +	79.294

b) inferiori a 100 t.s.l.:

motopescherecci	n. — 19 t.s.l. —	27
altri tipi	n. + 18 t.s.l. +	478
<hr/>		
Totale	n. — 1 t.s.l. +	451

TOTALE NAVI A PROPULSIONE MECCANICA n. + 12 t.s.l. + 79.745

Naviglio motovelico	n. — 18 t.s.l. —	1.021
Naviglio velico		
velieri da carico	n. — 4 t.s.l. —	63
velieri da pesca	n. — 3 t.s.l. —	48
<hr/>		
Totale	n. — 7 t.s.l. —	111

TOTALE COMPLESSIVO n. — 13 t.s.l. — 78.613

Sempre al 30 giugno 1961 i disarmi delle navi italiane si aggiravano per tonnellaggio lordo sul 7,90 per cento della consistenza della flotta, mantenendosi particolarmente elevati nel settore delle navi cisterna (14,14 per cento).

Il confronto con i dati riportati nella seconda relazione al precedente stato di previsione mostra il netto miglioramento verificatosi nell'impiego delle navi da carico secco, ove la percentuale dei disarmi dal 9 per cento è passata al 3,80 per cento.

La percentuale dei disarmi delle navi passeggeri è rimasta dal suo canto sempre limitata, mentre quella riguardante le navi di stazza lorda fino a 500 tonn., pur se è pervenuta ad una cifra inferiore alla percentuale di inoperosità del complesso del naviglio nazionale (8,93 per cento), si è mantenuta elevata (7,75 per cento). E ciò nonostante l'avvertitasi intensificazione dei traffici ravvicinati.

Per effetto della predetta situazione l'Italia trovavasi al 1° giugno del corrente anno

al 7° posto per l'entità della flotta e al 5° posto nella graduatoria mondiale dei disarmi.

Il passaggio della flotta italiana dal 6° al 7° posto della graduatoria mondiale è attribuibile all'incidenza delle demolizioni sull'incremento. Ma occorre tenere presente che al 6° posto si è inserita la Grecia, nazione che nell'ultimo quinquennio ha aumentato la flotta di oltre il 300 per cento.

Le percentuali di variazione della flotta italiana negli ultimi anni sono state:

1953	+ 5,5%
1954	+ 8,6%
1955	+ 3 %
1956	+ 8,5%
1957	+ 10,1%
1958	+ 3,5%
1959	— 1,2%
1960	+ 3,9%

L'incremento è stato nel 1960 inferiore al tasso di aumento registrato dal traffico marittimo internazionale. Ciò, sia pure limitatamente all'entità che la flotta italiana rappresenta nel mondo, ha contribuito ad avviare il mercato verso una situazione di maggiore equilibrio.

Tale considerazione tuttavia se è pienamente valida per il naviglio da traffico per carichi secchi la cui entità fra il 1959 ed il 1960 è anzi leggermente diminuita passando da 2.595.571 tonnellate lorde a 2.580.904, meno valida è per il naviglio cisterniero aumentato di 174.575 tonnellate (quasi l'11 per cento).

Un certo incremento ha subito anche la flotta passeggeri e mista passata da 679.747 a 714.590 t.s.l. (+5,1 per cento), in conseguenza dell'entrata in servizio della « Leonardo da Vinci ».

Il naviglio per carichi secchi, pur non avendo subito sensibili variazioni nella sua consistenza complessiva, ha visto realizzarsi un notevole processo di rinnovamento con la immissione di nuove unità e l'eliminazione del naviglio meno efficiente. Sono entrate fra l'altro a far parte della flotta 6 nuo-

ve portaminerali per complessive 65.000 tonnellate lorde; mentre sono state eliminate, avviandole alla demolizione, più di 20 navi di vecchio tipo rappresentanti complessivamente circa 80.000 t.s.l. Oltre a queste anche 10 « liberty » sono uscite dalla flotta nazionale, in parte per demolizione e in parte vendute all'estero. Attualmente fanno parte del naviglio nazionale 149 « liberty » per complessive 1.061.509 t.s.l., contro 159 per 1 milione 132.805 tonnellate al 31 dicembre 1959.

Nel settore delle navi cisterna si nota un minor movimento nel naviglio. Ad un sensibile afflusso di consegne da parte dei cantieri hanno fatto riscontro pochissime demolizioni. Anche per quanto riguarda gli acquisti e le vendite da parte di armatori nazionali, i primi hanno largamente superato le seconde.

Tra le navi cisterna consegnate dai cantieri si notano una superpetroliera da oltre 30.000 tonnellate lorde (circa 51.000 t.d.w.) ed altre tre navi di grandi dimensioni, nonché un certo numero di piccole cisterne inferiori alle 1.000 t.s.l., indice di un notevole interesse cabotiero anche nel settore dei carichi liquidi.

A fine anno facevano parte della flotta italiana 28 supercisterne di stazza lorda superiore alle 20.000 tonnellate per complessive 630.000 tonnellate, oltre un terzo cioè dell'intera flotta cisterniera. Di queste, 21 sono state costruite negli ultimi 4 anni. Fra queste, infine, tre superano le 30 mila tonnellate lorde.

Della flotta cisterniera fanno parte inoltre 27 navi di costruzione bellica del tipo T-2, una in più dell'anno precedente.

La situazione della flotta al 31 dicembre è la risultante delle seguenti variazioni intervenute nel corso dell'anno. I dati sono stati desunti dalle rilevazioni effettuate dall'Ufficio Studi del Ministero della marina mercantile. Maggiori notizie in merito ai principali fattori di variazione possono essere tratte dagli specifici paragrafi che si riportano successivamente.

LEGISLATURA III - 1958-61 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

AUMENTI

	n. navi	t.s.l.		
Nuove costruzioni:				
navi miste e da passeggeri	1	30.000		
navi da carico secco	14	100.512		
navi cisterna	13	148.642		
navi di tipo speciale	7	4.763		
			35	283.917
Acquisti all'estero:				
navi da carico secco	29	72.662		
navi cisterna	11	75.004		
navi di tipo speciale	3	626		
			43	148.292
Provenienti da altre categorie:				
navi miste e da passeggeri	1	316		
navi cisterna	1	105		
			2	421
			TOTALE AUMENTI	80 432.630

DIMINUZIONI

Demolizioni:				
navi miste e da passeggeri	2	3.817		
navi da carico secco	25	85.959		
navi cisterna	2	20.326		
			29	110.102
Vendite all'estero:				
navi da passeggeri e miste	2	1.011		
navi da carico secco	20	100.974		
navi cisterna	4	15.809		
			26	117.794
Perdite per naufragio:				
navi da carico secco	3	5.961		
navi di tipo speciale	1	400		
			4	6.361
Passaggi ad altre categorie:				
navi da carico secco			1	150
			TOTALE DIMINUZIONI	60 234.407
			Ristazza	— 1.435
				<u>232.972</u>

LEGISLATURA III - 1958-61 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Considerazioni interessanti possono trarsi anche dall'esame delle diverse variazioni intervenute nel naviglio dell'armamento libero ed in quello controllato dallo Stato, risultanti dal raffronto con la analoga tabella riportata nella relazione del 1959. L'esame pone in evidenza la sensibilità del primo alla situazione del mercato dei noli. Il naviglio

dell'armamento libero presenta infatti, particolarmente nel settore del carico secco, un rallentamento nel suo processo di sviluppo. Per l'armamento facente capo allo Stato il fenomeno invece non si presenta, prescindendo in gran parte esso, nei suoi programmi di rinnovamento e sviluppo, dall'andamento economico del mercato.

Categoria delle navi	Totale naviglio		Naviglio controllato dallo Stato		Naviglio armamento libero	
	n.	t.s.l.	n.	t.s.l.	n.	t.s.l.
Passeggeri e miste	132	714.590	53	470.381	79	244.209
Carico	741	2.580.904	54	319.122	687	2.261.782
Cisterna	248	1.801.622	17	150.815	231	1.650.807
TOTALE	1.121	5.097.116	124	940.318	997	4.156.798

Categoria delle navi	FINMARE		FINSIDER		E.N.I.	
	n.	t.s.l.	n.	t.s.l.	n.	t.s.l.
Passeggeri e miste	53	470.381	—	—	—	—
Carico	39	210.126	14	105.076	1	3.920
Cisterne	—	—	1	10.488	16	140.327
TOTALE	92	680.507	15	115.564	17	144.247

Si riporta infine un prospetto elaborato dall'Ufficio Studi del Ministero della marina mercantile, illustrante la composizione della flotta italiana distinta per classi di età e di tonnellaggio.

Il raffronto con l'analoga tabella riportata nella « Relazione » dello scorso anno pone ancora una volta in evidenza le linee di sviluppo della flotta nazionale, indirizzata, per quanto riguarda i tonnellaggi, verso il naviglio compreso tra le 10 e le 15 mila tonnellate per il carico secco, e quello oltre le 20.000 tonnellate per le cisterne. Questi due settori hanno subito sensibili incremen-

ti passando a rappresentare rispettivamente il 24,7 per cento (1959:23 per cento) ed il 16,7 per cento (1959: 14,4 per cento) del totale della flotta.

Un certo incremento, sia pure modesto, ha subito anche il naviglio minore in relazione con l'espansione del traffico lungo le coste dello Stato.

Le navi da 100 fino a 1.000 tonnellate sono passate infatti a rappresentare il 4,5 per cento del totale, contro il 4,2 per cento dell'anno precedente, il che rappresenta in cifra assoluta un aumento di circa 18.000 tonnellate lorde.

In costante declino è il naviglio di tonnellaggio intermedio compreso tra le 2 e le 10 mila tonnellate ed in particolare quello tra le 4 e le 6 mila. Lo scaglione tra le 6 e le 8 mila, pur essendo in diminuzione, rappresenta ancora una notevole parte della flotta italiana per la presenza in esso delle « liberties ».

Apprezzabile il miglioramento registrato nell'età della flotta, in particolare per quanto riguarda l'entità del naviglio nuovo. Le navi aventi età inferiore ai 10 anni rappresentano attualmente il 45,1 per cento del totale contro il 41,2 per cento dell'anno pre-

cedente. In misura meno accentuata è diminuito il naviglio di età; le navi oltre i 20 anni essendo passate dal 19,5 per cento al 18 per cento. Su ciò ha probabilmente influito anche l'attesa di un provvedimento di modifica dell'attuale legge sulle demolizioni, che, in preparazione da tempo presso l'Amministrazione ed il Governo non aveva ancora, alla fine dell'anno, avuto la definitiva sanzione.

Una certa diminuzione, attribuibile in buona parte a vendite all'estero, si è avuta anche nel naviglio di età media, compreso cioè tra i 10 ed i 20 anni.

LEGISLATURA III - 1958-61 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

NAVIGLIO ITALIANO A PROPULSIONE MECCANICA DA 100 T.S.L. ED OLTRE
DISTINTO PER ETA' E TONNELLAGGIO AL 1° GENNAIO 1961

Tonnellaggio di stazza lorda	E T A'														TOTALE		
	fino a 5 anni		da 6 a 10		da 11 a 15		da 16 a 20		da 21 a 25		oltre 25		N.	t.s.l.	%		
	N.	t.s.l.	N.	t.s.l.	N.	t.s.l.	N.	t.s.l.	N.	t.s.l.	N.	t.s.l.					
Da 100 a 500 . . .	79	20.675	64	21.800	97	26.502	111	31.466	32	9.533	152	40.588	535	150.564	2,9		
Da 501 a 1.000 . . .	18	14.638	13	10.062	14	10.797	19	13.606	10	6.648	37	28.451	111	84.202	1,9		
Da 1.001 a 1.500 . . .	2	2.763	8	8.990	6	7.695	1	1.124	5	6.290	39	50.651	61	77.513	1,5		
Da 1.501 a 2.000 . . .	8	12.899	6	9.527	14	23.742	14	25.402	1	1.858	36	55.507	79	128.935	2,5		
Da 2.001 a 4.000 . . .	9	27.805	4	10.590	12	31.457	8	23.915	5	14.712	38	120.711	76	229.190	4,4		
Da 4.001 a 6.000 . . .	11	54.671	10	52.505	4	21.354	1	5.323	1	5.210	16	82.007	43	221.070	4,3		
Da 6.001 a 8.000 . . .	17	115.305	5	33.826	8	54.343	161	1.146.705	5	36.977	16	109.302	212	1.496.458	29, —		
Da 8.001 a 10.000 . . .	22	196.987	4	33.551	6	55.933	8	67.873	4	36.297	11	96.173	55	486.814	9,4		
Da 10.001 a 15.000 . . .	29	349.513	38	467.438	—	—	32	345.200	3	32.107	7	80.015	109	1.274.273	24,7		
Da 15.001 a 20.000 . . .	—	—	7	120.141	1	18.427	—	—	—	—	1	18.769	9	157.337	3, —		
Da 20.001 a 25.000 . . .	20	424.976	6	123.365	—	—	—	—	—	—	4	96.246	30	644.587	12,5		
oltre 25.001	4	131.678	3	83.359	—	—	—	—	—	—	—	—	7	215.037	4,2		
TOTALE	219	1.351.910	168	975.154	162	250.250	355	1.660.614	66	149.632	357	778.420	1.327	5.165.980	100, —		
		26,2		18,9		4,8		32,1		2,9		15,1					

LEGISLATURA III - 1958-61 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

DEMOLIZIONE DI NAVI ITALIANE NEGLI ULTIMI CINQUE ANNI

	1956		1957		1958		1959		1960	
	N.	t.s.l.	N.	t.s.l.	N.	t.s.l.	N.	t.s.l.	N.	t.s.l.
Navi miste e da passeggeri	3	666	3	1.117	2	11.076	—	—	2	3.817
Navi da carico secco . . .	5	10.892	2	2.888	19	77.525	28	94.981	25	85.959
Navi cisterna	1	5.062	3	435	4	23.960	8	63.964	2	20.326
Navi di tipo speciale . . .	—	—	—	—	2	543	1	116	—	—
TOTALE	9	16.620	8	4.440	27	113.104	37	159.061	29	110.102

NAVI ITALIANE IN DISARMO NEI PORTI DELLO STATO

(escluse le navi inferiori alle 500 t.s.l., le navi da pesca e le altre non da traffico)

	NAVI IN DISARMO PER CAUSE TECNICHE				NAVI IN DISARMO PER CAUSE ECONOMICHE			
	TOTALE		Navi cisterna incluse nel totale		TOTALE		Navi cisterna incluse nel totale	
	N.	T.S.L.	N.	T.S.L.	N.	T.S.L.	N.	T.S.L.
31 dicembre 1959	45	267.284	14	109.498	61	407.030	19	173.629
31 gennaio 1960	44	282.591	12	98.410	61	416.259	22	203.311
29 febbraio 1960	45	283.803	12	98.410	53	371.916	23	209.432
31 marzo 1960	36	218.377	11	102.356	52	385.857	25	230.281
30 aprile 1960	38	237.012	13	109.105	52	379.077	25	223.501
31 maggio 1960	28	140.825	9	46.714	67	475.193	31	208.202
30 giugno 1960	24	137.294	7	42.479	64	453.782	31	278.391
31 luglio 1960	29	165.400	9	55.710	61	431.909	28	261.284
31 agosto 1960	35	175.493	10	64.172	54	416.755	26	251.283
30 settembre 1960	31	138.121	8	40.797	52	369.005	23	210.615
31 ottobre 1960	27	105.799	6	29.182	41	291.033	17	156.186
30 novembre 1960	29	122.192	9	46.416	38	274.502	17	151.051
31 dicembre 1960	34	154.165	6	44.978	35	274.538	16	159.832

Dai rapporti O.E.C.E. si rileva che nel 1960 il tonnellaggio nuovo posto in servizio dalle flotte dei paesi membri ha assomma-

to a 4.700.000 t.s.l. di cui 2.000.000 di petroliere, cifre che corrispondono approssimativamente a quelle del 1959; il tonnellaggio

di occasione acquistato è stato pari a 2 milioni 900.000 t.s.l. (1959=2.200.000) di cui 1.200.000 t.s.l. di petroliere (1).

Il tonnellaggio di occasione acquistato all'estero dalla Grecia ha raggiunto la cifra impressionante di 2 milioni di tonnellate e si compone di navi immatricolate precedentemente sotto bandiera di convenienza.

La Grecia è riuscita a ricondurre sotto la propria bandiera, triplicando in un solo anno la consistenza delle petroliere, mercè l'incentivo costituito da innovazioni apportate alla legislazione, una parte delle navi facenti capo a propri armatori e che erano state registrate sotto bandiera di convenienza, in virtù della propria politica liberale, quando la situazione del paese, sia dal punto di vista interno, sia da quello legislativo, era tale da non offrire sufficienti garanzie ai finanziatori.

Ciò va detto soprattutto perchè in Italia si chiede da tempo, oltre che l'abrogazione dei divieti sulle partecipazioni navali estere, la riforma dell'istituto dell'ipoteca navale, in modo da pervenire, come ha già fatto la Grecia, ad un allineamento delle norme nazionali alle norme inglesi.

Nei riguardi dei mutamenti della consistenza delle singole flotte, non può non citarsi anche la favorevole situazione nella quale viene sempre più a trovarsi la marina mercantile giapponese, collocatasi al 5° posto della graduatoria mondiale. Va tenuto poi conto della progressione dell'U.R.S.S. la cui flotta ha accusato un notevole accrescimento ed è in via di ammodernamento.

Notevole è altresì la situazione venuta ad assumere dal Libano nelle cui matricole sono state trasferite numerose navi di linea vendute ad armatori di navi tramp.

La flotta mondiale al 30 giugno 1960 ha registrato, secondo le statistiche del Lloyds' Register, un aumento del 3,86 per cento rispetto alla consistenza di un anno prima. Come si rileva nella progressione delle percentuali annuali di espansione nel decennio 1950-1960, qui di seguito riportata, l'incremento in parola è il minore segnato dopo il 1956.

(1) Perdite, demolizioni o vendite all'estero = t.s.l. 3.800.000.

	Aumento in %	
	Flotta mondiale	Flotta italiana
1950-51 (30 giugno)	3,14	13,06
1951-52	3,36	12,74
1952-53	3,51	5,06
1953-54	4,35	10,99
1954-55	3,23	2,90
1955-56	4,60	7,30
1956-57	4,79	8,46
1957-58	7,06	7,63
1958-59	5,84	4,47
1959-60	3,86	0,06

Le statistiche dell'Istituto di ricerca marittima di Brema, che danno la situazione di fine anno per le navi di 300 t.s.l. e oltre, indicano al 31 dicembre 1960 una consistenza di t.s.l. 124.917.048 contro t.s.l. 121.091.499 al 31 dicembre 1959 con un incremento del solo 3,15% a fronte dell'aumento precedente del 5 per cento. Si può calcolare, detraendo le navi in disarmo e le unità appartenenti alla flotta di riserva statunitense, che del tonnellaggio esistente erano in esercizio a tale data 107.272.288 t.s.l.

La diminuzione del ritmo di accrescimento si presenta come una battuta di arresto dopo la notevole espansione della flotta susseguente alla crisi di Suez ed è dovuta sia ad una flessione del tonnellaggio entrato in esercizio, ammontato nel periodo 30 giugno 1959-30 giugno 1960 a t.s.l. 7.363.365, contro t.s.l. 8.917.952 del 1958-59 e t.s.l. 8.731.695 del 1957-58, sia ad un maggiore quantitativo di naviglio inviato alla demolizione pari a 3 milioni 658.594 t.s.l. a fronte di 2.435.277 tonnellate dei 12 mesi precedenti. Nell'anno il tonnellaggio demolito ha raggiunto complessivamente 3.990.705 tonnellate.

La selezione operata dalla demolizione, che in tre anni ha eliminato 8.753.681 t.s.l. di naviglio antiquato e a cui ha corrisposto l'immissione di 26.138.210 t.s.l. di navi nuove, ha portato ad un rapido ringiovanimento e miglioramento qualitativo del naviglio in esercizio.

Nella seguente tabella è indicata l'evoluzione dell'età della flotta mondiale in confronto con quella italiana, dalla quale si rileva come in ambedue i casi sia aumentato il gruppo delle navi inferiori ai 5 e ai 10 anni e diminuito quello delle unità superiori ai 25 anni.

LEGISLATURA III - 1958-61 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

La stazza media, in continuo aumento è salita in un anno da 3.449 t.s.l. a 3.573 t.s.l. Le navi di 20.000 tonn. di stazza lorda (circa 32.000 tonn. di portata) ed oltre hanno registrato un aumento di consistenza di circa il 29 per cento passando dagli 11 milioni 384.396 tonnellate di stazza lorda del 1959, che già presentavano un incremento del 41 per cento rispetto all'anno precedente, a t.s.l. 14.581.219. Ancora maggiore è stato l'aumento della stazza media nel settore cisterniero, salita da 8.720 t.s.l. a 9.127 t.s.l. e del gruppo delle unità di 20.000 t.s.l. e oltre,

pari al 34 per cento (da t.s.l. 8.881.794 a t.s.l. 11.905.032). È da osservare tuttavia che nell'anno si è notato un risveglio di interesse, sia nel settore delle nuove costruzioni che sul mercato delle unità di seconda mano, nei confronti delle unità di dimensioni medie per la possibilità che hanno di frequentare tutti quei porti — e sono numerosi — i cui fondali non permettono l'accesso dei grossi *bulk-carriers*.

Dal punto di vista dell'apparato motore la flotta complessiva risulta così ripartita:

	30 giugno 1958		30 giugno 1959		30 giugno 1960	
	1000 (tsl)	%	(1000 tsl)	%	(1000 tsl)	%
Alternative a vapore	35.430	30,01	33.750	27,01	30.803	23,74
Alternative con turbine di bassa pressione	2.144	1,81	2.116	1,69	2.022	1,56
Turbine	28.863	24,46	32.568	26,07	35.682	27,49
Turbo elettriche	5.286	4,48	5.315	4,26	5.215	4,02
TOTALE	71.723	60,76	73.749	59,03	73.722	56,81
Motrici diesel	45.975	38,96	50.801	40,67	55.577	42,83
Diesel elettriche	335	0,28	380	0,30	470	0,36
TOTALE	46.310	39,24	51.181	40,97	56.047	43,19
TOTALE GENERALE	118.033	100 —	124.930	100 —	129.769	100 —

Come si osserva è stata registrata una espansione del tonnello azionato da motrici diesel e una diminuzione dei piroscafi. In dieci anni le motonavi sono aumentate del 166 per cento, mentre i piroscafi del 46 per

cento. Già nella relazione dello scorso anno sono stati posti in rilievo i progressi del diesel e le nuove realizzazioni che permetteranno l'impiego di detto apparato motore anche sulle unità di grosse dimensioni, finora do-

minio esclusivo delle turbine. Per la categoria cisterniera il progresso della turbina e del diesel è stato rispettivamente del 139 per cento e del 144 per cento, cioè il divario è stato minore di quello registrato per la flotta complessiva. A tale proposito è da rilevare che mentre gli armatori indipendenti mostrano preferenza per il diesel, le navi commissionate dalle compagnie petrolifere sono in prevalenza dotate di turbine.

In servizio nel mondo vi sono inoltre, secondo la rivista « Motor Ship », 18 navi, di portata tra le 900 e le 13.000 tonnellate, equipaggiate con turbine a gas a pistone libero.

I dati riguardanti la ripartizione delle navi secondo il combustibile utilizzato indicano il progressivo aumento delle unità a nafta. I piroscafi a carbone, che nel 1914 rappresentavano il 96,6 per cento della flotta, sono ormai divenuti una esigua parte, circa il 4,9 per cento.

Sempre più vicino sembra sia il momento in cui le navi a propulsione nucleare potranno entrare in concorrenza con le unità di tipo convenzionale. Le previsioni più obiettive indicano il 1970 come l'anno di inizio di questa concorrenza, senza che sia esclusa la possibilità che le tappe possano essere bruciate ed anticipato il momento dell'entrata in lizza delle nuove unità.

Il maggior problema tecnico che deve essere risolto per rendere competitiva la nave nucleare, la quale presenta il grande vantaggio di non richiedere operazioni di bunkeraggio e di avere una autonomia praticamente illimitata, è di trovare un reattore di funzionamento sicuro, di semplicità di co-

struzione e soprattutto di basso costo di costruzione e di esercizio. Gli studi e i progetti si stanno intensificando in tutti i principali paesi marittimi e da parte degli organismi internazionali.

Nel novembre 1960 è stato tenuto a Taormina, organizzato dall'Agenzia internazionale dell'Energia Atomica (A.I.E.) in collaborazione con l'I.M.C.O., un Convegno per l'esame delle questioni tecniche giuridiche e assicurative relative alla propulsione nucleare. La Convenzione sulla salvaguardia della vita umana in mare, firmata nel giugno del 1960, ha dedicato un apposito capitolo ai problemi della sicurezza.

L'Euratom sta svolgendo un intenso lavoro per il coordinamento dei vari programmi impostati dai singoli paesi membri onde evitare duplicazioni ed indirizzare la sperimentazione verso tipi di reattori diversi.

Come si rileva dall'unita tabella, elaborata sulla base dei dati forniti dall'American Bureau per le navi di 1.000 tonn. di stazza lorda e oltre, in testa alla graduatoria dei principali paesi marittimi si trovano sempre, benchè con una diminuzione dell'1,45 per cento, gli Stati Uniti, della cui flotta però circa 14 milioni e 200 mila sono costituiti da navi facenti parte della riserva. La posizione di preminenza degli Stati Uniti è determinata, più che dal tonnellaggio iscritto nei registri nazionali, dal controllo su molte altre navi battenti bandiera panholib o anche europea.

Secondo quanto riferisce un portavoce dell'American Merchant Marine Institute le compagnie americane o le loro affiliate possiedono:

116 navi per 2.300.000 t.d.w.	sotto bandiera panamense
126 » » 4.400.000 »	» » liberiana
17 » » 84.000 »	» » honduregna
100 » » 1.796.000 »	» » britannica
15 » » 329.000 »	» » olandese
9 » » 158.000 »	» » norvegese
10 » » 306.000 »	» » tedesca
17 » » 53.000 »	» » francese
6 » » 128.000 »	» » belga
3 » » 76.000 »	» » danese
3 » » 58.000 »	» » italiana
1 » » 1.000 »	» » finlandese
1 » » 1.000 »	» » filippina
424	9.690.000

FLOTTE DEI PRINCIPALI PAESI

(Navi da 1.0

	FLOTTA COMPLESSIVA					PASSEGGERI E MISTE					
	Graduatoria	T. S. L.		% per bandiera	Variazione rispetto anno precedente	Graduatoria	T. S. L.		% per bandiera	Variaz. rispetto anno precedente	% sulla flotta compl.
		1959	1960				1959	1960			
Stati Uniti (1)	1	24.220	23.870	19,93	— 1,45	1	2.763	2.942	28,37	+ 6,47	12,32
Regno Unito	2	19.007	19.370	16,17	+ 1,91	2	2.471	2.427	23,40	— 1,78	12,53
Liberia	3	11.609	11.308	9,44	— 2,67	10	88	70	0,67	— 20,45	0,61
Norvegia	4	9.994	10.708	8,94	+ 7,14	7	132	132	1,27	—	1,20
Giappone	5	5.450	6.030	5,03	+ 10,64	8	101	100	0,96	— 1	1,65
Italia	6	4.745	4.758	3,97	+ 0,27	3	731	738	7,11	+ 0,95	15,51
Francia	7	4.310	4.472	3,73	+ 3,75	5	601	574	5,53	— 4,49	12,83
Olanda	8	4.200	4.327	3,61	+ 3,02	4	669	636	6,13	— 4,93	14,69
Panama	9	4.407	4.196	3,50	— 4,78	9	127	99	0,95	— 22,05	2,35
Germania	10	4.059	4.137	3,45	+ 1,92	6	219	217	2,09	— 0,91	5,24
TOT. MONDIALE		115.015	119.768		+ 4,13		10.299	10.369		+ 0,68	8,65

(1) Compresa flotta di riserva ammontante a 14.2 milioni di tonn. s.l.

LEGISLATURA III - 1958-61 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

SITUAZIONE AL 30 GIUGNO 1960

t.s.l. e oltre)

(1000 tonnellate)

Graduatoria	CARICO SECCO					Graduatoria	BULK CARRIERS					Graduatoria	CISTERNE (comprese baleniere)				
	T. S. L.		% per bandiera	Variaz. rispetto anno precedente	% sulla flotta compl.		T. S. L.		% per bandiera	Variaz. rispetto anno precedente	% sulla flotta compl.		T. S. L.		% per bandiera	Variaz. rispetto anno precedente	% sulla flotta compl.
	1959	1960					1959	1960					1959	1960			
1	16.533	15.579	25,52	— 5,77	65,26	4	312	439	5,76	+ 40,70	1,83	4	4.612	4.910	12,04	+ 6,46	20,56
2	9.266	8.796	14,41	— 5,07	45,41	1	1.110	1.278	16,77	+ 15,13	6,59	2	6.160	6.869	16,85	+ 11,51	35,46
6	3.476	2.911	4,77	— 16,25	25,74	2	1.087	1.148	15,07	+ 5,61	10,15	1	6.958	7.179	17,61	+ 3,17	63,48
4	3.451	3.477	5,69	+ 0,75	32,47	3	541	884	11,60	+ 63,40	8,25	3	5.870	6.215	15,25	+ 5,87	58,04
3	3.999	4.190	6,86	+ 4,77	69,48	7	162	296	3,88	+ 82,71	4,90	8	1.188	1.444	3,54	+ 21,54	23,94
8	2.209	2.092	3,42	— 5,29	43,96	6	259	341	4,47	+ 31,66	7,16	7	1.546	1.587	3,89	+ 2,65	33,35
9	1.779	1.795	2,94	+ 0,90	40,13	9	184	266	3,49	+ 44,56	5,94	6	1.746	1.837	4,50	+ 5,21	41,07
7	2.095	2.109	3,45	+ 0,66	48,74	10	197	234	3,07	+ 18,78	5,40	9	1.239	1.348	3,30	+ 8,79	31,15
10	1.544	1.365	2,23	— 11,59	32,53	8	310	287	3,76	— 7,42	6,83	5	2.426	2.445	5,99	+ 0,78	58,26
5	2.901	2.930	4,80	+ 1	70,82	5	386	426	5,59	+ 10,36	10,29	10	553	564	1,38	+ 1,98	13,63
	61.224	61.028		— 0,32	50,95		5.838	7.617		+ 30,47	6,35		37.654	40.754		+ 8,23	34,02

LEGISLATURA III - 1958-61 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

La partecipazione degli Stati Uniti alla flotta mondiale è scesa in un anno dal 20,24 per cento al 19,14 per cento, così come è diminuita anche quella della Gran Bretagna,

della Liberia, dell'Italia, dell'Olanda, del Panama e della Grecia, come si rileva dalla seguente tabella:

1° luglio	1957	1958	1959	1960
Tonnellaggio mondiale (navi 100 t.s.l. e oltre)	110.246.081	118.033.731	124.939.479	129.769.500
	%	%	%	%
Stati Uniti	23,50	21,68	20,24	19,14
Regno Unito	18,01	17,19	16,61	16,20
Liberia	6,77	8,54	9,55	8,69
Norvegia	7,70	7,95	8,36	8,63
Giappone	4 —	4,63	5,02	5,34
Italia	4,13	4,15	4,10	3,95
Francia	3,64	3,68	3,63	3,71
Olanda	3,93	3,90	3,80	3,76
Panama	3,75	3,69	3,67	3,26
Germania	3,26	3,45	3,55	3,50

L'ordine di successione dei 10 principali paesi marittimi nella graduatoria mondiale è pressochè immutato rispetto all'anno precedente.

L'unica variazione è costituita dallo spostamento del Panama dal settimo al nono posto. La flotta del Panama ha subito la diminuzione più forte di tutti gli altri 9 paesi. Molte delle navi iscritte nel registro di tale nazione sono passate sotto bandiera greca, richiamate in patria dalle agevolazioni adottate dal Governo ellenico e invogliate dalle limitazioni imposte dal Governo U.S.A. alle bandiere *panholib*, che sono sotto il suo controllo, circa i traffici che possono svolgere. Unitamente al Panama anche le altre bandiere così dette ombra, tra cui la liberiana, hanno visto diminuire le proprie consistenze, mentre la flotta greca è passata in 12 mesi da 2.247.000 t.s.l. a 4.095.000. Il processo di espansione ha proseguito a ritmo elevato anche nel secondo semestre del 1960 facendo pervenire la consistenza di detta flotta a 4.889.000 tonnellate.

Fra i 10 principali paesi l'aumento maggiore rispetto alla situazione al 30 giugno

1959, pari al 10.64, è stato registrato dal Giappone, la cui flotta dovrebbe raggiungere verso il 1970-71 una consistenza di 16.670.000 t.s.l. per corrispondere all'aumento della richiesta interna di materie prime che entro tale data, secondo il piano Ikeda, dovrebbe raddoppiare. È in corso un programma di rinnovamento del naviglio nipponico che tende a portare alla graduale sostituzione delle cisterne con unità moderne e alla demolizione in due anni di circa 500.000 t.s.l. di naviglio di costruzione bellica e al rimodernamento di altre 230.000 tonnellate.

Al secondo posto nella graduatoria si tro- il Regno Unito la cui flotta ha segnato un incremento dell'1,91 per cento. La Liberia, al terzo posto, ha registrato una flessione nella consistenza del 2.60 per le stesse ragioni esposte nei riguardi del Panama. La marina italiana al 6° posto è aumentata dello 0.27 per cento rispetto al 30 giugno 1959.

È da notare che fra le principali nazioni marittime figurano quattro dei sei paesi della piccola Europa, cioè in ordine decrescente l'Italia, la Francia, l'Olanda e la Germania.

Il Belgio, non compreso, ha una flotta ammontante a 646.000 t.s.l. Il naviglio appartenente alle Nazioni in parola, è tra quello che ha una più elevata aliquota di navi di linea. Lo sviluppo in tale settore è giustificato da fattori di carattere storico, politico, geografico, quale l'attiva partecipazione al traffico transatlantico, l'intenso movimento turistico, l'emigrazione, la forte esportazione di manufatti.

Si ritiene interessante aggiungere qualche parola in merito alle flotte di quei Paesi che, affacciandosi sul bacino del Mediterraneo, si possono considerare i più diretti concorrenti dell'Italia. Accanto alle marine francese e greca, che nell'ultimo quinquennio sono aumentate rispettivamente del 22 per cento e del 263 per cento, un notevole sviluppo l'ha registrato la flotta jugoslava, che ha segnato un incremento del 120 per cento.

Il potenziamento della flotta è stato accompagnato da una notevole espansione dell'industria cantieristica. I vari sono saliti da circa 30.600 t.s.l. nel 1955 a 161.067 t.s.l. nel 1960. Il piano di sviluppo economico per il quinquennio in corso prevede che alla fine del 1965 la flotta jugoslava disporrà di 1 milione di tonn.s.l. Il programma cantieristico considera l'impostazione di 155 unità in 5 anni, tra cui 43 navi passeggeri destinate ai servizi di linea lungo le rotte adriatiche.

La flotta della R.A.U. non è aumentata di molto nell'ultimo quinquennio, essendo passata da 130.571 t.s.l. a 172.985 t.s.l. È da ricordare tuttavia che è allo studio la costituzione di una flotta unificata araba che dovrebbe comprendere oltre alle cisterne, navi da carico secco e passeggeri.

Anche la Spagna è in fase di sviluppo come potenza marittima non solo per l'incremento della flotta (in 5 anni il 30 per cento) ma anche per l'attività cantieristica. I crediti all'industria armatoriale spagnola fissati in 1.000 milioni di pesetas l'anno nel 1958, sono stati portati a 1.600 milioni per il periodo 1959-62 e nel 1962 saranno aumentati a 2.000 milioni di pesetas.

Malgrado le proporzioni modeste della flotta (t.s.l. 219.000) anche nella Repubblica di Israele l'attività marittima sta acquistando una sempre maggiore importanza. Entro il 1970 si prevede che la marina di Israele

potrà contare su circa 1 milione di tonnellate di unità divenendo la maggiore potenza marittima del Medio Oriente e dell'Africa e contendendo il primato alla marina della R.A.U.

Il Paese che ha registrato il minore incremento nella consistenza del proprio tonnellaggio è la Turchia (22 per cento). Non bisogna dimenticare tuttavia che anche gli sforzi di questo Paese sono tesi verso una autonomia nel settore dei trasporti marittimi. Nel corso del 1960 gli armatori turchi, forti della protezione loro accordata dal proprio Governo, hanno passato numerose ordinazioni ai cantieri esteri. Anche in espansione è la flotta marocchina, i cui armatori sono stati particolarmente attivi nell'anno sul mercato delle navi usate.

Non si può chiudere questo panorama delle flotte dei Paesi esteri senza un accenno allo sviluppo della marina mercantile nei paesi del blocco sovietico. Numerose sono le navi in costruzione per conto sovietico (secondo le statistiche del Lloyd's Register circa 275.172 t.s.l.) ed elevato è stato il tonnellaggio di seconda mano acquistato nell'anno.

I piani di sviluppo prevedono entro il 1965 il seguente incremento:

	1960	1965
	(1.000 t.s.l.)	
U.R.S.S.	3.336	5.500-6.000
Cina comunista	753	2.000
Polonia	551	1.100
Germania Orientale	155	350

Per l'appoggio dato loro dal Governo, queste marine si svilupperanno prescindendo dalla situazione del mercato dei noli e dalle condizioni della domanda e dell'offerta. Il loro progredire porterà ad un accentuarsi del dirigismo e degli ostacoli che si oppongono alla libera competizione e interesserà in primo luogo il settore di linea, che è il più adatto ad essere pianificato.

Navi da carico secco

La flotta delle navi da carico secco, propriamente detta, ammontava al 30 giugno 1960, a 84.732.000 t.d.w., di cui 2.574.000 t.d.w.

costituite da navi da carico frigorifere. L'incremento rispetto alla situazione dell'anno precedente è stato del solo 0.33 per cento, mentre quello dei *bulk-carriers* è stato del 30.47 per cento, il maggiore di tutte le categorie.

Gli aumenti più considerevoli in quest'ultima categoria sono stati registrati nell'anno dal Giappone, Norvegia, Francia e Stati Uniti: la flotta italiana dei *bulk-carriers* ha registrato un'espansione del 32 per cento, passando al quinto posto, mentre il tonnello nazionale delle navi da carico secco, pur mantenendo il settimo posto, ha registrato una diminuzione del 5.30 per cento.

Dalla fine del 1956 al 30 giugno 1960, mentre la categoria delle navi da carico secco è passata da 81.508.000 t.d.w. a 87.468.000 t.d.w. con un incremento del 7.31 per cento, il gruppo delle navi per trasporti alla rinfusa è aumentato da 5.122.000 t.d.w. a 11.777.000 t.d.w. (aumento del 49 in meno di 4 anni). Lo sviluppo delle principali flotte è stato il seguente:

FLOTTA BULK-CARRIERS

(1000 t.d.w.)

	31.12.56	31.12.60	Increment. %
Regno Unito	1.088	1.787	64
Liberia	722	2.286	216
Norvegia	275	1.315	378
Stati Uniti	564	778	37
Germania Occidentale	166	610	267
<i>Italia</i>	229	502	119
Giappone	102	455	346
Panama	351	476	35
Francia	166	353	112
Olanda	69	329	376

Già nelle precedenti relazioni si era rilevato come la tradizionale nave da carico secco *shelter deck* da 8.000-10.000 t.d.w. con due o tre stive per il carico nella parte anteriore e due nella posteriore e con il macchinario al centro, stia lasciando il posto ai moderni *bulk-carriers* e alle veloci navi da carico di linea.

Orientamenti diversi si sono venuti delineando nei confronti della specializzazione della nave. Mentre da una parte si afferma che dovrebbe essere costruita, sull'esempio della *liberty*, una unità in serie, adatta a qualsiasi trasporto, con un basso costo di costruzione e di esercizio, dall'altro, soprattutto nei paesi scandinavi, si sostiene che vi è sempre più bisogno di una nave specializzata per un trasporto determinato, su una determinata rotta.

In linea generale si può affermare che la tendenza prevalente è verso l'abbandono della nave troppo specializzata a favore di navi capaci di essere impiegate nel trasporto di più merci, come lo dimostra la diminuzione, malgrado l'aumento del relativo traffico, del tonnello esclusivamente portaminerali.

Come ogni anno, si riporta la situazione a metà del 1960 fornita dal Westinform delle navi portaminerali le quali rappresentano l'aliquota maggiore della flotta dei *bulk-carriers*:

appositamente costruite	246	4.718.900
convertite	57	797.700
	<u>303</u>	<u>5.516.600</u>

La ripartizione per età e per bandiera è indicata nella seguente tabella:

NAVI PORTAMINERALI

(1.000 t.d.w.)

	Anteguerra		Costruite durante la guerra		1946-56		1957-60		TOTALE	
	n.	tdw	n.	tdw	n.	tdw	n.	tdw	n.	tdw
Liberia e Panama	7	93	13	176	12	490	24	782	56	1541
Regno Unito	5	69	3	44	19	281	35	484	62	878
Svezia	8	104	8	77	17	293	15	290	48	764
Norvegia	9	119	1	13	9	181	18	329	37	642
Germania	4	46	1	11	14	180	20	297	39	534
Giappone	—	—	2	29	2	31	14	225	18	285
Francia	—	—	—	—	—	—	11	180	11	180
U.S.A.	—	—	—	—	6	146	—	—	6	146
Altre Nazioni	5	69	4	67	2	52	15	359	26	547
TOTALE	38	500	32	417	81	1654	152	2946	303	5517

Tutti i paesi indicati hanno registrato un aumento rispetto al 1959, tranne gli Stati Uniti che hanno trasformato quattro portaminerali di navi « a containers ».

Navi cisterna

La flotta cisterniera ha registrato al 30 giugno 1960 un aumento rispetto alla stessa data dell'anno precedente dell'8,23 per cento.

Anche per tale categoria di navi si può parlare di battuta d'arresto, in quanto l'incremento dell'anno precedente era stato del 12,59 per cento (nell'ultimo quinquennio del 57 per cento).

Il rallentamento nell'espansione è il risultato da una parte delle demolizioni, dall'altra della trasformazione di numerose unità in navi da carico secco.

L'aumento maggiore nel settore l'ha registrato il Giappone (21,54 per cento) la cui flotta è destinata ad un notevole sviluppo dato l'aumento prodigioso del consumo interno del petrolio (attualmente circa 3/5 degli approvvigionamenti di petrolio sono importati da cisterne giapponesi).

La flotta cisterniera italiana, al 7° posto come nel 1959, ha visto aumentare la propria consistenza del 2,65 per cento.

Secondo John J. Jacobs & Co. la proprietà della flotta cisterniera costituita da unità di 2.000 t.d.w. e oltre è ripartita nel seguente modo:

(1.000 t.d.w.)

	Dicembre 1959	% del totale	Dicembre 1960	% del totale
Società petrolifere	22.572	37 -	23.897	37,3
Armatori indipend.	34.950	57,4	36.914	57,7
Governi	3.005	4,9	2.820	4,4
Diversi	412	0,7	407	0,6
TOTALE	60.939	100 -	64.038	100 -

La flotta controllata dalle compagnie petrolifere è destinata ad aumentare nel futuro. Come si rileverà nel capitolo dedicato alle costruzioni, il tonnellaggio in costru-

LEGISLATURA III - 1958-61 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

zione o in ordinazione per conto delle Società è aumentato, raggiungendo una prevalenza sulle commesse degli armatori indipendenti.

Le Società petrolifere stanno potenziando le loro flotte sotto l'influsso dell'offensiva sovietica nel settore petrolifero, la quale punta, attraverso l'incremento della produzione di petrolio e l'aumento della propria flotta, ad una riduzione dei prezzi in larga misura.

Come per la flotta complessiva, anche per quella cisterniera si può parlare di un ringiovanimento ad opera delle notevoli demolizioni, anche se in effetti tale tonnellaggio è quasi tutto di data abbastanza recente. La seguente tabella dove è indicata l'età della flotta mondiale in confronto con quella italiana, mostra un aumento delle navi inferiori ai 5 anni e una diminuzione delle unità di 25 anni e oltre.

	30 giugno 1957		30 giugno 1958		30 giugno 1959		30 giugno 1960	
	Flotta mond. %	Flotta italiana %	Flotta mond. %	Flotta italiana %	Flotta mond. %	Flotta italiana %	Flotta mond. %	Flotta italiana %
Navi inferiori ai 5 anni . .	37,77	42,18	37,50	41,24	38,40	31,49	40,73	33,50
Navi dai 5 ai 10 anni . .	21,96	6,03	25,80	12,74	27,41	27,69	27,26	31,06
Navi dai 10 ai 15 anni . .	23,89	26,23	17,30	11,76	11,94	3,34	9,49	2,99
Navi dai 15 ai 20 anni . .	6,75	5,66	10,45	16,29	14,24	22,31	16,53	20,40
Navi dai 20 ai 25 anni . .	3,53	4,62	3,72	4,30	3,66	4,09	2,81	3,07
Navi dai 25 e oltre	6,10	15,28	5,23	13,67	4,35	11,08	3,18	8,98
TOTALE . . .	100 —	100 —	100 —	100 —	100 —	100 —	100 —	100 —

Secondo la tendenza generale è migliorata anche la velocità media. Mentre nel 1955 si aggirava intorno ai 14 nodi orari, le navi completate dopo il 31 dicembre 1959 raggiungono una velocità intorno ai 16,5 nodi.

Dal punto di vista tecnico è da segnalare il progresso realizzato nei metodi di pulizia delle cisterne, che rendono possibile il rapido trasferimento dell'unità al trasporto di un carico di natura differente in brevissimo tempo, cosa che solo pochi anni fa era realizzabile a un costo molto elevato.

Navi passeggeri e miste

Le navi passeggeri e miste hanno registrato un aumento dello 0,67 per cento a

fronte di un aumento del 4,31 per cento dell'anno precedente. Fra i 10 Paesi solo gli Stati Uniti e l'Italia hanno segnato un incremento mentre tutti gli altri Paesi un regresso. Il nostro Paese detiene come nel 1959 il terzo posto nel possesso delle navi di tale tipo, preceduto dagli Stati Uniti e dalla Gran Bretagna.

Le disponibilità di posti della flotta mondiale, comprese le sistemazioni per passeggeri offerte dalle navi da carico di linea e volandiere, ammontavano complessivamente al 30 giugno a 312.640 unità, di cui 39.428 attribuite alla flotta italiana. Per gli anni precedenti le cifre erano le seguenti:

SISTEMAZIONI PER PASSEGGERI

	Flotta mondiale	Flotta italiana
1 ottobre 1957	306.160	36.631
30 giugno 1958	301.266	39.319
30 giugno 1959	304.687	38.542

Malgrado la concorrenza dell'aereo, i servizi di linea passeggeri e misti continuano a svilupparsi. Nell'anno sono state varate il « France », il « Canberra », l'« Empress of Canada ». Le compagnie che esercitano i servizi di linea passeggeri, come la Cunard, l'Union Castle Line, l'American Export Lines, la Matson Line, sono attualmente impegnate in programmi di rinnovamento e potenziamento.

In Germania vi è sempre in progetto la costruzione di navi da 90.000 tonnellate e in Olanda la realizzazione di 4 navi da 120 mila tonnellate. Come è noto tali unità dovrebbero limitare le loro prestazioni base al solo trasporto e alloggio dei passeggeri.

La tendenza verso la costruzione di navi più veloci e di tonnellaggio più elevato è accompagnata da un mutamento talvolta assai profondo della sagoma tradizionale della nave, dovuto alla ricerca continua di sempre nuove soluzioni per il miglioramento del conforto dei passeggeri.

COSTRUZIONI NAVALI

L'industria cantieristica mondiale accusa oggi una depressione dovuta ad una potenzialità produttiva superiore alle possibilità della richiesta. La produzione di navi nuove da parte dei cantieri ha oscillato nell'ultimo periodo intorno agli otto-nove milioni di tonnellate di stazza lorda annue mentre la potenzialità produttiva mondiale è calcolata fra i 10 ed i 12 milioni. Anche se si volesse considerare il termine di 20 anni per la vita utile di una nave mercantile, risulterebbe sempre un notevole eccesso di potenzialità costruttiva dell'industria cantieristica.

Tutte le Nazioni si preoccupano in tale situazione di facilitare l'afflusso di commes-

se estere ai propri cantieri navali atte a consentire una gestione concorrenziale.

Elementi di valutazione della potenzialità concorrenziale sono stati recentemente riassunti dai tecnici britannici.

Fattore di rilievo per la determinazione della potenzialità concorrenziale nel campo delle costruzioni navali è l'entità degli aiuti governativi ai costruttori navali e le sovvenzioni che i Governi danno per mantenere in vita cantieri deficitari.

Fra i cantieri pervenuti ad un grado di parità nei riguardi della produzione, hanno ovviamente maggiore successo per quanto si riferisce alle commesse interne ed estere, quelli che offrono i migliori prezzi ed i migliori termini di consegna e — soprattutto — quelli che possono consentire condizioni di pagamento rateali tanto che presso alcune Nazioni sono divenute comuni facilitazioni creditizie fino al 70 per cento del costo della nave a ratizzazioni di pagamento fino a 7 anni; viene altresì talvolta stabilito che nessun pagamento è richiesto nei primi due anni successivi alla consegna della nave.

Le forme di aiuti ai cantieri sono costituite da sussidi governativi diretti a colmare le differenze di costo rispetto ai cantieri esteri, dalla costruzione di nuove navi mercantili per conto estero a titolo di riparazioni o corrispettivo di forniture (accordi commerciali), da obblighi a nazionali della richiesta di determinati permessi per la costruzione all'estero, da controllo sull'attività dei cantieri nazionali con rilascio di permessi per costruzione all'estero nei soli casi in cui manchi la possibilità di costruzione all'interno, dalla gestione totalmente statale dei cantieri, eccetera.

Alla fine del 2° trimestre 1960 le navi in costruzione nel mondo erano pari a t.s.l. 9.124.175 delle quali 3.261.127 t.s.l. per terzi paesi.

Alla stessa data del 1961 si avevano: t.s.l. 8.798.483 delle quali 3.421.613 t.s.l. per terzi paesi.

A fronte di una maggiore entità di navi sugli scali nel mondo pari a t.s.l. 325.692 l'incidenza delle costruzioni riferibili a commesse di paesi diversi da quello di appar-

tenenza dei cantieri era però maggiore in quanto si avevano in più t.s.l. 160.486.

La situazione italiana era viceversa la seguente:

	Totale t.s.l. navi in costruzione per l'interno	Totale t.s.l. navi in costruzione per l'estero
fine 2° trimestre 1960 . . .	717.247	99.868
fine 2° trimestre 1961 . . .	569.254	51.302
Diff. in meno al 20-6-61	147.993	48.566

Gli elementi anzidetti rendono evidente la minore competitività dei cantieri italiani nei confronti dei cantieri esteri e giustificano l'avvenuta emanazione della legge 31 marzo 1961, n. 301, con la quale è stata riordinata la materia riguardante le agevolazioni all'industria delle costruzioni navali, ferme restando le disposizioni fondamentali di cui alla legge 17 luglio 1954, n. 522.

Con la legge 301 sono stati aumentati gli stanziamenti, bloccando contemporaneamente al 1° gennaio 1957 l'ammontare globale massimo dei contributi integrativi da corrispondersi ai cantieri per il naviglio costruito, in modo da determinare un allineamento alla data prevista dall'articolo 92 del Trattato C.E.E. quale termine di riferimento di tutti i regimi di aiuti all'industria cantieristica esistenti nella Comunità. È stata altresì prevista la possibilità di riduzione dei contributi da corrispondere ai cantieri in relazione all'entità del carico di lavoro acquisito, in modo da sopperire alle deficienze di commesse di taluni cantieri rispetto ad altri.

La Commissione della Comunità economica europea, alla quale il progetto di legge è stato preventivamente sottoposto a termini dell'articolo 93 del Trattato di Roma, lo ha ritenuto compatibile con il Mercato comune, in applicazione delle disposizioni dell'articolo 2, paragrafo 3, lettera c), prima frase, del Trattato, purchè il Governo italiano:

a) eseguisse entro i termini stabiliti (scadenza 1964) il programma di risanamento previsto nel settore delle costruzioni navali;

b) prendesse le misure necessarie affinché gli aiuti non avessero per risultato di colpire in maniera sensibile la posizione concorrenziale negli altri Stati membri.

La Commissione stessa ha nel contempo deciso che il Governo italiano debba sottoporre ad essa Commissione, nei sei mesi successivi alla entrata in vigore della legge, un programma definitivo di risanamento della industria italiana delle costruzioni navali.

Il problema è in effetti allo studio presso il C.I.R. Esso è venuto ad assumere aspetti sempre più complessi anche per l'ammmodernamento subito da alcuni dei maggiori cantieri nazionali, postisi all'avanguardia sul piano mondiale. Le avanzate tecniche applicate hanno aumentato la potenzialità complessiva dei cantieri italiani, che hanno superato le 700.000 tonnellate di capacità annua, cifra questa che richiederebbe un afflusso notevole di commesse estere. Essa viene ad essere pari a circa un settimo della flotta nazionale da traffico ed è evidente che nessun rinnovamento graduale della flotta stessa sarebbe capace di sanare una tale situazione.

Occorre del resto considerare che negli anni anteriori al 1940 e cioè nell'epoca in cui vigeva un regime autarchico, la produzione dei cantieri italiani per l'interno raggiungeva il 75 per cento, ma preminente (62 per cento) era il naviglio militare.

Senza scendere a dettagli può osservarsi che la cessazione delle commesse militari ed i rapidi processi produttivi attuali portano alla necessità di provvedimenti intesi ad una equiparazione dei costi dei Cantieri italiani con i Cantieri esteri, tanto più quando ci si trova di fronte alla produzione di Paesi avvantaggiati sia dalla disponibilità di materiale, sia dal mercato interno della mano d'opera.

La graduale soppressione del colonialismo porta ciascuna nuova Nazione a desiderare una propria flotta e propri Cantieri navali. Sono le preesistenti Nazioni fornitrici che debbono necessariamente allineare le proprie industrie alle mutate esigenze, evitando dispersioni di capitali e di mano d'opera.

In tale ordine di idee è già pervenuta la Francia. La Francia, nel quadro dell'indirizzo C.E.E., si ripromette di ridurre i sussidi ai propri cantieri navali alla somma necessaria alla costruzione di un quantitativo massimo di 400.000 tonnellate di stazza lorda annue di naviglio, limite al quale verrebbe ricondotta la potenzialità costruttiva dell'insieme degli scali nazionali. La possibilità della concessione dei sussidi di costruzione verrebbe altresì limitata ai soli cantieri che dessero prova di possedere un elevato livello concorrenziale nei confronti dei cantieri esteri.

Il problema è di vastità tale da assillare anche la Nazione marittima per eccellenza: l'Inghilterra, la cui industria cantieristica

si è vista sottratta negli ultimi tre anni ordinazioni per 1.250.000 tonnellate di naviglio di nuova costruzione, aventi un valore di 140 milioni di sterline corrisposti ai cantieri esteri da nazionali i quali, operando in un regime concorrenziale quale è l'armatoriale, per le esigenze di rinnovamento della flotta, hanno ovviamente fatto ricorso ai minori costi.

IL TRAFFICO NEI PORTI ITALIANI

L'andamento e la composizione del traffico dei principali porti italiani è dato dalla seguente tabella:

TRAFFICO IN MIGLIAIA DI TONNELLATE

	1959			1960			Variaz. %
	Via mare	Via terra	Totale	Via mare	Via terra	Totale	
<i>Importazioni :</i>							
Merci variee	19.886	6.699	26.585	26.380	10.418	36.798	+ 38
Oli minerali	25.464	—	25.464	30.384	—	30.384	+ 19
	45.350	6.699	52.049	56.764	10.418	67.182	+ 29
<i>Esportazioni :</i>							
Merci variee	4.096	6.226	10.322	3.117	7.834	10.951	+ 6
Oli minerali	6.993	1.653	8.646	7.602	1.877	9.479	+ 10
	11.089	7.879	18.968	10.719	9.711	20.430	+ 8
<i>Movimento complessivo :</i>							
Merci variee	23.982	12.925	36.907	29.497	18.252	47.749	+ 29
Oli minerali	32.457	1.653	34.110	37.986	1.877	39.863	+ 17
	56.439	14.578	71.017	67.483	20.129	87.612	+ 23
	79 %	21 %		77 %	23 %		

Il commercio italiano si è svolto in effetti:

nel 1959 per il 79 per cento via mare e per il 21 per cento via terra;

nel 1960 per il 77 per cento via mare e per il 23 per cento via terra.

La variazione in più è stata del 20 per cento per il traffico via mare e del 38 per

cento per il traffico via terra. L'incremento complessivo del 23 per cento del commercio italiano con l'estero è attribuibile in misura maggiore all'intensificarsi degli scambi commerciali con i Paesi europei e della Comunità economica europea per cui l'incidenza della via marittima sul complesso è sceso al 77 per cento (dal 79 per cento), il che sta appunto a dimostrare l'incremento complessivo del movimento dovuto alle intese economiche, se non il vantaggio prevalente di dette intese per i trasporti marittimi.

Il movimento complessivo dei porti italiani nel 1960 ha superato i 100 milioni di tonnellate con un aumento del 20,3 per cento sul 1959.

Da ciò si potrebbe dedurre che l'industria dell'armamento è in una posizione favorevole.

È noto che tale industria, la quale esercita in prevalenza la sua attività fuori del mare territoriale ha attraversato una grave crisi che non si è estinta con il superamento della recessione economica: i mutamenti subiti dai consumi di alcuni prodotti di massa, in correlazione all'aumento di disponibilità di tonnellaggio, hanno creato una situazione di squilibrio fra offerta e domanda che permane tuttora, particolarmente nel settore dei carichi petroliferi.

Rispetto alle crisi passate, la crisi ultima si è inserita d'altra parte in una rivoluzione tecnica che col suo rapido ritmo porta alla svalutazione delle navi preesistenti e quindi del capitale base.

Anche la navigazione regolare di linea, meno soggetta all'andamento del mercato dei noli, attraversa un periodo reso difficile dalla concorrenza.

Ogni sistema colonialista non dovuto a concetti strategici, è stato originato dalla possibilità di apporto delle materie prime ricavabili dal territorio oltremare bilanciato dal collocamento di manufatti. Da ciò sono derivati i collegamenti regolari a grande distanza basati sull'ampiezza del colonialismo.

La trasformazione in Stati indipendenti delle Colonie o delle ex Colonie ha portato a dei frazionamenti di territori ed i nuovi Stati, pur mantenendo in genere le relazio-

ni preesistenti, hanno ampliato i rapporti commerciali con altri paesi. La navigazione transoceanica di linea ha sempre di più perduto il suo carattere iniziale e si avvertono oggi le sovrapposizioni di servizi con aumento della concorrenza.

Tutti i Governi dei paesi tradizionali hanno escogitato mezzi per facilitare il rinnovamento delle flotte ai fini concorrenziali.

In Italia l'emanazione del provvedimento integrativo della legge sulle costruzioni navali avrebbe dovuto essere abbinato alla applicazione di due provvedimenti: uno riguardante la corresponsione di un premio di demolizione in caso di ricostruzione, l'altro un concorso negli interessi da corrispondersi per i finanziamenti relativi alle nuove costruzioni. Il primo provvedimento, rientrando negli interventi a favore dell'economia nazionale dovuti alla legge 24 luglio 1959, n. 622, per il suo meccanismo e per la mancanza dell'incentivo di finanziamenti a tasso internazionale, ha avuto una attuazione limitata, pur se il rinnovamento della flotta nazionale nel 1960 si è manifestato notevole in virtù delle nuove navi entrate in esercizio. È stato quindi previsto il ripristino del provvedimento stesso con diversi criteri, in modo da pervenire al totale utilizzo dello stanziamento, ma il relativo disegno di legge (Atti del Senato: n. 1618 urgenza) non ha trovato ancora il suo perfezionamento.

Il secondo provvedimento riguarda appunto il credito navale e prevede la concessione di un contributo d'interesse, rapportato al 50 per cento del prezzo complessivo della nave offerta in garanzia, da versarsi dall'Istituto finanziatore per le nuove costruzioni, trasformazioni e grandi riparazioni navali, ma anche l'esame di questo importante disegno di legge (Atti del Senato: n. 1619 urgenza) non ha potuto finora essere effettuato dal Parlamento,

Gli armatori che avevano commesso le navi ai Cantieri, riservandosi un termine di tempo per il perfezionamento dei contratti atto a rendere operanti le facilitazioni, si vengono così a trovare in una posizione difficile e sembra necessario richiamare su ciò l'attenzione del Senato.

Occorre considerare che si tratta di allineare, per quanto è reso possibile dal bilancio nazionale, il trattamento italiano al trattamento estero.

Una remora allo sviluppo della flotta mercantile nazionale è costituita d'altra parte dalla mancanza della possibilità delle partecipazioni estere nella industria armatoriale.

Nel corso del 1960 gli investimenti produttivi di capitali esteri in Italia hanno superato i 35 miliardi di lire. L'incremento degli investimenti e dei prestiti esteri è stato di oltre il 40 per cento rispetto alla situazione rilevata al 31 dicembre 1959.

Secondo i dati forniti dall'Istituto per il Commercio con l'estero gli investimenti dichiarati da imprese produttive ai sensi dell'articolo 1 della legge 7 febbraio 1956, n. 43, hanno avuto il seguente andamento.

Anni	miliardi di lire
1956-57	33.6
1958	22.2
1959	15.7
1960	35.1
	Totale 106.6

Nessuno di questi investimenti ha potuto riguardare l'industria armatoriale.

La questione dovrà essere certamente esaminata in sede di attuazione del Codice di liberalizzazione O.E.C.E. dall'O.C.D.E., ma ovviamente la limitazione deprime l'industria armatoriale ponendola su un piano di inferiorità anche nei confronti delle altre industrie nazionali, per cui occorrerebbe nel frattempo promuovere la modifica delle disposizioni del Codice della navigazione (articoli 143-144) risalenti ad una diversa impostazione politica.

Complessi sono i problemi della categoria dovuti a remore poste dalla legislazione interna all'esercizio concorrenziale del naviglio mercantile nazionale. Fra questi vi è anche l'obbligo dell'assicurazione corpi navi presso imprese nazionali.

Problema chiave specie per la navigazione transoceanica resta quello delle contromisure alle discriminazioni applicate da terzi

paesi nei confronti della operatività della bandiera italiana, a fronte del più assoluto liberalismo cui s'ispira la nostra politica portuale e degli scambi.

Nella II relazione allo stato di previsione della spesa del Ministero della Marina mercantile riguardante il precedente esercizio il problema è stato ampiamente trattato ed illustrato e si è appreso con compiacimento che un Gruppo di lavoro per le discriminazioni di bandiera è stato in questi ultimi mesi costituito presso il Ministero degli affari esteri. Vanno a questo proposito poste in rilievo le norme inserite dalla Germania occidentale nella propria legge sul commercio con l'estero.

Necessità sentite dalla Marina mercantile italiana sono un potenziamento dei porti in relazione alle esigenze del Mercato comune europeo ed alla aumentata concorrenza degli empori del nord europa.

NAVIGLIO DI CABOTAGGIO

Urgente appare l'esame dei problemi connessi con l'esercizio del traffico di cabotaggio resi maggiormente evidenti dalle indipendenze.

Aumentati i paesi che si affacciano nel Mediterraneo, consolidatesi la Marina mercantile greca e jugoslava, ogni giorno di più appare necessario considerare l'esercizio del cabotaggio al livello delle industrie minori, offrendo agli armatori del settore la possibilità di facilitare la sostituzione dei mezzi di cui dispongono con altri maggiormente rispondenti alle esigenze della concorrenza.

Studi sono in corso presso il Ministero della marina mercantile e si ha fiducia che gli organi preposti al bilancio vorranno venire incontro alle esigenze di questo settore, la cui attività risulta seriamente compromessa per i traffici ravvicinati sia dalle facilitazioni concesse dalle Ferrovie dello Stato in funzione delle esigenze della produzione, sia dalla concorrenza degli autoveicoli.

L'industria armatoriale italiana ha dato prova della sua vitalità, sopravvivendo alla grave crisi di cui si è parlato; il naviglio può dirsi assai migliorato sia dal punto di vista

dell'età, sia da quello qualitativo, i collegamenti regolari liberi sono ancora aumentati e tutto fa sperare nella possibilità di un consolidamento delle posizioni raggiunte.

Il riordinamento dei servizi marittimi ritenuti di preminente interesse nazionale, oggetto del disegno di legge n. 1179 in corso di esame presso questa Commissione del Senato prevede la sostituzione del sistema vigente, di integrazione di bilancio delle Società stesse con quello della determinazione di una sovvenzione fissa per linea, calcolata sulla base di un preventivo economico e finanziario, soggetta a revisione biennale.

Dovrebbe derivarne una gestione maggiormente oculata dalle linee in parola, con conseguente impossibilità dell'adozione dei criteri extra commerciali che, posti su un piano concorrenziale, spesso annullano su determinati percorsi gli sforzi compiuti per la loro affermazione dalle linee non sovvenzionate.

Nell'epoca in cui l'aereo e l'aliscafo cercano di sostituirsi nel trasporto marittimo dei passeggeri e le distanze sono rese minori dai traghetti o dagli oleodotti, perchè le navi possano sopravvivere occorre anche pervenire ad un adeguamento dei relativi oneri.

La scelta della convenienza degli investimenti non può non prescindere dalla relativa produttività. Se il mare costituisce ancora una attrattiva, l'esercizio del traffico marittimo resta legato alle possibilità che l'impiego dei capitali nell'industria offre.

PORTI E LAVORO PORTUALE

I problemi dei porti e del lavoro portuale non possono trovare una trattazione separata, in quanto sono per troppi versi interdipendenti. È infatti chiaro che, se ad un potenziamento e ad un ammodernamento delle attrezzature portuali non corrisponde una efficiente organizzazione del lavoro, basata sul rispetto delle esigenze della produttività, gli investimenti effettuati, per quanto cospicui, si dimostreranno quasi completamente inutili.

Inoltre, va osservato che sarebbe un grave errore voler considerare i problemi di

ogni porto separatamente, senza tener conto dell'economia dell'entroterra, dei rapporti con i porti vicini, e, soprattutto, delle connessioni dei traffici su scala europea, connessioni che inevitabilmente diventeranno sempre più strette.

In questo ordine di idee va dunque sostenuta la improrogabile necessità di una politica per i porti, intendendosi per politica un complesso di scelte — e di priorità — decise in vista di specifici obiettivi, completate dalla chiara indicazione dei mezzi — di tutti i mezzi: tecnici, amministrativi, finanziari — occorrenti per tradurle in atto.

Siamo forse sulla buona strada; nel corso dell'anno è stata istituita una Commissione interministeriale per i trasporti, di cui fanno parte, fra gli altri, i Ministri della marina mercantile, dei trasporti e dell'industria, sotto la presidenza del Ministro per il bilancio. Occorre però che questo permanente collegamento tra i responsabili nazionali dei settori maggiormente interessati possa attuarsi a tutti i livelli, fino alla periferia, per creare o rafforzare in chi è a diretto contatto con i problemi del traffico marittimo una mentalità nuova, pronta ad adeguarsi all'evolvere delle situazioni, capace di percepire i nessi esistenti fra le varie questioni e di regolarsi opportunamente.

Non mi nascondo che le difficoltà sono molte. Già fin d'ora possiamo renderci conto che là dove viene impostato un organico programma di sviluppo economico — come nel caso del Piano di rinascita per la Sardegna — le necessarie innovazioni urtano situazioni precostituite e ben precisi interessi suscitando accese reazioni; però, se si vuole una soluzione e non ci si accontenta di palliativi, bisogna avere il coraggio di andare fino in fondo, nella convinzione che gli interessi della collettività debbano prevalere sugli interessi di limitati settori e che lo sviluppo delle attività economiche si traduca in un generale aumento di benessere.

Lo stesso coraggio è necessario anche per adottare i provvedimenti richiesti dai più congestionati porti italiani, per i quali spesso sono limitate o addirittura non esistono le possibilità di ampliamento. Per essi dovremo deciderci ad introdurre il sistema dei

turni continuati, senza aggravio per la merce, sulla base della considerazione che una minore permanenza delle navi in porto equivale ad un aumento delle possibilità di accosto, risultato a cui altrimenti si dovrebbe pervenire — quando possibile — solo con costosi e lunghi lavori.

E a questo proposito va affrontata anche la questione della meccanizzazione, urgente ormai per tutti i porti, specialmente per il fatto che l'introduzione dei mezzi meccanici consente un notevolissimo acceleramento del ritmo di lavoro.

Un grave ostacolo all'avvento della meccanizzazione è costituito però dalla mancanza di chiare direttive circa i criteri a cui attenersi. È comunque opportuno stabilire chiaramente alcuni principi: quello di favorire quanti intendono investire capitali in mezzi meccanici, qualora dispongano di una organizzazione imprenditoriale idonea a garantire un'economica esecuzione delle operazioni, e quello di opporsi ad ogni accentramento di servizi presso organizzazioni che già hanno propri riservati specifici compiti, al fine di evitare l'estendersi di già gravose situazioni di monopolio.

Altre decisioni sono da prendere per quanto riguarda l'attuazione dei programmi di ampliamenti ed ammodernamenti dei porti. Come dicevamo, è necessaria una politica chiara, altrimenti non si potrà evitare il protrarsi di uno stato di cose in cui molti progetti, approvati, giacciono inutilizzati per mancanza di finanziamenti; molti altri hanno visto solo l'inizio dei lavori, presto sospesi per la stessa ragione; altri infine, spesso più urgenti, non sono ancora stati presi in considerazione.

Perché non dev'essere possibile, come, ad esempio, per le autostrade, avere un « piano » dei porti, o, meglio ancora, un « piano » dei trasporti, che consideri autostrade, strade, ferrovie, aeroporti e porti?

Nel caso si dovesse finalmente addivenire a questa decisione, fin d'ora sottopongo alla vostra considerazione due problemi, forse i più importanti: quello costituito dai porti dell'Alto Adriatico, e quello dei porti meridionali.

Per il primo basterà dire che, da un lato, i porti dell'Alto Adriatico vanno visti in funzione complementare a quelli dell'Alto Tirreno, in quanto, parzialmente, possono servire lo stesso *hinterland* — cioè la Valle Padana — e rimediare così alla congestione che spesso si verifica in questi ultimi; d'altro lato essi hanno pure una funzione loro propria, quella cioè di sbocco di traffici centroeuropei. Tale funzione va opportunamente sottolineata, ed ogni passo deve essere compiuto per ricondurre ad essi quelle correnti di traffico che ivi in altri tempi facevano capo, o per crearne di nuove.

Per quanto riguarda i porti del meridione, dovrebbe essere abbandonato il sistema fin qui seguito, di intervenire con finanziamenti numerosi e di scarsa consistenza a favore indiscriminatamente di tutti i porti; i mezzi sono limitati, e s'impone una loro più razionale utilizzazione. Così occorre, anche per i porti meridionali, seguire il principio della concentrazione e rendere realmente efficienti quelli dotati di migliori prospettive, il che risponderebbe anche ai criteri adottati per l'industrializzazione del Mezzogiorno: come infatti si è rinunciato all'idea di poter avere un'uniforme distribuzione di aziende industriali in tutto il territorio, ma si è puntato invece sulla costituzione di aree e nuclei d'industrializzazione, in cui risulti più agevole suscitare nuove iniziative per la presenza di tutta una rete di agevolazioni di carattere infrastrutturale, così si dovrebbe puntare sul potenziamento dei porti che maggiormente si prestano per lo sbocco ed il rifornimento delle attività economiche già esistenti, e, soprattutto, di quelle di cui è presumibile l'insediamento.

Finora si è parlato dell'intervento dello Stato, delle direzioni che dovrebbe assumere e delle modalità che dovrebbero regolarlo. Ma va tenuto ben presente che tale intervento non è di per sé risolutivo ove non sia accompagnato dalla attiva partecipazione degli operatori economici, degli studiosi, dei rappresentanti degli enti locali, ciascuno nella sua sfera di competenze, ai problemi dei vari porti. Meritano pertanto una particolare citazione iniziative come, ad esempio, il Convegno di Trieste su « In-

dustria e trasporti marittimi dell'Adriatico », che ha affrontato i particolari problemi dei porti adriatici; la « Conferenza tecnica sui traffici marittimi, le industrie navali e la pesca », che si è svolta a Napoli e che ha costituito un vero e proprio incontro italo-africano, ponendo la candidatura di quel porto quale punto d'incontro delle correnti di traffico da e per l'Africa; vari altri convegni, missioni di operatori economici all'estero, eccetera.

Questa è la via da seguire, questi sono quegli intelligenti sforzi miranti a conoscere meglio i termini dei problemi, ad indicare le soluzioni, a caratterizzare ogni porto con una sua specializzazione...

Per quanto attiene all'organizzazione delle operazioni portuali, problema di fondo dei singoli porti, è stata accolta con grande speranza l'istituzione della « Commissione di studio per la produttività delle operazioni portuali », che ha di recente ripreso i lavori. Da essa dovrebbero scaturire le indicazioni necessarie per dare agli organi della Pubblica Amministrazione la possibilità di impostare la loro attività secondo criteri produttivistici.

Anche se non si potrà giungere a conclusioni unanimi, essa avrà pur sempre raggiunto lo scopo di porre a confronto i vari punti di vista, di chiarire le posizioni e di approfondire la trattazione di ogni questione; in altri termini, essa avrà pur sempre fornito tutti gli elementi per la scelta, e metterà quindi nell'impossibilità di eluderla o di rimandarla: o per il progresso tecnico ed organizzativo, per una strutturazione moderna ed efficiente delle attività portuali, come di ogni altra attività industriale, o per il mantenimento di un regime e, più ancora, di una *forma mentis* corporativa, ristretta, al di fuori e contro ogni sforzo di adeguamento ai mutamenti imposti dalle nuove realtà economiche e sociali.

Primo dei principi da stabilire — ed è grave che si debba tanto spesso ritornare su verità così evidenti, che hanno per di più recentemente trovato conforto in responsi giurisprudenziali — è che anche nei porti ogni esborso richiesto all'utente debba trovare rispondenza in un servizio *effettiva-*

mente reso, e reso nel migliore dei modi possibile. Che così non sempre avvenga è stato definitivamente dimostrato nei confronti di certe categorie

Ora si sostiene che ben più grave è la « taglia » imposta sulle merci da altre categorie, che vengono definite poco utili, se non addirittura nocive. Restiamo in attesa della dimostrazione, documentata e convincente; allora chiederemo anche per esse la fine degli eventuali privilegi, ma fino ad allora non è lecito trarre delle avventate conclusioni. Sia comunque ben chiaro che, nei confronti di chiunque, devono essere fatte valere le esigenze della produttività; il nostro è un paese che non può permettersi il lusso di sprecare neanche una minima parte della ricchezza nazionale, che tutta deve essere impegnata in attività effettivamente economiche, per migliorare il generale tenore di vita.

Siamo così entrati nel vivo del tema del lavoro portuale, che è ormai diventato una fra le più spinose materie, soprattutto, io penso, per le indecisioni e le ambiguità con cui la si è quasi sempre trattata.

È superfluo esporre un'altra volta ancora i lineamenti dell'attuale ordinamento. Sarà forse più opportuno, invece, esaminare brevemente quelli che sono stati i problemi che nel decorso esercizio hanno assunto maggior rilevanza, per vedere se, da tale esame, sia possibile ricavare delle indicazioni a cui ispirare l'attività per l'esercizio che ora si apre.

Della costituzione della Commissione per la produttività abbiamo, sia pur succintamente, parlato, esponendo quelli che riteniamo essere i possibili positivi risultati.

Parimenti, abbiamo accennato, esprimendo pure il nostro giudizio di merito, all'accoglienza fatta in Sardegna ad un coraggioso tentativo di ammodernare le strutture economiche dell'isola.

Ancora, abbiamo espresso il nostro punto di vista sul principio, ribadito anche di recente, che non possono essere richiesti esborso di nessun tipo a carico degli utenti dei porti se non come contropartita di servizi richiesti e resi.

Tra le altre importanti questioni emerge quella di un'eventuale riduzione dell'orario

di lavoro. Non intendo qui avanzare suggerimenti; mi limiterò ad affermare che esso va affrontato meditatamente, con una chiara visione dell'economia nazionale e delle sue possibilità; esso va quindi risolto in modo uniforme per tutti i porti, onde escludere la possibilità di gravi squilibri. Sono perfettamente convinto che le questioni tariffarie e l'applicazione delle norme generali debbano essere lasciate alla competenza degli organi locali, ma qui si tratta di un problema di ben più ampio respiro, che va inquadrato, oltre che da un punto di vista economico, anche nei suoi riflessi legislativi, e che va confrontato con le analoghe situazioni dell'industria.

Ma la questione che ha sempre suscitato la più vivace polemica è quella delle c.d. « autonomie funzionali », cioè le deroghe che il Ministero della marina mercantile può concedere, sottraendo, in casi speciali, certe operazioni portuali al monopolio delle compagnie: operazioni di cui, normalmente, l'esecuzione viene dal codice riservata alle compagnie stesse, e disciplinata e vigilata dal comandante del porto.

Pur essendo pensabile una resistenza alle richieste di applicazione della deroga al monopolio delle compagnie portuali là dove tale deroga verrebbe ad incidere su situazioni di fatto, e dovesse comportare, per i beneficiari di essa, l'uso di concessione di opere e impianti esistenti, non è assolutamente tollerabile che ci si possa opporre alla creazione di nuovi punti di attracco, e di correnti di traffico prima inesistenti, applicando l'articolo 116 del Codice della navigazione nei limiti e con le facoltà in esso previste.

Questo forse potrebbe essere il punto di incontro delle due opposte concezioni, quella degli operatori economici, che vorrebbero dare alle deroghe carattere di normalità, e vorrebbero introdurre anche nell'ambito dei porti esistenti, e quella degli operai portuali, che sostengono l'inaffidabilità delle deroghe e l'automatica estensione della disciplina portuale dovunque vengano eseguite operazioni di imbarco, sbarco, eccetera.

Un altro punto, infine, merita almeno un cenno; quello delle tariffe. Anche qui le po-

sizioni contrapposte sono molto lontane ed improntate ad intransigenza. Da parte dei lavoratori si sostiene che debba essere modificato — in aumento, ben s'intende — uno solo degli elementi che concorrono a determinare la tariffa, e cioè la « giornata lavorativa-base »; da parte degli utenti dei porti si afferma invece la necessità di rivedere — ovviamente, nel senso a loro favorevole — gli altri due elementi, e cioè la resa e la vetta. Anche in questo caso non dovrebbe essere impossibile trovare una soluzione di compromesso, che potrebbe consistere nell'agire contemporaneamente su tutti e tre i fattori, uniformando per zone o per gruppi di porti la giornata lavorativa base (che si noti, ove presa a sè stante non ha nessun valore indicativo, e che, comunque, è un fattore che non può essere confrontato con le retribuzioni in vigore in altri settori produttivi; queste ultime infatti presentano semmai maggiori analogie con la giornata lavorata del portuale) e rendendo i fattori « resa » e « vetta » più rispondenti a quelle che sono le attuali condizioni di manipolazione della merce, in considerazione del fatto che, il più delle volte, questi sono stati determinati nell'immediato dopoguerra, e si dimostrano quindi assolutamente inadeguati.

Tale riassetto dovrebbe essere completato dalla revisione di tutte le addizionali, in modo da poter dare agli utenti la possibilità di prevedere con esattezza i costi da sopportare.

Sempre a proposito di addizionali, torna opportuna qualche osservazione sui c. d. fondi centrali. Nemmeno qui sarà necessario dilungarsi a tratteggiare gli scopi e le caratteristiche di ciascuno di essi; si può ritenere sufficiente osservare — e raccomandare caldamente — che prima di procedere a qualsivoglia unificazione delle varie gestioni si studi attentamente la possibilità di semplificare e ridurre le relative addizionali, se non addirittura, come sembra essere possibile per il fondo gratifica speciale, di sostituire alla gestione centrale un sistema di decentramento, porto per porto. Circa il fondo « Cassa mutua malattia », va ribadita l'insostenibilità dell'attuale situazione: non è ammissibile che esso continui ad es-

sere gestito da una sola delle federazioni sindacali dei lavoratori, protraendo uno stato di cose che già poteva considerarsi irregolare all'epoca dell'unità sindacale.

Per quanto riguarda il fondo assistenza economica si tenga presente che esso presenta oggi un supero che deve avvicinarsi ai due miliardi; non si può, nè si deve, continuare a gravare sulla merce con un'addizionale che non ha più nessuna funzione; si riduca quindi, anche a titolo provvisorio, l'aliquota percepita entro limiti più ragionevoli.

Per tutti i fondi, poi — come pure per tutte le altre materie che suscitano tanto esteso interesse — valga il principio della pubblicità dei dati, unico modo per ricondurre le discussioni sul terreno dell'oggettività, e per fugare anche l'ombra dei sospetti che potessero essere insorti.

PESCA

Come si è già detto all'inizio della presente relazione, il Ministero della marina mercantile ha recentemente scisso la Direzione generale del demanio e della pesca marittima in due distinte direzioni generali, sottolineando l'interesse del Ministero per i problemi della pesca, ai quali ha voluto dare piena libertà d'inquadramento.

Ovviamente, alla costituzione della Direzione generale della pesca marittima dovranno far seguito provvedimenti intesi a creare gli indispensabili servizi tecnici, di studio e di coordinamento con gli altri uffici statali aventi competenza in materia di pesca.

In recenti convegni di operatori economici della pesca e di lavoratori del settore è stato chiesto — anzi — che il Governo istituisca un Sottosegretariato alla Pesca.

Questo è un problema che trascende il presente esame, ma si riporta soltanto per mostrare come ogni provvedimento che miri al rafforzamento dei servizi amministrativi della pesca proceda da fondamentali sentite esigenze del settore di produzione e sono quindi corrispondenti alla generale aspettativa.

La necessità della migliore organizzazione di detta Direzione generale, nonchè gli eventuali sviluppi verso il Sottosegretariato, richiederanno numerosi approfonditi studi di ordine tecnico, economico e giuridico per i quali il Ministero dovrà impegnarsi nei prossimi anni al fine di acquistare i risultati di esperienze e la indispensabile preparazione.

Certamente è da escludere che la Direzione generale della pesca possa svolgere un lavoro maggiore di quello sin qui sviluppato se non sarà incrementata adeguatamente l'assegnazione del personale — in special modo personale qualificato — che possa consentire lo svolgimento, non solo delle attività future ma anche dell'attività presente, che subisce gravi rallentamenti a causa della carenza di quadri. Nonostante la buona volontà e l'alta capacità del personale attualmente impiegato presso quella Direzione generale e dei suoi dirigenti, ciò si determina oggi e compromette i buoni risultati che era lecito attendersi dalla costituzione di una Direzione generale autonoma per la pesca.

Esaminando nell'ordine i vari problemi della pesca nazionale noteremo:

1) *Pesca costiera.* — Vi sono ancora in Italia 31 mila imbarcazioni a propulsione remo-velica addette alla pesca litoranea. Escludendo che tale enorme massa di battelli possa trasformarsi in unità di maggiore mole che non troverebbero mari a sufficienza per svolgere la loro attività e nemmeno personale per esercirli, va incoraggiata la trasformazione tecnica di tali modeste imprese artigianali, che si dedicano essenzialmente alla pesca stagionale di superficie mediante la motorizzazione, con speciali forme assistenziali e soprattutto con adeguato riordinamento di istituti previdenziali e di credito.

Un gradino più in su nella scala dell'importanza aziendale si trovano le prime forme di vere e proprie imprese di pesca e precisamente quella che si esercita con i così detti ciancioli i quali si dedicano alla cattura del pesce azzurro. Dovrà essere incrementata tale forma di attività pescherec-

cia, perfezionati i sistemi di pesca, modificate le reti con concetti moderni e soprattutto dovrà provvedersi al riordinamento dei sistemi creditizi e previdenziali.

La pesca a strascico lungo la costa con propulsione meccanica di limitata potenza, costituisce un ulteriore progresso verso forme imprenditoriali che rappresentano la vera e propria via di transizione tra la piccola pesca costiera (ciancioli, palangresi di fondo, eccetera) e la pesca d'alto mare. Questa categoria partecipa infatti ai problemi creditizi e previdenziali delle aziende maggiori. Occorrerà peraltro che opportuni provvedimenti intervengano a facilitare questo settore nel quadro del suo limitato raggio di azione e con particolare riferimento ai porti pescherecci, essendo queste piccole imprese strettamente legate a determinate ubicazioni.

2) *Pesca meccanica mediterranea ed alturiera.* — In questo settore, che costituisce l'ossatura principale della pesca italiana, dove cioè pescatori esperti e coraggiosi sono riusciti a raggiungere una vera e propria organizzazione d'impresa, l'indirizzo degli Organi ministeriali dovrà peraltro limitarsi alla difesa delle imprese esistenti attraverso adeguati aiuti ed agevolazioni dirette ed indirette, sia creditizie che di altro genere.

Poichè — per unanime riconoscimento degli uomini di scienza e di lavoro — è stato raggiunto il massimo di produzione che può dare il Mediterraneo, si ritiene opportuno venga messo in risalto che ulteriori incrementi dei mezzi di produzione dovranno necessariamente contenersi, trattandosi di un settore stabilizzato e non suscettibile — allo stato attuale — di sviluppo.

3) *Pesca atlantica.* — La necessità di riformare i mercati di pesce con prodotti di determinate caratteristiche, di limitato costo e di supplire alla deficienza di produzione del Mediterraneo ha richiesto e consentito lo sviluppo di questo particolare settore delle imprese di pesca. Numerose aziende sono sorte in questi ultimi anni, sia come trasformazione di imprese di provata esperienza, sia come costituzione *ex novo*. Ovviamente la cura dell'amministrazione della pesca

marittima dovrà essere quella di armonizzare tali concorrenti iniziative allo scopo di consentire un armonico sviluppo di esse.

Pertanto dovrà essere data la precedenza alle imprese che provengono da iniziative preesistenti, anche perchè certamente esse si fondano sulla esperienza tecnica ed economica di indubbia capacità organizzativa.

Dovrà in questo settore essere attuata una politica di coraggioso sviluppo, incoraggiando questa attività produttiva con legislazione adeguata che tenga conto delle esigenze di mercato nel quadro del Mercato comune europeo e della campagna intrapresa dalla F.A.O. nel mobilitare tutte le forze produttive per le esigenze alimentari del mondo.

4) *Istruzione e addestramento professionale del personale.* — Dalle leve marittime che si formano per la piccola pesca litoranea, di cui si è detto proprio in principio, occorre estrarre i migliori per avviarli sulle navi maggiori dove la loro attività, pur essendo fondata essenzialmente sull'attitudine ai lavori di pesca, ha bisogno, peraltro, di una speciale istruzione per la utilizzazione di tutti quei mezzi meccanici ed elettronici che formano il corredo della moderna nave da pesca non appena essa acquisti un tonnellaggio superiore a quello delle comuni barche a motore dell'armamento minore.

Tale qualificazione professionale ha bisogno di appositi istituti perchè non è possibile pensare ad altri sistemi. L'istruzione personale deve essere quindi incrementata coordinando l'attività degli istituti che già esistono e fornendoli di maggiori mezzi e soprattutto elaborando dei programmi a conclusione dei quali possa essere fornito un titolo che sia idoneo per gli scopi che ci si ripromettono e che rappresenti cioè l'immediato passaggio dalla scuola alla vita. Le scuole dovranno accompagnare il marittimo fino all'imbarco sulla nave da pesca per evitare che, fra il conseguimento di un titolo e l'impegno attivo, il giovane possa essere sviato e distratto da altre attività.

Tale istruzione dovrà essere anche rivolta a gradi superiori perchè sarà necessario formare un corpo insegnante; la raccolta dai

vari ambienti marinari di elementi esperti se è stata fin qui un ottimo ripiego è tuttora sempre un mezzo eccezionale; occorrerà quindi creare dei corsi di aggiornamento per tali insegnanti ed anche per essi la qualificazione all'insegnamento. Ciò dovrà avvenire mediante il rilascio di titoli riconosciuti dallo Stato e dovrà proiettarsi fino ai gradi più elevati atteso che questo problema di qualificazione professionale sia posto, sia pure per gradi, a più alti e profondi temi scientifici di ordine tecnico, economico e giuridico.

Nel frattempo, se in determinate occasioni si verifica carenza di personale qualificato richiesto dalle così dette tabelle, per evitare che tale deficienza aggravi le condizioni della pesca, dovrà essere data facoltà alle Capitanerie di Porto di poter derogare temporaneamente concedendo l'imbarco a persone che sia pure con minore qualificazione possano attendere ai servizi di bordo.

5) *Previdenza ai marittimi.* — Le misure assistenziali e previdenziali in favore degli equipaggi addetti alla pesca marittima si articolano principalmente per i settori delle malattie ed infortuni delle pensioni di invalidità.

a) *Malattie.* — Sembra che tutti gli equipaggi dipendenti dalla pesca costiera e mediterranea, ritorneranno, per le prestazioni nei casi di malattia, sotto la giurisdizione dell'I.N.P.S. Infatti, tale criterio risulta approvato in una recente riunione presso il Ministero del lavoro ed è probabile trovi prossimamente sanzione legislativa. Resterebbero, quindi, sotto la giurisdizione delle Casse Marittime soltanto le imprese che esercitano la pesca atlantica. Si incoraggerà tale criterio.

b) *Pensione di invalidità e vecchiaia.* — Sono note le istanze ripetutamente espresse da tutti i settori della pesca per ottenere una riduzione dei contributi alla Cassa per la Previdenza marinara, che provvede alla liquidazione delle pensioni per i casi di invalidità e vecchiaia.

Il Ministero della marina mercantile dovrà attuare il provvedimento, già in linea di mas-

sima approvato, che prevede un contributo di circa lire 350.000.000 annui da parte del bilancio del Ministero del lavoro alla Cassa previdenza marinara, in modo da ridurre la misura dei contributi annui — a carico del settore della pesca — di circa il 25 per cento.

Tale principio contributivo ha già trovato applicazione per la piccola pesca (legge 250) e per altre categorie di lavoratori di media potenzialità, quali i coltivatori diretti e gli artigiani.

6) *Finanziamenti per la pesca.* — È noto che due sono le forme di intervento dello Stato per finanziare le imprese industriali e tale criterio vale naturalmente anche per la pesca. Ci si riferisce cioè al contributo a fondo perduto ed al prestito con particolari condizioni di favore.

Atteso il particolare momento che sta attraversando la pesca italiana — come del resto tutta l'industria europea — ed in considerazione delle conseguenze dovute ai fenomeni relativi alle modificazioni delle acque territoriali, all'avvento di nuove nazioni esportatrici sui mercati italiani ed a altri titoli negativi, la pesca dovrà contare sempre su tale forma mista di contribuzione statale.

Le molteplici disposizioni legislative che sono vigenti, e di cui tratteremo in seguito, potranno ottenere un ben migliore risultato se saranno tutte riordinate in una legge quadro finanziaria per la pesca che abbia lo scopo precipuo di conoscere una volta per sempre le categorie che hanno diritto ai benefici e di stabilire i modi e i tempi di erogazione, le garanzie da prestare, i tempi di ammortamento e gli interessi da corrispondere, ed infine la procedura per le recisioni ed i reclami. Ovviamente una tale legge quadro presuppone lo studio da parte di una commissione competente in modo specifico alla quale partecipino oltre ai rappresentanti di tutti i Ministeri interessati anche quelli delle categorie imprenditrici ed infine gli esperti del particolare settore, della tecnica, dell'economia e del diritto.

Ovviamente ciò prescinde dall'attività della Cassa per il Mezzogiorno che, istituzional-

mente, si sovrappone ad ogni altro provvedimento per quanto riguarda le imprese meridionali ed insulari.

Attraverso la creazione della predetta legge quadro sarà possibile evitare incongruenze e disparità, ma soprattutto si otterrà che i criteri stabiliti dalla legge — i quali presuppongono una precisa valutazione tecnica ed economica — non vengano frustrati dall'eccessivo zelo degli organi erogatori, i quali, apportando falcidie e riduzioni non corrispondenti alla realtà di merito e quindi contrari alla volontà della legge, finiscono con il rendere antieconomiche in partenza le imprese che pure avessero avuto i benefici dello Stato, favorendo per converso, in luogo delle imprese sane quelle più avventurose.

Passando a provvedimenti singoli noteremo:

a) *Fondo di rotazione (legge 1457)*. — La istituzione del fondo di rotazione al tasso del 2 per cento annuo di interesse ha portato un largo sollievo a tutti i settori della pesca marittima, anche perchè il fondo non prevede limitazioni di territorio come si verifica per la Cassa del Mezzogiorno. Occorre, peraltro, elevare in misura più congrua il massimale per ciascuna operazione come richiedono gli investimenti sempre più impegnativi per nuove iniziative specialmente dirette allo sfruttamento dei banchi atlantici. È inoltre indispensabile che venga incrementato il fondo con nuovi ulteriori stanziamenti.

Si ritiene poi necessario estendere il credito a basso tasso d'interesse anche a favore dei commercianti di prodotti ittici perchè sia possibile, con criteri moderni, provvedere all'acquisto ed al miglioramento delle attrezzature per la distribuzione e vendita del prodotto.

b) *Credito navale*. — Il disegno di legge per il credito navale, approvato recentemente dalla Presidenza del Consiglio dei ministri, prevede la concessione del contributo d'interesse del 3,50 per cento, soltanto per i finanziamenti relativi alle costruzioni e riparazioni delle navi mercantili a carico secco, cisterne e passeggeri.

Il provvedimento è all'esame del Senato ed il relatore ha proposto di estendere tale

contributo anche alle navi da pesca oceanica.

Il disegno di legge è già stato discusso presso la vostra 7^a Commissione e sarà portato, a richiesta della minoranza, all'esame dell'Assemblea, mi auguro al più presto, perchè la sua approvazione è vivamente attesa dalle categorie interessate.

c) *Cassa per il Mezzogiorno*. — Abbiamo detto che è un settore istituito che si aggiunge alle altre previdenze. Si mette in rilievo la benemerita della Cassa per il Mezzogiorno a sostegno della pesca meridionale e si dà atto che gli interventi della Cassa per il Mezzogiorno si sono dimostrati quanto mai efficaci, per sostenere numerosissime piccole aziende nei territori di competenza della Cassa.

Sono stati erogati in tre anni 4 miliardi per contributi a tremila operatori con una media modesta di poco più di un milione per ciascuna operazione, il che sta a confermare il carattere di « socialità » che la Cassa è chiamata a perseguire.

Anche i criteri per l'esame delle domande per la concessione dei contributi sono stati dettati da spirito pratico, tenendo conto delle caratteristiche del settore e della modesta attrezzatura amministrativa delle imprese.

Il Ministero della marina mercantile dovrà rendere il più possibile vasta, agevole e sollecita l'efficacia degli interventi della Cassa comprendendo anche le attrezzature di bordo ed a terra, i trasporti del pescato ed i banchi frigoriferi di vendita del prodotto.

d) *Disegno di legge sul potenziamento della pesca marittima*. — Tra gli aspetti di particolare importanza ed urgenza a favore della pesca marittima, vi è la sollecita emanazione del disegno di legge sul potenziamento della pesca marittima, che prevede la concessione di contributi per la pesca atlantica, per lo sviluppo di questa e per l'integrazione del fondo di rotazione per il credito peschereccio.

7) *Mercati e trasporti*. — In materia di mercati l'applicazione dei criteri stabiliti con la legge 25 marzo 1959, n. 125, ha dimostrato i vantaggi che la liberalizzazione

ha portato sia nei riguardi dei produttori che in genere di tutti gli operatori. Oltre però a mantenere il rispetto del criterio della maggiore liberalizzazione, sarà necessario insistere per contenere sempre, nei limiti fissati dalla legge, le misure dei diritti e delle tassazioni. Inoltre il Ministero della marina mercantile dovrà agevolare le concessioni delle gestioni dei mercati ad organismi consortili o cooperativi dei produttori.

Per quanto riguarda i trasporti il Ministero della marina mercantile dovrà esprimere un indirizzo tendente al loro continuo miglioramento economico e tecnico, specialmente per quelli su « vie ordinarie », assicurando condizioni più convenienti sia sul costo dei trasporti che per l'applicazione dei sistemi più razionali nella tecnica degli imballaggi e delle spedizioni (richiedere benefici adeguati).

8) *Propaganda del consumo del pesce e dei problemi della pesca nel Paese.* — In parallelo ed in concomitanza con l'aumento della produzione il Ministero della marina mercantile dovrà svolgere una intensa e persistente azione di propaganda intesa a sollecitare un corrispondente aumento del consumo nazionale.

La propaganda dovrà essere anche rivolta a richiamare l'attenzione degli Organi di Governo e di tutto il Paese sui problemi e sugli importanti interessi che la pesca esprime e rappresenta sul piano della economia nazionale.

Infine il predetto Ministero dovrà avere cura di divulgare tra tutti gli armatori, tramite le organizzazioni di categoria, le notizie ed i dati che si riferiscono a perfezionamenti ed a progressi realizzati sia in Italia che all'estero, nel campo delle scienze e delle tecnologie applicate alla pesca.

9) *Pesca nel Canale di Sicilia.* — Si tratta di un problema che coinvolge importanti questioni di diritto internazionale e gioverà notare che i problemi dell'estensione delle acque territoriali sono strettamente dipendenti al problema relativo della così detta piattaforma continentale ed alle sue risorse minerarie — in particolar modo idrocarbu-

ri — che determinano problemi militari di eccezionale importanza.

Ben difficile è, in questa prospettiva, pensare che gli interessi della pesca possano prevalere su interessi strategici, ma occorrerà scindere i problemi della pesca da quelli delle acque territoriali facendo affermare il principio dei diritti giuridici di pesca, in analogia a quello dei diritti esclusivi nelle acque interne.

Se lo Stato italiano ha riconosciuto, come molti altri Stati, che su tali acque pubbliche del suo territorio possano esservi diritti di sfruttamento esclusivo della pesca indipendentemente dagli usi pubblici delle acque, tale principio dovrà essere esteso alla fascia territoriale. Uno Stato che acquistasse maggior territorio dovrebbe rispettare i diritti di proprietà privata di quel territorio; analogamente deve fare lo Stato che estende le sue acque territoriali invadendo luoghi tradizionali di pesca dove l'attività umana, perpetuandosi da secoli, ha creato dei veri e propri diritti di sfruttamento a favore della collettività da cui promana.

Il fatto che lo Stato italiano abbia pagato lo Stato vincitore per ottenere ai suoi pescatori il permesso di esercizio della pesca è la prova che si tratta di una attività patrimoniale, come tale acquistabile, e non più modificabile per semplice effetto di atto di sovranità.

Se lo Stato italiano paga per esercitare la pesca, ben può avere acquistato tale diritto prima ancora di pagare ed occorrerà far valere quindi le ragioni storiche di tale acquisto anche se, ovviamente, i cittadini che si varranno di tali diritti dovranno sottostare alle normali norme di polizia dello Stato straniero.

10) *Piscicoltura e mitilicoltura.* — Il consumo delle cozze e delle ostriche si è notevolmente esteso in Italia e le industrie di allevamento — che si svolgono principalmente su spazi d'acqua di porti o di golfi — anno subito un'importante espansione.

Peraltro questo settore è in gravissima crisi per la mancanza di ogni forma assicurativa per i rischi ai quali le industrie sono soggette. Occorrerà, anche, esaminare

la legittimità dei canoni corrispondenti per le concessioni di acqua o di mare, poichè la categoria ha già fatto conoscere la sua opposizione al pagamento di oneri, non meramente simbolici, ma corrispondenti ad una vera e propria prestazione patrimoniale che, nella specie, è indubbiamente fuori luogo. Il riordinamento del settore dovrà prevedere speciali forme di finanziamento e quindi forme di intervento con prestiti; dovrà inoltre prevedere anche le garanzie che dovranno essere date dai miticoltori che non potranno essere altro che quelle particolari della loro industria.

Sotto il nome di *vallicoltura* va compresa sia la coltivazione di spazi acquei marittimi opportunamente recintati, sia quella di acque interne, laghi, stagni, paludi, eccetera posti artificialmente in comunicazione con il mare mediante canali ed altre opere idrauliche.

Evidentemente, occorrerà stabilire una opportuna collaborazione con il Ministero agricoltura e foreste allo scopo di consentire una unitaria direttiva di politica economica ed amministrativa per tali importanti industrie, fermi restando i titoli di proprietà sui bacini spettanti in base a titoli, ed alle speciali forme giuridiche particolari del settore.

Anche per questo settore il problema consisterà nella possibilità di finanziamenti adeguati e proporzionati alle caratteristiche particolari di queste industrie. In particolar modo, occorrerà poter fornire strumenti idonei per l'unificazione delle aziende, eliminando frammentarismi che impediscono un razionale sfruttamento in forma industriale di questi bacini.

11) *Certificazione di qualificazione delle imprese di pesca.* — Per evitare che le iniziative del Governo non vadano disperse a beneficio di imprese inesistenti o incapaci, è necessario che tutti gli organi preposti alla corresponsione di contributi armatoriali accertino preventivamente la idoneità dei richiedenti ed emanino direttive in virtù delle quali ogni pratica che riguardi concessioni, autorizzazioni, interventi qualsivoglia in favore di imprese ed aziende di pesca, di qualunque genere esse siano, vada accompagna-

ta dal parere delle Associazioni nazionali di categoria le quali, in tal modo, si collocheranno a fianco della pubblica amministrazione come indispensabile strumento d'ordine, di progresso e di integrale e corretto adempimento alle statuizioni legislative di settori.

L'attuazione di tali provvedimenti ispirati a criteri di chiarezza, di realismo e di socialità assicureranno il progresso dell'attività armatoriale peschereccia nel quadro della economia nazionale e risolveranno i problemi economici, sociali ed organizzativi della pesca italiana.

È necessario che il Parlamento approvi al più presto il disegno di legge (Atti Senato n. 1520) sulla nuova disciplina della pesca marittima che, oltre a riordinare e ad innovare la legislazione preesistente adeguandola ai progressi avvenuti soprattutto negli ultimi anni, la riordina e fornisce all'amministrazione gli strumenti (oggi inesistenti) non solo per una migliore regolamentazione della attività peschereccia, ma soprattutto per combattere la pesca di frodo e con esplosivi, che tanti danni ha provocato e provoca al nostro pregiato, ma non certo abbondante, patrimonio ittico.

PREVIDENZA E ASSISTENZA

La previdenza e l'assistenza dei marittimi non possono passare inosservate in una relazione al bilancio del Ministero della marina mercantile, tenuta presente l'importanza che esse assumono presso la gente di mare la quale, forse più di ogni altra categoria di lavoratori, manifesta particolare interessamento per i due istituti che operano in suo favore durante la vecchiaia e, prima ancora, quando sia intervenuta inabilità temporanea o permanente all'esercizio della navigazione.

La recente legge 12 ottobre 1960, n. 1183 contiene una serie di miglioramenti in favore dei pensionati della previdenza marinara, miglioramenti che possono giustamente definirsi di una certa consistenza specie se si considera l'aumento apportato

ai minimi di pensione che è stato di circa il 70 per cento.

Ma, soprattutto, nella legge in questione assume rilevanza l'equiparazione, a parità di grado e di navigazione, delle pensioni liquidate in base a navigazione compiuta anteriormente al 1° agosto 1952 e di quelle liquidate in favore di marittimi che possono far valere navigazione posteriore a detta data.

Tale equiparazione, così spesso invocata dagli interessati e non infrequentemente sollecitata in sede parlamentare, si è resa possibile grazie all'intervenuta regolarizzazione, prevista dalla stessa legge, dei rapporti finanziari fra lo Stato e la Cassa nazionale per la previdenza marinara in ordine agli oneri derivanti e derivati dal riconoscimento, ai fini previdenziali, dei vari servizi militari compiuti dai marittimi.

Ovviamente la legge non è stata trovata da tutti soddisfacente in quanto, per alcuni è rimasto immutato il trattamento goduto all'atto della sua emanazione e per altri — invero pochi — il trattamento di pensione che potrà essere liquidato sarà inferiore a quello che si sarebbe ottenuto senza la legge predetta.

Trattasi precisamente di coloro che avevano navigato al comando di piccole unità anteriormente al 1° agosto 1952 quando le competenze medie, prese a base di calcolo per la determinazione delle pensioni, acquistavano la massima misura a partire dalle navi di stazza lorda superiore alle 150 tonn. e non alle 500 tonn. come è previsto dalla legge 25 luglio 1952, n. 915. E, poichè la nuova legge stabilisce che le pensioni debbono essere liquidate sulle competenze previste dalla citata legge n. 915, vien meno, in alcuni casi, la possibilità di far valere competenze superiori a quelle previste da quest'ultima legge sebbene sulle stesse sia stata effettuata, per più anni, la regolare contribuzione.

Il vostro relatore, al riguardo, deve necessariamente raccomandare una sollecita eliminazione degli inconvenienti e, nel contempo, auspica che il problema relativo alla esatta determinazione della misura del supplemento di pensione di cui all'articolo 8

della nuova legge n. 1182, in favore del personale di stato maggiore navigante iscritto alla Gestione speciale, trovi soluzione nel parere che è stato chiesto al Consiglio di Stato, nel senso atteso dagli interessati e che, a quanto risulta, è quello ritenuto giusto dal Ministero della marina mercantile.

La legge anzicitata, non diversamente da quella n. 915 e da altre precedenti, contiene la delega al Governo per la formazione di un testo unico di tutte le leggi esistenti in materia di previdenza marinara. È un'esigenza, questa, particolarmente sentita da tutti coloro che hanno necessità di consultare le disposizioni vigenti in materia e, per tale ragione, si rivolge viva e calda preghiera al Ministro della marina mercantile perchè la delega predetta, che andrà a scadere esattamente fra un anno, non sia lasciata passare senza aver prima esercitata la facoltà in essa prevista.

Specie nel campo dell'assistenza infortuni e malattie non poche persone si sono interessate in questi ultimi tempi al problema relativo alla unificazione delle Casse mutue marittime; presso l'altro ramo del Parlamento è stata anzi presentata una proposta di legge che contempla addirittura la istituzione di un Ente unico centrale nel quale dovrebbero trovare fusione non soltanto le Casse marittime, ma anche la Cassa nazionale per la previdenza marinara e l'Ente nazionale per l'assistenza alla gente di mare.

Il problema, che è della massima importanza, va studiato attentamente, avendo di mira i vantaggi che da una diversa organizzazione dei servizi assistenziali potrebbero derivare ai marittimi e familiari e non trascurando l'esigenza di evitare che una nuova organizzazione possa comportare un aumento del costo dei servizi stessi. Al riguardo non può essere ignorato che la Cassa unica di malattia della gente di mare, istituita con legge 10 gennaio 1929, n. 65, pur essendo articolata in sezioni locali autonome, non diede buona prova tanto che venne disciolta a distanza di poco più di due anni dalla sua istituzione con il passaggio dell'assicurazione malattia agli al-

lora Sindacati obbligatori infortuni di Genova, Napoli e Trieste.

Nel campo dell'assistenza va segnalata la encomiabile attività svolta in favore dei marittimi bisognosi e in favore dei marittimi in sosta nei porti di Genova, Napoli, Venezia e Trieste in attesa di imbarco dall'Ente nazionale assistenza gente di mare.

I compiti di detto Ente, quali sono previsti dal suo Statuto, sono piuttosto numerosi, ma non tutti possono essere soddisfacentemente attuati, data l'esiguità dei mezzi di cui esso dispone, mezzi rappresentati prevalentemente dal gettito di un modesto contributo paritetico degli armatori e dei marittimi, il quale difficilmente supera i 150 milioni annui.

La necessità di aumentare le disponibilità di detto Ente con il diretto intervento finanziario dello Stato deve considerarsi, non soltanto in funzione della utilità che da una più larga attività dell'Ente deriverà ai marittimi italiani, ma anche perchè il Governo italiano è in un certo senso impegnato, in conformità delle raccomandazioni dell'Organizzazione internazionale del lavoro, a promuovere nei nostri porti una idonea organizzazione di servizi di benessere dei marittimi destinata anche ai marittimi stranieri. In particolare vanno ricordate le conclusioni cui è pervenuta la sottocommissione tripartita della Commissione paritaria marittima della predetta Organizzazione internazionale nella riunione di Napoli del novembre 1959 e non può essere al riguardo ignorato che, a differenza delle principali Nazioni marinare del mondo, l'Italia ben poco offre specie in materia di facilitazione ai marittimi stranieri che intendano trascorrere a terra con alloggio in case di marinai o in alberghi i periodi di sosta delle loro navi nei porti.

Il compito di attuare, almeno nei principali porti, i servizi di benessere dei marittimi, dovrebbe essere affidato all'Ente nazionale per l'assistenza alla gente di mare e, a tale scopo, è necessario che esso sia sufficientemente finanziato dallo Stato e che, senza ulteriore indugio, sia dato seguito ad un disegno di legge che, a quanto risulta, i Ministeri della marina mercantile e del

lavoro avrebbero predisposto per la concessione di un contributo annuo di 300 milioni al predetto Ente a carico dello Stato.

GENTE DI MARE

Materia sindacale

In data 31 dicembre 1961 scadono i Contratti collettivi nazionali di lavoro 23 luglio 1959 per le navi da carico e da passeggeri.

Mi risulta che nel mese di ottobre avranno inizio le trattative per il rinnovo dei suddetti Contratti collettivi tra le Organizzazioni di categoria interessate.

Poichè le organizzazioni sindacali dei lavoratori del mare presenteranno numerose richieste riguardanti l'aspetto sia economico, sia normativo dei Contratti suddetti, è facile immaginare che le trattative saranno lunghe e difficili, dati i contrastanti interessi.

Pur non nascondendomi le serie difficoltà in cui si svolgeranno le trattative, mi auguro che le stesse vengano condotte, da ambo le parti, con quel necessario spirito di comprensione, in modo che possa raggiungersi, nel più breve tempo possibile, l'accordo con reciproca soddisfazione.

Nel contempo, auspico che i lavori in avanzato stadio, della Commissione di studio per le modifiche da apportare alle vigenti tabelle viveri degli equipaggi delle navi da carico superiori a 500 t.s.l. e delle navi da passeggeri superiori a 50 t.s.l., possano essere portati a termine quanto prima, allo scopo di consentire alle organizzazioni sindacali di categoria, in sede di discussione per il rinnovo dei Contratti collettivi, di esaminare le proposte formulate al riguardo dalle Commissioni suddette e di poterle includere nei Contratti stessi.

In materia di idoneità fisica della gente di mare faccio voti che venga presto approvato lo schema di disegno di legge per l'esecuzione della Convenzione internazionale n. 73, concernente l'esame medico della gente di mare, attualmente in corso di esame al Senato.

Formazione professionale del personale di stato maggiore.

In materia di formazione professionale del personale di stato maggiore della marina mercantile, diversi provvedimenti sono stati emanati negli ultimi anni ed anche di recente dal Ministero della marina mercantile al fine di agevolare il conseguimento di alcuni titoli professionali.

Fra questi è da ricordare il decreto del Presidente della Repubblica 15 ottobre 1960, n. 1770, in favore dei « motoristi navali di 1^a e 2^a classe », il quale, oltre a rendere giustizia ad una classe benemerita di marittimi danneggiati dalla entrata in vigore della nuova disciplina dei titoli professionali istituiti con il Regolamento per l'esecuzione del Codice della navigazione, ha sensibilmente agevolato la formazione degli stati maggiori delle navi mercantili di piccolo tonnellaggio.

Il problema derivante dalla carenza di ufficiali della marina mercantile è, però, di proporzioni tali da non poter essere risolto con provvedimenti di limitata portata.

È da auspicare pertanto che nel più breve tempo possibile si possa giungere ad una più radicale riforma della disciplina dei titoli professionali al fine di alleviare in maniera definitiva le difficoltà nelle quali si dibatte da tempo la marina mercantile nazionale per la già ricordata carenza di marittimi in possesso dei titoli professionali richiesti per l'imbarco da ufficiale.

In materia di personale di stato maggiore della marina mercantile va pure ricordata la particolare situazione dei « macchinisti navali in seconda » ai quali è venuta a mancare la possibilità di progresso nella propria carriera in seguito all'entrata in vigore del nuovo ordinamento dell'istruzione tecnica media (1° ottobre 1933).

In proposito è da auspicare che il progetto di legge già predisposto dal Ministero della marina mercantile possa essere portato a buon fine nel più breve tempo possibile.

Si prende anche atto che il Ministero della marina mercantile sta predisponendo la organizzazione dei corsi di addestramento

all'uso del radar per gli ufficiali di coperta, corsi che saranno tenuti, ogni anno, presso il Centro addestramento della marina militare di Taranto.

Medaglie d'onore per lunga navigazione.

Un problema particolarmente sentito dalla classe dei marittimi è quello relativo alla consegna delle medaglie d'oro per lunga navigazione.

È noto al riguardo che, in relazione al numero elevato delle predette onorificenze già concesse finora (oltre 3.000) ed alle numerose nuove richieste che continuano ad essere inoltrate dagli aventi diritto alla onorificenza stessa, il Ministero della marina mercantile si è venuto a trovare nella necessità di dover dilazionare nel tempo la consegna delle insegne metalliche relative alle benemeritenze concesse. È da auspicare, pertanto, che nei prossimi esercizi finanziari il predetto Ministero possa disporre dei fondi necessari per la coniazione e la tempestiva consegna di tutte le medaglie concesse.

Durante la discussione del presente stato di previsione fatta dalla 7^a Commissione in sede referente è stato chiesto al vostro relatore di elencare nella sua relazione i principali provvedimenti adottati dal Ministero della Marina Mercantile dal dopoguerra ad oggi e soprattutto di indicare i risultati dettagliati degli interventi delle diverse leggi. Seguono perciò nell'ordine:

- a) provvedimenti per le costruzioni navali.
- b) provvedimenti nel settore della pesca.

PROVVEDIMENTI A FAVORE DELL'INDUSTRIA DELLE COSTRUZIONI NAVALI E DELL'ARMAMENTO ATTUATI NEL DOPOGUERRA

L'industria delle costruzioni navali in Italia ha sempre avuto bisogno del sostegno dello Stato. Sono note le ragioni della protezione ed è naturale che la politica mari-

nara italiana si sia sempre intonata a questa necessità nell'intento di porre i cantieri nelle condizioni di produrre navi a costi pressochè uguali a quelli praticati dai concorrenti cantieri esteri eliminando, con opportuni accorgimenti, le varie cause di inferiorità dovute al più caro prezzo delle materie prime, alle maggiori spese di trasporto dei materiali, al maggior costo del denaro e ad una più limitata possibilità di produzione in serie.

I provvedimenti predisposti a tale scopo dalla fine della guerra sono i seguenti:

1. — *Decreto legislativo del Capo Provvisorio dello Stato 29 giugno 1947, n. 769.*

Venne predisposto qualche anno dopo la fine del conflitto allo scopo di stimolare lo armamento italiano a portare a termine le commesse a suo tempo passate e rimaste incompiute ed a prorogare ed aggiornare la vecchia legge 10 marzo 1938, n. 330, che la ascesa dei prezzi, determinata dalla svalutazione della lira, aveva reso del tutto inefficace.

Il provvedimento permise la costruzione di 227.000 tonnellate stazza lorda di naviglio, con una spesa di 4 miliardi e mezzo.

2. — *Legge 8 marzo 1949, n. 75 e successive modificazioni.*

Il provvedimento venne emanato per agevolare la ricostruzione della flotta mercantile duramente provata dalla guerra ed assicurare un regolare flusso di ordinazioni ai cantieri la cui situazione andava aggravandosi per effetto della mancanza di commesse di navi militari.

Con una spesa di 42 miliardi e 600 milioni furono costruite n. 508 unità per complessive t.s.l. 326.000 circa.

L'intervento dello Stato avveniva mediante l'erogazione di contributi a fondo perduto, sgravi fiscali e garanzia sussidiaria sui finanziamenti.

3. — *Legge 25 luglio 1952, n. 949.*

Venne predisposta in considerazione del fatto che i cantieri, con il progressivo esaurirsi delle commesse avute in base alla legge n. 75, andavano incontro ad una grave crisi. Poichè, inoltre, nel 1951-52, l'andamento del mercato dei noli del naviglio da carico liquido era particolarmente favorevole, si cercò di utilizzare tale congiuntura per agevolare la costruzione di navi cisterna e conciliare in tal modo le esigenze dei cantieri con quelle dell'armamento.

Con lo stanziamento di 12 miliardi vennero costruite 18 navi cisterna con velocità superiore a 15 nodi e 10 unità di piccolo tonnellaggio per complessive t.s.l. 270.000 circa.

Il contributo a carico dello Stato ammon-tava a lire 39.757 per tonnellata di stazza lorda, oltre agli sgravi di carattere fiscale ed alla garanzia sussidiaria sui finanziamenti.

4. — *Legge 17 luglio 1954, n. 522.*

I suddetti provvedimenti, se pure rivolti a favorire il processo di ricostruzione del tonnellaggio nazionale, avevano risolto soltanto in parte la precaria situazione dell'industria cantieristica e quindi urgente ed inderogabile si palesava la necessità di affrontare tale problema nella giusta premessa che un Paese come il nostro, che per i suoi bisogni essenziali deve fare assegnamento sull'esercizio dei traffici marittimi, non deve soltanto possedere una forte marina mercantile, ma ha bisogno, altresì, degli stabilimenti di produzione necessari per tenerla in vita.

Venne, perciò, predisposta una legge organica, valida per dieci esercizi finanziari a partire da quello 1954-55 con un sistema di provvidenze così articolato:

a) una larga concessione di sgravi fiscali e cioè: esenzione dai dazi doganali alla importazione ed esenzione da qualsiasi altro contributo all'importazione; restituzione imposta generale sull'entrata; registrazione ad imposta fissa per i contratti; esenzione I.G.E. sui corrispettivi di appalto;

b) rimborso dazi doganali e degli altri oneri doganali per le materie prime ed i prodotti semilavorati e finiti impiegati nelle costruzioni, modificazioni e riparazioni navali;

c) concessione di un contributo integrativo a fondo perduto sottoposto ad una riduzione annuale nel presupposto che le nuove misure avessero determinato, man mano, una riduzione dei costi di costruzione;

d) concessione di un contributo d'interesse nella misura dell'1,50 per cento annuo, per un periodo di cinque anni, sul prezzo della costruzione per le commesse passate ai Cantieri entro i primi tre anni di applicazione della legge;

e) concessione della garanzia sussidiaria dello Stato sui mutui contratti dagli Enti ed istituti autorizzati all'esercizio del credito navale.

Degna di nota l'innovazione, rispetto alle precedenti leggi, per cui le cennate provvidenze possono essere concesse sia per le navi mercantili appartenenti ad armatori nazionali, sia per quelle di armatori esteri.

Il provvedimento ha permesso, fino ad oggi, con lo stanziamento di 104 miliardi e 750 milioni, la costruzione di 373 nuove navi mercantili per un tonnellaggio complessivo di 2.706.025 tonnellate stazza lorda, nonché la riparazione e trasformazione di numerose unità e la sostituzione di nuovi apparati motori e macchinari su navi già in esercizio.

5. — Legge 31 marzo 1961, n. 301.

Con le costruzioni ammesse ai benefici della legge n. 522 il lavoro dei cantieri è stato alimentato per diversi anni ma l'esaurirsi degli stanziamenti, la progressiva diminuzione del contributo e la perdurante crisi cantieristica mondiale che, evidentemente, non poteva risparmiare la nostra industria che produce a costi più alti di quella simile estera, avevano prodotto in questi ultimi tempi una rarefazione delle commesse che ha reso necessario un nuovo intervento dello Stato.

Per ovviare a tali inconvenienti è stata predisposta la legge 31 marzo 1961, n. 301,

entrata in vigore il 19 maggio 1961, con la quale si è operata una revisione delle norme contenute nella legge n. 522 per renderle più aderenti alla mutata situazione e stimolare i cantieri a realizzare le misure necessarie per ridurre i propri costi e adeguare la capacità produttiva alle effettive possibilità di assorbimento del mercato.

Le modifiche più importanti riguardano l'adeguamento del contributo base, che è stato fissato nella misura vigente per la legge n. 522 al 1° gennaio 1957, e la possibilità di variarlo semestralmente in relazione al volume delle commesse acquisite, tenuto conto degli stanziamenti complessivi.

È stato disposto, inoltre, un nuovo stanziamento di 24 miliardi.

A tutt'oggi sono state presentate domande per la costruzione di circa 220.000 tonn. stazza lorda di naviglio.

6. — Legge 24 luglio 1959, n. 622.

Per iniziativa di questo Ministero, nella predetta legge sugli interventi in favore dell'economia nazionale, al Capo X, sono state dettate norme per incoraggiare la demolizione di naviglio vetusto ed antieconomico e la corrispondente costruzione di nuove unità moderne e di proficuo impiego, stanziando all'uopo 10 miliardi di lire da utilizzare nei due anni di applicazione della legge stessa.

Nel suddetto periodo sono state accolte 17 istanze per la costruzione di altrettante nuove navi di qualità per un tonnellaggio di 258.776 t.s.l. e la demolizione di 47 vecchie unità per t.s.l. 253.594.

L'onere complessivo per la corresponsione del contributo a fondo perduto previsto dall'articolo 44 della legge ammonta a lire 2 miliardi 562.000.000 circa.

Poichè il cennato provvedimento ha cessato di avere vigore nello scorso mese di settembre, è attualmente all'esame del Parlamento un disegno di legge che, oltre a prorogare la validità delle disposizioni di cui sopra, prevede, contemporaneamente, la modifica di alcune norme per renderle più operanti ed aderenti alla situazione attuale.

PROVVEDIMENTI
NEL SETTORE DELLA PESCA

A) NUOVE COSTRUZIONI DI NAVI

1. — Legge 8 marzo 1949, n. 75.

Con le disposizioni di tale legge, si intese promuovere e favorire la ricostruzione della nostra flotta, sia da traffico che da pesca, che aveva subito gravi distruzioni a seguito degli eventi bellici.

La legge stessa, che ha cessato di avere efficacia con la data del 30 giugno 1956, prevedeva, per il settore pesca, la concessione di contributi sui materiali a favore del costruttore e di contributi di ammortamento ed integrativi a favore del committente, per un importo complessivo non inferiore al 50 per cento del prezzo nave.

BENEFICI CONCESSI

unità n. 334 per t.s.l. 8.635	
contributo a fondo perduto	L. 1.276.881.314
miglioramento (articoli 15 e 17)	» 141.594.258
riparazioni (articolo 18)	» 18.814.791
	<u>L. 1.437.290.363</u>

2. — Legge 2 aprile 1953, n. 212.

Prevede, tra l'altro, lo stanziamento, in aggiunta agli impegni già presi sui fondi previsti dalla summenzionata legge n. 75, della somma di un miliardo da destinare alla rinnovazione ed allo sviluppo del naviglio peschereccio e della relativa attrezzatura.

Lo stanziamento stesso venne elevato a 2 miliardi e 200 milioni in virtù della legge 28 giugno 1955, n. 549.

BENEFICI CONCESSI

<i>Legge 212</i>	
unità 82 per t.s.l. 3.412	L. 773.122.942
miglioramento	» 62.840.558
	<u>L. 835.963.500</u>

Legge 549

unità 139 per t.s.l. 7.482 L. 1.290.092.895

3. — Legge 17 luglio 1954, n. 522.

Le disposizioni di questa legge, destinate a favorire la costruzione delle navi mercantili adibite alla navigazione marittima, hanno trovato applicazione anche nei riguardi del naviglio peschereccio, sia per quanto riguarda le nuove costruzioni, sia per quanto riguarda i lavori per riparazioni, modificazioni e trasformazioni.

Difatti le provvidenze stabilite dal Titolo I (articoli 1, 2, 3 e 4) — ad eccezione del rimborso del dazio operante per le sole costruzioni in ferro — si estendono a tutte le costruzioni; così pure ai contributi previsti dagli articoli 6, 7 e 8 sono ammesse le riparazioni occorrenti per qualunque tipo di nave, nonchè le installazioni di motori ed altri macchinari.

Con l'articolo 2 della legge 24 marzo 1958, n. 359, i benefici previsti dall'articolo 7 della surricordata legge n. 522, sono stati estesi anche alla installazione di apparati motori completi su navi mercantili con scafi in legno.

4. — Legge 31 marzo 1961, n. 301.

Modifiche ed integrazioni alla legge 17 luglio 1954, n. 522, concernente provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento.

L'ultimo comma dell'articolo 2 dispone:

« Per la costruzione di navi da pesca oceaniche aventi una stazza lorda superiore a 500 tonnellate, apparato motore di potenza normale, non inferiore a 1200 cavalli vapore, e installazioni frigorifere di congelazione con potenza non inferiore a 350 mila frigorie-ora, il contributo è commisurato al 30 per cento del prezzo complessivo della nave compreso impianto per attrezzature, determinato dal Ministero della marina mercantile ».

LEGISLATURA III - 1958-61 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

B) CONTRIBUTI A FONDO PERDUTO

1. — Con la legge 8 gennaio 1952, n. 20, integrata con la legge 6 agosto 1954, n. 717, fu autorizzata la complessiva spesa straordinaria di lire 350.000.000, per la concessione di contributi a fondo perduto nelle spese per l'attuazione di iniziative intese al potenziamento delle attività pescherecce.

Successivamente, allo scopo di completare il programma del potenziamento della pesca, con la legge 27 dicembre 1956, n. 1459, venne disposto altro stanziamento di lire 300.000.000 per le stesse finalità.

Con tali leggi è prevista la concessione di contributi a fondo perduto nella misura massima del 50 per cento della spesa per la realizzazione di iniziative varie nel settore della pesca.

Ai benefici di cui alle sopracitate leggi sono stati ammessi n. 645 richiedenti per una somma complessiva di lire 649.807.185, ripartita secondo il quadro allegato.

Successivamente, allo scopo di venire incontro ai pescatori dell'Alto Adriatico, esclusi — in base all'ultimo accordo per la pesca nell'Adriatico concluso con la Jugoslavia — dall'esercizio della pesca nella fascia marina antistante l'Istria, venne emanata la legge 21 luglio 1959, n. 590, mediante la quale vengono stanziati 500 milioni per la concessione di contributi ai pescatori dell'Alto Adriatico.

Sono stati concessi n. 1200 contributi, nella misura del 40 per cento della spesa preventivata, dei quali 950 sono stati già liquidati.

	Leggi nn. 20 e 717		Legge n. 1459		TOTALE	
	N.	Importo	N.	Importo	N.	Importo
1) — CONTRIBUTI:						
a) per acquisto attrezzatura da pesca	250	161.665.000	184	109.400.000	434	271.065.000
b) per acquisto scandagli	4	1.800.000	3	2.500.000	7	4.300.000
c) per acquisto automezzi	14	22.750.000	5	3.600.000	19	26.350.000
d) per acquisto motori e costruzione scafi	40	27.805.000	12	5.750.000	52	33.555.000
e) per acquisti e lavori vari	9	10.730.000	23	15.350.000	32	26.080.000
f) per impianti frigoriferi sia a bordo che a terra	16	24.450.000	6	4.100.000	22	28.550.000
g) per costruzione e riparazione manufatti	33	48.020.000	5	6.000.000	38	54.020.000
h) per stabilimenti conservazione pesce	—	—	3	6.000.000	3	6.000.000
i) per propaganda e ricerche scientifiche	18	30.500.000	4	9.500.000	22	40.000.000
l) per spese costruzione e funzionamento orfanotrofi ed altri istituti	11	22.087.185	4	17.800.000	15	39.887.185
m) per sussidi (alla Genepesca)	—	—	1	120.000.000	1	120.000.000
TOTALE	395	349.807.185	250	300.000.000	645	649.807.185

2. — Altri contributi per la pesca, nella misura massima del 40 per cento della spesa sostenuta, vengono concessi dalla Cassa per il Mezzogiorno in virtù dell'articolo 5 della legge 29 luglio 1957, n. 634, recante provvidenze per il Mezzogiorno.

Lo stanziamento di 5 miliardi a favore della pesca disposto a suo tempo dal Comitato dei ministri per il Mezzogiorno e successivamente integrato con altri 4 miliardi, è stato già utilizzato per circa 7 miliardi, mentre un altro miliardo è stato destinato

LEGISLATURA III - 1958-61 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

per l'organizzazione e lo sviluppo delle attività relative alla pesca atlantica.

Dei contributi in parola hanno sinora beneficiato oltre 4.000 pescatori.

SITUAZIONE AL 30 SETTEMBRE 1961

Domande pervenute 7.222

Importo complessivo della spesa preventivata L. 46.808.000.000

Domande respinte e concessioni revocate 246

Importo complessivo della spesa preventivata » 5.461.000.000

Contributi concessi 3.914 per complessive » 6.950.000.000

C) CREDITO PESCHERECCIO

1. — Legge 10 gennaio 1952, n. 16.

Con tale legge, che ripristina il contributo dello Stato nella misura del 3 per cento nel pagamento degli interessi relativi

alle operazioni di credito peschereccio, furono stanziati lire 20.000.000.

Con tali fondi, integrati da altri 20 milioni stanziati con la successiva legge n. 237 del 15 marzo 1956, e con quelli previsti dal testo unico delle leggi sulla pesca e della legge n. 626, del 26 maggio 1940, furono concessi i seguenti finanziamenti:

Destinazione	N. domande	Somme mutuate	Concorso statale
1 - Costruzioni nuove navi da pesca	7	34.233.000	3.080.970
2 - Miglioramenti navi mediante nuove installazioni: frigoriferi, ghiacciaie, motori, attrezzature varie da pesca	95	324.852.000	30.094.130
3 - scandagli ultrasonori	19	28.300.000	2.637.000
4 - impianto stabilimenti - magazzini per la conservazione e la distribuzione del pescato, per l'approvvigionamento delle barche da pesca	5	97.900.000	9.526.110
	<u>126</u>	<u>485.285.000</u>	<u>45.338.210</u>

Con successiva legge 25 novembre 1960, n. 1508, per integrare i fondi di cui alle succitate leggi n. 16 e n. 237, sono stati stanziati altri 73 milioni, da ripartirsi in 11 esercizi finanziari a decorrere dall'esercizio 1960-61.

Sono in corso di preparazione i decreti per la corresponsione dei contributi relativi all'esercizio finanziario 1960-61 ed a quello in corso.

2. — Fondo di rotazione.

Con la legge 27 dicembre 1956, n. 1457, è stato istituito un fondo di rotazione per l'esercizio del credito peschereccio.

Con tale legge sono previsti finanziamenti, per la realizzazione di una vasta gamma di iniziative nel settore della pesca, a basso tasso di interesse e con comodi termini di ammortamento.

I finanziamenti stessi possono concedersi nella misura massima dell'80 per cento della spesa e per un importo non superiore a 10 milioni.

La consistenza del fondo ammonta attualmente a lire 3.042.000.000.

Sono stati autorizzati a compiere operazioni di credito peschereccio i seguenti Istituti: la Banca nazionale del lavoro, il Banco di Napoli, di Sicilia, di Sardegna, di San-

LEGISLATURA III - 1958-61 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

to Spirito e le Casse di Risparmio della Calabria, di Fano, di Ascoli Piceno, di Venezia, di Puglia, di Pescara, di Savona, di Trieste e la « Vittorio Emanuele » di Pa-

lermo, nonché la Fondazione assistenza e rifornimenti pesca di Roma.

Le domande accolte ed i mutui stipulati risultano dal seguente prospetto:

Domande pervenute	Recessi	Domande esaminate dal Comitato	Finanziamenti revocati	Mutui stipulati	Finanziamenti erogati
2.470	469	1.440	523	615	2.618.000.000

D) TRASFERIMENTI DI MOTOPESCHERECCI DALL'ADRIATICO IN ALTRI MARI

Con la legge 13 marzo 1958, n. 281, si è voluto, fra l'altro, favorire il volontario trasferimento di motopescherecci dall'Adriatico in altri mari con opportuni incentivi finanziari, per cui venne stanziata nel complesso la somma di lire 460.000.000.

E) FORME DI PREVIDENZA E DI ASSISTENZA OBBLIGATORIE A FAVORE DEI PESCATORI DELLA PICCOLA PESCA

Con la legge 13 marzo 1958, n. 250, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* del 5 aprile 1958, sono state disposte norme in materia di assicurazione sociale obbligatoria a favore dei pescatori della piccola pesca marittima e delle acque interne che esercitano la loro attività su natanti di stazza lorda inferiore alle 10 tonnellate.

In particolare le forme previdenziali ed assistenziali, delle quali hanno diritto a beneficiare i predetti lavoratori ai sensi della citata legge, sono (articoli 1 e 9), oltre il trattamento per assegni familiari secondo le norme del settore industria (limitatamente questi ai pescatori soci di cooperative e compagnie), l'assicurazione per la invalidità, la vecchiaia ed i superstiti, l'assicurazione per la tubercolosi, l'assicurazione contro gli infortuni e le malattie professionali e la assicurazione contro le malattie secondo le norme in vigore per gli operai dell'industria. Le relative gestioni sono affidate agli Istituti già qualificati per legge a gestire rispettivamente le citate assicurazioni sociali obbligatorie.

tuti già qualificati per legge a gestire rispettivamente le citate assicurazioni sociali obbligatorie.

F) RICERCHE E STUDI

In applicazione dell'articolo 6 della legge 13 marzo 1958, n. 281, è iscritta in bilancio dall'esercizio finanziario 1958-59, la spesa annua di lire 20.000.000 per studi e ricerche nel settore della pesca marittima.

Sono stati compiuti lavori di pregevole interesse professionale relativi ai seguenti argomenti:

- 1) la formazione professionale dei pescatori in Europa — Pubblicazione;
- 2) ricerche sul comportamento in mare delle reti a strascico per sogliole — Pubblicazione e film;
- 3) primi studi e ricerche per migliorare il rendimento della rete a strascico — Pubblicazione e film;
- 4) basi biologiche e prospettive di potenziamento della mitilicoltura nel Golfo di Napoli — Pubblicazione;
- 5) esperimenti e studi con osservazione diretta del comportamento in mare della rete ciancuolo — Pubblicazione;
- 6) osservazioni dirette sul comportamento del pesce azzurro rispetto alle fonti luminose — Pubblicazione e film;
- 7) il fondo del mare dal promontorio dell'Argentario a Fiumicino — Pubblicazione con carta di pesca;

8) il fondo del mare da Fiumicino a Capo Circeo — Pubblicazione con carta di pesca.

Sono in corso di elaborazione altri importanti studi e ricerche relativi: alla costruzione e sperimentazione di una rete da pesca in nylon di mille maglie di bocca maggiore della normale rete, munita di particolari accorgimenti, con sfere speciali ed esca luminosa per attrarre il pesce di fondo; agli esperimenti e studi con osservazione diretta e riprese filmate sul comportamento dei sacchi delle reti a strascico; allo studio per il miglioramento del trasporto del pesce fresco e congelato dal punto di vista igienico-sanitario; agli studi ed esperimenti con osservazione diretta e ripresa filmata sul comportamento in mare della rete cianciole; allo studio del fondo del mare da Capo Circeo a Capo Miseno e compilazione della carta di pesca; allo studio ed alle esperienze dirette ad accertare ed approfondire con metodo tecnico scientifico le possibilità d'incremento della produzione ittica lungo le coste tirreniche della Calabria, con l'impiego di parangali di fondo e di superficie; e la realizzazione di due documentari filmati a carattere tecnico divulgativo, l'uno sulla pesca oceanica e l'altro sulla pesca del tonno vagantivo.

CONCLUSIONE

Onorevoli Senatori. Non ho avuto la possibilità di tempo di esaminare ed illustrare tutti gli aspetti e i problemi dell'economia marittima e della politica marinara del Paese. Riconosco in umiltà di non avere soddisfatto le aspettative della Commissione, che mi ha onorato dell'incarico di relatore. Chiedo venia se ho tralasciato argomenti interessanti, su cui richiamo la vostra attenzione e che spero formeranno oggetto dei vostri interventi. In particolare, avrei dovuto occuparmi dell'Istruzione professionale, media e superiore, degli enti ed Istituti a ciò preposti; delle provvidenze per la gente di mare, come per esempio le case dei pescatori; della mollu-

schicoltura e dei suoi problemi, che hanno tanta rilevanza nella mia terra di Puglia, dove a Taranto, accanto ai parchi di allevamento, sorge l'Istituto sperimentale talassografico; degli studi sulla fauna e sulla flora marina e delle attività di ricerca dei vari Istituti, che si occupano dei problemi del mare e della pesca; della cooperazione nel settore della pesca e dei mercati ittici; del cosiddetto *Piano Azzurro*; del demanio marittimo e del regime delle concessioni; della sicurezza in mare e di tanti altri piccoli e grossi argomenti.

Non posso però trascurare di raccomandare al Ministro di aiutare, senza limitazioni, gli istituti di ricerche, che in Italia sono una quindicina, con particolare riferimento alla Stazione zoologica di Napoli (comunemente denominata Acquario), che ha in questi studi esperienza, tradizioni e risultati di altissimo valore scientifico e tecnico che la pongono in primo piano in Europa e nel mondo. In una mia recente visita a quella Stazione, che aveva destato in me tanto ammirato stupore nei lontani anni della mia fanciullezza, raccolsi il tormento di chi la dirige per la scarsità dei mezzi e per la conseguente contrazione delle ricerche. Per aiutarne le sorti, ho busato da più parti, finora invano. All'onorevole Jervolino, napoletano, affido le sorti di questa magnifica istituzione che è vanto della sua città. Così come raccomando tutti gli altri consimili Istituti.

Nel chiudere la presente relazione devo sottolineare la necessità e l'urgenza di potenziare al massimo questo importantissimo e vitale settore della economia nazionale che è la Marina mercantile. La posizione geografica dell'Italia, al centro del mare Mediterraneo, ci pone in una particolare situazione di nodo di gran parte dei traffici per l'Africa e per l'Asia. La trasformazione del vasto Continente africano, le sue immense ricchezze petrolifere saranno particolarmente favorevoli all'Italia, che deve riprendere il suo posto di Nazione marinara. Se in questo ultimo biennio la marineria italiana è stata sopravanzata da quella greca, passando dal 6° al 7° posto della scala mondiale, è compito del Ministro della Marina

mercantile dare un colpo di acceleratore non solo per riguadagnare il perduto, ma soprattutto per evitare che si vada ancora indietro nella graduatoria mondiale.

Senza rifarci alle epoche gloriose delle nostre Repubbliche marinare, che videro le caravelle italiane su tutti i mari del mondo allora conosciuto, rimanendo però nella scia di quelle tradizioni, in considerazione che l'Italia è circondata da migliaia di chilometri di coste e che nel mare e sul mare potrà trovare le ragioni della sua esistenza e del suo avvenire, bisogna richiamare il popolo italiano ad una « coscienza marinara » che oggi più non ha.

Questa è la funzione preminente del Ministero della Marina mercantile, che deve adoperarsi perchè sia anzitutto aumentato il numero delle scuole marinare di ogni ordine e grado, perchè nelle altre non ci si disinteressi dei molti problemi del mare e perchè tutto il popolo sappia l'importanza della sua flotta mercantile e la sua influenza sulla prosperità della sua agricoltura e della sua industria.

Per questo, onorevoli Senatori, è da lamentare la ristrettezza del bilancio, che non consente interventi larghissimi, con l'augurio che negli anni avvenire si provveda più largamente a questo così importante Dicastero.

Il suo titolare, senatore Jervolino, ha dinanzi a sé un compito arduo, e vi provvederà con il suo cuore e con la sua intel-

ligenza di meridionale. Egli, oltre ad adoperarsi per aumentare il tonnellaggio globale della nostra marina, che, del resto, è ad un livello soddisfacente, dovrebbe curare il ringiovanimento della nostra flotta, per portarla a livelli competitivi. Sarà anche questo il modo di aiutare subito le nostre industrie cantieristiche, in attesa della esecuzione di programmi a più vasto respiro.

Nel chiudere la presente relazione, onorevoli Senatori, il mio pensiero va a tutta la gente di mare, cui rivolgo, a vostro nome, il saluto del Senato e cioè della Nazione.

Questo saluto è rivolto al Ministro ed ai suoi collaboratori di ogni ordine e grado; va ai laboriosi equipaggi ed ai loro ufficiali, ai lavoratori dei porti e dei cantieri, ai modesti pescatori di tutti i piccoli e grandi paesi costieri, va infine agli armatori italiani, che hanno così validamente contribuito prima alla ricostruzione della nostra flotta mercantile e poi alla sua espansione ed affermazione nel mondo.

A tutti l'augurio di essere i degni continuatori delle nostre glorie marinare, con la certezza che le loro fatiche concorreranno validamente alle migliori fortune della Patria.

Il vostro voto, onorevoli Senatori, a questo bilancio sarà di riconoscimento e di auspicio.

GENCO, *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 1961 al 30 giugno 1962, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

Art. 2.

Per l'esercizio finanziario 1961-62 è autorizzata la spesa straordinaria di lire 250.000.000 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 1961-62 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.