

SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

(N. 1905-A)

RELAZIONE DELLA 7^a COMMISSIONE PERMANENTE

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

(RELATORE CORBELLINI)

SUL

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro del Tesoro

di concerto col Ministro del Bilancio

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 29 GENNAIO 1962

Comunicata alla Presidenza il 21 maggio 1962

Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile
per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1962 al 30 giugno 1963

INDICE

PREMESSA	Pag. 3
PARTE I.	
1) ATTIVITA' MINISTERIALE IN CAMPO NAZIONALE ED INTERNAZIONALE	» 4
2) SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	» 5
3) LAVORO MARITTIMO	» 6
a) <i>Contratti collettivi</i>	» 6
b) <i>Idoneità fisica della gente di mare</i>	» 6
c) <i>Preparazione professionale del personale marittimo</i>	» 6
d) <i>Collocamento della gente di mare - Igiene ed assistenza</i>	» 7
4) LAVORO PORTUALE	» 7
5) DEMANIO MARITTIMO	» 8
6) OPERE MARITTIME	» 10
7) ATTREZZATURE MARITTIME PORTUALI E LORO ESERCIZIO	» 11
PARTE II.	
8) PROBLEMI DELLA PESCA MARITTIMA	» 13
a) <i>Provvedimenti per l'addestramento professionale dei pescatori</i>	» 14
b) <i>Assistenza ai pescatori indigenti e alle loro famiglie</i>	» 15
c) <i>Case per i pescatori</i>	» 15
d) <i>« Permessi di pesca » per i piccoli natanti</i>	» 16
e) <i>Vigilanza sulla pesca</i>	» 16
f) <i>Unificazione dei servizi di controllo e di sorveglianza della pesca marittima e di quella interna</i>	» 17
PARTE III.	
9) PROBLEMI DI POLITICA MARITTIMA INTERNAZIONALE	» 19
10) APPLICAZIONE DELLE NORME DEL MERCATO COMUNE AI TRAFFICI DI CABOTAGGIO	» 19
11) ACCORDI INTERNAZIONALI DI PESCA	» 21
a) <i>Pesca nelle acque antistanti la Tunisia</i>	» 21
b) <i>Accordo di pesca italo-iugoslavo</i>	» 21
c) <i>Collaborazione tra l'Italia e la R.A.U.</i>	» 22
d) <i>Collaborazione con Paesi africani</i>	» 22
e) <i>Commercio estero dei prodotti ittici</i>	» 22
f) <i>Esame della pesca in sede internazionale</i>	» 22
g) <i>F.A.O. (Organizzazione dell'O.N.U. per l'alimentazione e l'agricoltura)</i>	» 22
12) SULLA DISCRIMINAZIONE DI BANDIERA	» 23
13) PROBLEMI ATTUALI DI POLITICA MARINARA INTERNAZIONALE	» 26
14) IL CONVEGNO COLOMBIANO INTERNAZIONALE DI GENOVA E LA CONFERENZA DEL MARE	» 27
15) RICERCHE E STUDI	» 27
PARTE IV.	
16) ASPETTI AMMINISTRATIVI CONNESSI CON LO STATO DI PREVISIONE	» 28
a) <i>Stanziamenti ed impegni derivanti da leggi recenti</i>	» 28
b) <i>Assicurazioni contro i rischi di guerra</i>	» 29
c) <i>Proprietà navale</i>	» 29
d) <i>Conclusioni</i>	» 30
DISEGNO DI LEGGE	» 32

PREMESSA

ONOREVOLI SENATORI. — Lo stato di previsione della spesa che dobbiamo esaminare, è stato presentato al Senato il 26 gennaio 1962; a pochi mesi cioè dalla discussione ed approvazione dello Stato di previsione precedente (esercizio 1961-62) sul quale abbiamo avuto l'ampia e documentata relazione del senatore Giacinto Genco che fu presentata all'Assemblea il 16 ottobre 1961. Lo stato di previsione fu successivamente approvato nella seduta del 20 ottobre 1961.

A distanza di così breve tempo dobbiamo riconoscere che le linee generali di una efficiente politica di sviluppo della nostra Marina mercantile rimangono sostanzialmente quelle che sono state prospettate e discusse, prima in Commissione e poi in Assemblea, nei diversi interventi e nelle dichiarazioni dell'allora Ministro della marina mercantile, senatore Raffaele Jervolino.

All'atto della presentazione di questo stato di previsione, non si sono verificate notevoli modificazioni per la risoluzione dei problemi allora prospettati ed ancora da risolvere nell'ambito della specifica competenza ministeriale.

Possiamo perciò attingere gli elementi necessari per un esame dell'attuale situazione, non soltanto dagli atti ufficiali del Parlamento ed in particolare di quelli del Senato riportati nelle esaurienti relazioni sui bilanci degli anni finanziari precedenti (1); ma anche in base a quelli raccolti e pubblicati dall'Ufficio studi del Ministero della marina mercantile, a cui facciamo riferimento (2).

(1) Cfr.: Per la presente legislatura: Atti del Senato - Disegni di legge e relazioni:

1) Documento n. 27-A senatore A. Tartufoli, esercizio 1958-59;

2) Documento n. 630-A senatore P. C. Restagno, esercizio 1959-60;

3) Documento n. 939-A senatore A. Florena, esercizio 1960-61;

4) Documento n. 1705-A senatore G. Genco, esercizio 1961-62.

(2) Cfr.: La marina mercantile nel 1960 - a cura dell'Ufficio studi economici del Ministero della marina mercantile - Roma, 1962.

Nel tempo stesso formuliamo il desiderio che tale importante pubblicazione ministeriale venga ogni anno a noi presentata dal Ministro della marina mercantile in precedenza della discussione dei bilanci da approvare (3).

* * *

Mentre possiamo direttamente riferirci a quanto abbiamo esaminato e discusso recentemente per attingere gli elementi necessari ad esprimere un giudizio consapevole e formulare proposte sugli indirizzi da seguire nell'ambito delle attività proprie del Ministero della marina mercantile, pur tuttavia dobbiamo soffermarci su alcuni aspetti del complesso generale della politica da seguire per lo sviluppo delle attività marinare, specialmente per quanto riguarda alcuni argomenti che non furono in precedenza trattati; oppure che in questi ultimi mesi hanno avuto notevole rilievo sia in campo nazionale che internazionale.

Dobbiamo infine rilevare che la recente approvazione del disegno di legge n. 1179, presentato dal Governo al Senato il 19 luglio 1960 sul riordinamento dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale (P.I.N.), ha concluso un lungo dibattito che si è prolungato per oltre un anno e mezzo con autorevoli interventi in Aula e in Commissione che hanno spesso interessato argomenti di carattere generale per lo sviluppo ed il potenziamento della nostra Marina

(3) Da tale pubblicazione si rileva ad esempio che la flotta mercantile italiana ha continuato nella sua ripresa, che pur mantenendosi in limiti non elevati, è passata da t.s.l. 5.064.681 nel 1959 a t.s.l. 5.165.980 al 30 dicembre 1960 con un aumento del 4 per cento. Dobbiamo tuttavia rilevare che l'età media del naviglio rimane sempre notevole in quanto le navi miste e passeggeri di età superiore ai 25 anni costituiscono ancora il 37,5 per cento del totale; e quelle di tipo speciale il 40 per cento del totale del tonnellaggio. Sulla efficacia dei recenti provvedimenti legislativi relativi ai contributi per la demolizione di vecchie unità e per le nuove costruzioni, nonché delle norme per l'esercizio del credito navale riportiamo gli elementi attuali nella parte III della presente relazione (Stanziamenti ed impegni derivanti da leggi recenti).

mercantile. Mi sembra sufficiente ricordare al riguardo che il disegno di legge fu portato all'esame dell'Assemblea circa un anno dopo la sua presentazione, con due relazioni — una di maggioranza ed una di minoranza — (4); e che soltanto dopo una recente e notevole elaborazione che portò a sostanziali modifiche accuratamente studiate e discusse con l'attuale Ministro onorevole Cino Macrelli, esso fu finalmente approvato, in sede deliberante dalla 7^a Commissione legislativa nella sua seduta del 18 aprile passato (5).

Deve sottolinearsi l'importanza politica del nuovo provvedimento, attualmente all'esame della Camera dei deputati, in quanto con esso viene espressa la chiara direttiva che le concessioni dei servizi marittimi di *preminente interesse nazionale* vengano assegnati a società di navigazione direttamente gestite o controllate dallo Stato. Essi debbono svolgersi al livello di prestigio ed efficienza richiesto dalla politica nazionale dei rapporti di scambio con gli altri Paesi, soddisfacendo alle richieste sociali delle nostre comunicazioni marittime; e quindi non possono seguire soltanto le libere esigenze dei noli marittimi aventi equilibri economici esclusivamente commerciali.

PARTE I.

1. — ATTIVITÀ MINISTERIALE IN CAMPO NAZIONALE ED INTERNAZIONALE

Le attività marittime attuali di tutti i Paesi civili, i moderni indirizzi nelle costruzioni e nell'impiego del naviglio, le modifiche sostanziali delle attrezzature dei porti, e quelle per il controllo della navigazione, hanno determinato in modo sempre più in-

(4) Cfr.: Relazione di maggioranza n. 1179-A Senatore Armando Angelini - presentata all'Assemblea il 26 giugno 1961.

Relaz. di minoranza n. 1179-A-bis, Senatori Zucca e Sacchetti - presentata all'Assemblea il 14 luglio 1961.

(5) Cfr.: Stenografico della Seduta in sede deliberante della 7^a Commissione del 18 luglio 1961 - f.f. relatore Corbellini.

tenso nuovi orientamenti e richiesto diretti interventi dei singoli Stati che hanno la loro flotta mercantile in sviluppo ed alla quale necessitano provvedimenti ed assistenza da parte delle proprie autorità governative.

Preciseremo in seguito in appositi capitoli alcuni tra i più importanti problemi che sono attualmente sul tappeto e che direttamente interessano la Marina mercantile italiana.

In linea generale possiamo subito riconoscere che l'azione del Ministero deve svolgersi in modo da garantire la libera partecipazione ai traffici mondiali delle navi non soltanto italiane, ma di qualunque bandiera. Questo problema di essenziale importanza ha oggi necessità di venire attentamente esaminato come vedremo.

È inoltre compito diretto del Ministero della marina mercantile quello di partecipare attivamente alle riunioni ed ai consessi che si stanno occupando dell'unificazione delle condizioni tecniche di esercizio della navigazione, al fine di adottare i provvedimenti idonei alle esigenze della nostra marina, adeguando le norme italiane a quelle internazionali. Ricordiamo che l'attività ministeriale attualmente si esplica con la diretta partecipazione, in sede internazionale, all'I.M.C.O. (Organizzazione intergovernativa consultiva marittima). Tale Organizzazione iniziò la sua attività nel 1959; ed ha attualmente acquistato notevole prestigio dal numero di adesioni ottenute, per proseguire nella sua opera con intensità e concretezza, secondo le esigenze sempre crescenti dei traffici marittimi.

Il contributo italiano ai lavori dell'Organizzazione risulta particolarmente attivo ed apprezzato; e l'Italia, in relazione alla sua preminente posizione marittima, è stata rieletta nel 1961 come membro del Consiglio e del Comitato della sicurezza marittima, ottenendo, in quest'ultimo, anche la vice presidenza.

In base alla legge 23 febbraio 1961, n. 238 (6) l'Italia ha ratificato la Conven-

(6) Ratifica della Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento delle acque marine da idrocarburi (Londra, 12 maggio 1954).

zione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento delle acque da idrocarburi, firmata a Londra il 12 maggio 1954. Gli studi condotti per l'applicazione della Convenzione hanno dato la possibilità alla Delegazione italiana, che ha partecipato alla recente Conferenza di Londra sulla prevenzione dell'inquinamento delle acque (del 24 marzo-13 aprile 1962), di portare un elevato e diretto contributo per la revisione della Convenzione del 1954.

La Delegazione italiana, in tale occasione si è dimostrata un efficace elemento equilibratore tra contrastanti tesi, talvolta ispirate da opposti interessi. Essa ha in tal modo contribuito a consolidare il prestigio italiano nell'autorevole Concesso internazionale.

È stato recentemente pure apprezzato l'apporto dell'Italia ai lavori dell'Euratom e dell'O.E.C.E., per la valorizzazione dei problemi connessi con la propulsione nucleare navale ed, in particolare, per stabilire le modalità di accettazione della nave termonucleare « Savannah » nel mare territoriale e nei porti italiani. Il problema per la sua grande importanza deve essere attentamente seguito.

Ho ritenuto di mettere in evidenza questa apprezzabile attività ministeriale, perchè avrò occasione di fermarmi, nei capitoli seguenti, su altri problemi marittimi d'importanza internazionale assai delicati e complessi che attualmente si trovano all'esame di Consessi internazionali.

2. — SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE

L'attività ministeriale è stata notevole nello scorcio dell'esercizio 1961-62, per la soluzione di alcuni problemi di particolare rilievo nel campo della sicurezza della navigazione: ne faccio un breve cenno perchè essi costituiscono, a mio avviso, la premessa per l'attuazione di altri provvedimenti che attualmente sono allo studio e che ci auguriamo possano venire sollecitamente risolti.

Tra i più notevoli provvedimenti già presi ritengo di segnalare i seguenti:

a) le disposizioni emanate per le condizioni di sicurezza di alcuni tipi speciali di

navi, come ad esempio per gli aliscafi, con particolare riferimento alle condizioni di esercizio e alla dotazione dei mezzi di salvataggio;

b) le norme per il controllo della sicurezza del trasporto occasionale di passeggeri, durante la stagione estiva, su piccole unità;

c) le disposizioni relative al trasporto di automezzi su navi e su galleggianti; e quelle per il trasporto di granaglie alla rinfusa secondo i nuovi criteri che verranno seguiti nell'applicazione della Convenzione internazionale sulla salvaguardia della vita umana in mare (Londra, 1960);

d) il completamento del servizio meteorologico per le navi operanti nel Mediterraneo;

e) le norme di sicurezza per il trasporto di materie radioattive.

Dei provvedimenti recentemente messi allo studio e di prossima attuazione, mi limito a ricordare, tra i più importanti, i seguenti:

a) norme generali per la sicurezza delle navi a propulsione nucleare di cui ho fatto cenno (7);

b) norme per la sicurezza delle navi da diporto;

c) organizzazione di alcuni settori del servizio radio-mobile e del servizio costiero marittimo;

d) perfezionamento delle comunicazioni dirette con piccole navi, allo scopo di migliorare l'organizzazione della sicurezza e del salvataggio (8).

(7) Il poderoso problema da tempo all'esame dell'Euratom e dell'O.E.C.E. fu discusso ed approfondito anche in Convegni internazionali qualificati: Conferenza di Bruxelles - aprile 1961; Convegno Colombiano internazionale delle comunicazioni - Genova, ottobre 1961. Cfr.: F. Berlingieri: « La propulsione nucleare nel diritto della navigazione ». G. Corbellini: « Sviluppo e innovazioni nelle dimensioni fisiche e sociali delle Comunicazioni ».

(8) A tal fine, nel passato mese di marzo 1962, sono già state effettuate esercitazioni pratiche per le navi da pesca, piccole navi passeggeri, da traffico e stazioni costiere, con viva soddisfazione e compiacimento di tutte le categorie interessate.

Debbo anche ricordare che al disegno di legge n. 802 del 1960, relativo alla sicurezza della navigazione e della vita umana in mare, che fu approvato dalla nostra 7^a Commissione il 18 febbraio 1960, la Camera dei deputati ha apportato alcuni emendamenti che dovremo esaminare il più sollecitamente possibile. Ma possiamo ugualmente assicurare che tale provvedimento, quando verrà promulgato, costituirà un deciso progresso in tale delicata ed importante materia.

Non dobbiamo dimenticare che le disposizioni vigenti, di carattere regolamentare, per la loro vetustà, sono ormai superate. Esse risalgono, per il trasporto dei passeggeri al 1897; per l'imbarco, il trasporto in mare e lo sbarco delle merci pericolose al 1903 e per il regolamento di sicurezza al 1932; occorre quindi che il nuovo provvedimento divenga rapidamente operante, perchè il Ministero provveda sollecitamente all'emanazione dei nuovi regolamenti di applicazione: e noi possiamo assicurare che la 7^a Commissione collaborerà in modo che gli emendamenti proposti dalla Camera vengano rapidamente approvati anche dal Senato (9).

3. — LAVORO MARITTIMO

A) *Contratti collettivi*

Tra i compiti più importanti, di competenza ministeriale, per la tutela ed il controllo delle attività svolte nei vari ed ampi settori della navigazione marittima, vi è quello di occuparsi direttamente dello sviluppo delle attività sindacali.

In tale settore dobbiamo rilevare che i Contratti collettivi nazionali di lavoro per l'arruolamento degli equipaggi, sia sulle navi da carico superiori a 500 tonnellate di stazza lorda, sia su quelle passeggeri superiori a 50

(9) Disegno di legge n. 802 (Senato) del 18 novembre 1959 — Approvato il 18 febbraio 1960 — Disegno di legge n. 2082 (Camera). Disegno di legge n. 802-B trasmesso dalla Camera al Senato il 24 aprile 1962. Attualmente all'esame della 7^a Commissione in sede deliberante.

tonnellate di stazza lorda, sono scaduti il 31 dicembre 1961. Le trattative per il rinnovo sono tuttora in corso, e noi auspichiamo fin d'ora che esse si svolgano rapidamente in modo favorevole nel comune interesse degli armatori e del personale navigante.

B) *Idoneità fisica della gente di mare*

Altro problema sindacale di particolare interesse è quello che riguarda l'idoneità fisica della gente di mare. L'apposito provvedimento legislativo (10) è stato approvato dalla 7^a Commissione in sede deliberante nella sua seduta del 15 dicembre 1961; ed attualmente esso si trova all'esame della Camera dei deputati. Dobbiamo inoltre ricordare che la nostra Commissione nella stessa seduta, ha pure approvato la proposta di iniziativa del senatore Basilio Focaccia (11) relativa alle disposizioni sull'assistenza dei marittimi dichiarati temporaneamente idonei alla navigazione.

Ci risulta che, in aggiunta a questi provvedimenti, è già stato predisposto dal Ministero uno schema di decreto del Presidente della Repubblica concernente modifiche ad alcuni articoli del primo e secondo elenco delle infermità ed imperfezioni fisiche della gente di mare (12); e ciò allo scopo di precisare, dal punto di vista clinico, i criteri valutativi per alcune particolari infermità ed imperfezioni.

C) *Preparazione professionale del personale marittimo*

Tra gli importanti problemi che debbono formare oggetto di attento studio ed esame del Ministero vi è quello della preparazione

(10) Documento n. 1521. Modifiche ed integrazioni del regio decreto legge 12 dicembre 1933, n. 1773; legge 22 gennaio 1934, n. 244 e accertamento della idoneità fisica della gente di mare.

(11) Disegno di legge n. 1762 « Assistenza a favore dei marittimi dichiarati temporaneamente idonei alla navigazione », approvato dal Senato il 15 dicembre 1961.

(12) Cfr.: allegato al regio decreto-legge 14 dicembre 1933, n. 1773, conferito in legge 22 gennaio 1934, n. 244.

del personale marittimo che si deve mantenere continuamente adeguata al prodigioso sviluppo degli strumenti di sicurezza e di controllo della navigazione determinato dall'impiego dell'elettronica strumentale, ed in particolare dell'ormai sempre più esteso uso del radar.

Dobbiamo riconoscere che attualmente non esiste una scuola di indirizzo specializzato per il personale marittimo mercantile che sia munita di apposite attrezzature; e pertanto si rende sempre più necessario che vengano prese concrete intese tra il Ministero della marina mercantile e quello della difesa-marina (con eventuale concorso dell'Istituto superiore delle telecomunicazioni) allo scopo di poter effettuare dei corsi appositi nei più importanti centri marittimi. Essi intanto hanno avuto inizio, in via sperimentale, presso l'esistente Centro di addestramento della Marina militare S.I.O.C. di Taranto; il primo corso (della durata minima strettamente indispensabile di nove giorni) si è aperto il 15 febbraio 1962 e si prevede di istituirne almeno altri sei per addestramento dell'uso del radar da parte degli Ufficiali di coperta della Marina mercantile.

Il breve periodo di addestramento e la esiguità dei corsi prevista, specialmente in considerazione che il numero degli Ufficiali da addestrare è notevole, ci suggerisce di pregare il signor Ministro di esaminare direttamente la possibilità di istituire sollecitamente apposite Scuole di addestramento presso i centri marittimi più importanti (13), e che non si limitino solo alla conoscenza dell'uso del radar, ma amplifichino la materia in tutti i campi in cui l'elettronica interviene come strumento di sicurezza della navigazione, nel rilevamento, nella segnalazione e nel controllo di notizie, di ordini e di manovre.

D) Collocamento della gente di mare — Previdenza ed assistenza — Igiene e abitabilità a bordo degli equipaggi.

a) Ci limitiamo a rilevare che nel recente Accordo sindacale per il collocamento

(13) Risulterebbe la possibilità di istituire scuole di addestramento presso i centri marittimi di Genova, Napoli, Venezia e Palermo.

della gente di mare, (stipulato il 20 dicembre 1961) è stata prevista la costituzione di una apposita Commissione paritetica, composta di 4 rappresentanti dell'armamento e di 4 rappresentanti delle Organizzazioni sindacali, che dovrà procedere alla formulazione di proposte che saranno vagliate dal Ministero, prima della loro conversione in norme regolamentari. Formuliamo l'augurio, nell'interesse delle attività marinare, che il delicato e complesso lavoro, appena iniziato, si compia con sollecitudine addivenendo ad una decisione di piena soddisfazione di entrambe le parti contraenti;

b) un aspetto che deve essere ancora perfezionato nell'ambito delle provvidenze a favore del personale marittimo è quello della previdenza marinara.

Con l'applicazione della legge 12 ottobre 1960, n. 1183, per la previdenza marinara sui miglioramenti alle pensioni della Cassa nazionale, sono stati apportati provvedimenti in favore dei pensionati della previdenza marinara, approvati dalla 7^a Commissione, di cui abbiamo a suo tempo valutato la consistenza specialmente nell'esame degli aumenti stabiliti sui valori minimi delle pensioni. Ci risulta che nella prima applicazione della legge, in conseguenza di tali aumenti, si sono riscontrate delle difficoltà nel conservare il necessario equilibrio della situazione patrimoniale della Cassa nazionale per la previdenza marinara. Si riconosce pertanto la opportunità di adottare con sollecitudine provvedimenti che siano atti a consentire che tale equilibrio venga sollecitamente ristabilito, per non aggravare ulteriormente la pesantezza del bilancio della Cassa stessa. Segnaliamo pertanto il problema al signor Ministro perchè faccia con sollecitudine esaminare la situazione e di provvedere in modo adeguato;

c) altro problema da rilevare è quello del miglioramento dell'igiene ed abitabilità degli equipaggi a bordo delle navi mercantili.

Occorre, a nostro avviso, procedere alla revisione delle vecchie norme sancite dalla legge 16 giugno 1939, n. 1045, in quanto che ormai, dopo 23 anni, il progresso della tecnica costruttiva delle navi rende largamente possibile di aumentare doverosamente il con-

forto e l'igiene degli equipaggi nelle ore di riposo che debbono trascorrere durante la navigazione.

Preghiamo il signor Ministro di interessarsi anche di tale argomento per elevare la dignità del lavoro di bordo, in modo consono ai dettati della moderna possibilità, offerti dal progresso della tecnica delle costruzioni navali.

4. — LAVORO PORTUALE

Riteniamo di intrattenerci in modo particolare, se pur brevemente, sull'ordinamento del lavoro portuale, perchè esso, nel nostro Paese, ha un carattere eminentemente pubblicistico, e quindi continuo; pertanto lo Stato, e per esso il Ministero della marina mercantile, deve sorvegliarne le attività e tutelarne gli sviluppi a mezzo dei propri organi centrali e periferici (14).

Debbo per chiarezza ricordare — in primo luogo a noi stessi — che il Ministero della marina mercantile assume per istituto, nella sua esclusiva competenza, delle mansioni che sono essenziali per lo svolgimento delle attività portuali su di un complesso di lavoratori *permanenti* che al 31 dicembre del 1961 era di 13.657 unità (15); e per quelle

(14) Nel settore del lavoro portuale spettano alla competenza del Ministro della marina mercantile le seguenti funzioni:

1) controllo ispettivo sulle compagnie e sui gruppi di lavoratori portuali;

2) aggiornamento delle norme di massima per il reclutamento delle maestranze;

3) stimolo dell'attività del Comitato centrale del lavoro portuale e della Commissione di studio per la produttività delle operazioni portuali, promuovendo riunioni di tali consessi e sottoponendo al loro esame i più vitali problemi che interessano il settore;

4) di concerto con il Ministero del lavoro e previdenza sociale, con l'I.N.A.I.L., l'I.N.A.M. e le associazioni sindacali di categoria sovrintende ai lavori di revisione delle prestazioni e della determinazione dei contributi ai lavoratori portuali;

5) disciplina sia le attività che l'estensione del lavoro portuale negli approdi minori, dove essa non sussiste, sia nell'accordare dispense dalla riserva riconosciuta alle compagnie e ai gruppi portuali là dove essa è vigente.

(15) Il Ministero segue la variazione della consistenza numerica dei lavoratori portuali iscritti nei registri (*permanenti*), di quelli associati nelle

dei lavoratori *occasional*i, che nell'anno 1961 hanno prestato 1.590.808 giornate lavorative rispetto a 1.446.865 del 1960; cioè con un aumento di 143.943 giornate, pari al 10 per cento.

Gli obiettivi che l'Amministrazione, in questa sua particolare mansione deve seguire sono evidentemente quelli di rendere sempre più efficiente e redditizio il lavoro di carico e scarico nei porti, al fine di realizzare, a mezzo di una razionale utilizzazione delle maestranze e delle attrezzature portuali, il massimo rendimento unito alla maggiore efficienza.

Il controllo dei costi della mano d'opera per la così detta *giornata vissuta* deve ottenere che essa risulti adeguata alla produttività complessiva degli impianti e, nel tempo stesso, mantenersi competitiva con quella dei similari porti stranieri (16), specialmente se questi interessano zone di influenza terrestri che possono essere comuni allo stesso fine. Anche il costo dei servizi resi dalle imprese portuali viene controllato dall'Amministrazione, la quale agisce con azione propulsiva e coordinatrice nella compilazione dei regolamenti locali per la prevenzione degli infortuni sul lavoro in porto, al fine di stimolare l'azione di norme e di misure antinfortunistiche razionali, utilizzando moderne ed efficaci attrezzature.

Faremo riferimento a questi brevi cenni sulle esigenze tecniche del lavoro portuale nel capitolo che abbiamo riservato alle opere portuali ed alle relative attrezzature (capitoli 6 e 7).

5. — DEMANIO MARITTIMO

Rilevo che nel decorso anno l'utilizzazione dei beni demaniali marittimi, soprattutto ai fini turistici balneari, ha avuto un ulteriore,

compagnie e nei gruppi e di quelli *occasional*i ai quali si ricorre in misura variabile nei vari porti in relazione alla presenza ed intensità del traffico.

(16) La *giornata vissuta* dei porti italiani ha avuto nel passato quinquennio le seguenti retribuzioni:

anno 1956 L. 2.388

» 1961 » 3.254

con l'aumento di lire 866 pari al 37 per cento.

notevole incremento. È questo un diretto fenomeno collegato con l'aumento della economia e del reddito nazionale.

Da un'indagine statistica recentemente effettuata è risultato che sono attualmente in corso, lungo tutto il litorale nazionale le seguenti concessioni demaniali: n. 320 concessioni per atti quindicennali — di competenza delle Direzioni marittime —; n. 1457 concessioni per atti di durata ultraquindicennale — di competenza ministeriale —; n. 23.320 per licenze fino a quattro anni — di competenza delle Capitanerie di porto.

Tale incremento di attività non ha, purtroppo, trovato riscontro in un aumento dei mezzi e del personale destinati — sia al centro che in periferia — agli uffici addetti all'amministrazione, alla tutela ed alla polizia del demanio marittimo. Al contrario la situazione, sotto tale profilo, si è ulteriormente aggravata, così da rendere a nostro avviso, non più procrastinabile l'adozione di adeguati provvedimenti intesi a potenziare i servizi addetti all'amministrazione del demanio marittimo (17).

Ho potuto rilevare che sono state emanate circolari e disposizioni di massima dirette a rendere più razionale ed uniforme l'azione degli Organi periferici, intese a evitare speculazioni ed accaparramenti di arenili e di spiagge, ed a far sì che le spiagge stesse siano riservate nella misura massima possibile al libero accesso del pubblico, richiamando anche la responsabilità personale dei dirigenti degli uffici locali. Al riguardo deve riconoscersi però che l'azione svolta nel campo demaniale dalle Capitanerie di Porto, già oberate da altri compiti di istituto, pur essendo meritevole di ogni elogio, non è assolutamente possibile che venga aumentata chiedendo al personale delle Capitanerie stesse ulteriori sacrifici.

Sarebbe invece sommamente opportuna, a nostro parere, l'istituzione di un nuovo ruolo periferico, composto di personale tecnico (geometri, disegnatori, eccetera), che possa efficacemente coadiuvare gli ufficiali di porto nei loro compiti di istituto, soprattutto per

(17) Per il problema generale delle piante organiche del personale vedi Parte IV, punto d).

quanto riguarda lo svolgimento di accertamenti di carattere tecnico — rilevamenti catastali, misurazioni di terreni, compilazioni di mappe e planimetrie, eccetera. L'istituzione di tale nuovo ruolo di personale periferico comporterebbe l'emanazione di apposito provvedimento legislativo, che il Ministro dovrebbe avanzare con opportune proposte, al Parlamento.

Malgrado queste difficoltà noi siamo sicuri che l'amministrazione continuerà ad incrementare l'azione già efficacemente iniziata negli scorsi anni, intesa ad eliminare le indebite occupazioni, gli sconfinamenti, le innovazioni non autorizzate ed in genere tutti gli abusi perpetrati a carico dei beni stessi; nonchè a regolarizzare con atti formali, così come stabilito dalle norme vigenti, le concessioni che comportano costruzioni a carattere stabile.

Con l'entrata in vigore della recente legge 21 dicembre 1961, n. 1501 (18), si è avuto un ulteriore aggravamento della situazione di lavoro degli uffici centrali addetti all'amministrazione del demanio marittimo.

Com'è noto infatti tale legge, innovando radicalmente il sistema finora vigente *ed in contrasto con l'indirizzo generale sul decentramento*, ha demandato agli organi centrali dei Ministeri della marina mercantile e delle finanze la determinazione della misura dei canoni di quasi tutte le concessioni di demanio marittimo, compito finora spettante agli uffici periferici delle due Amministrazioni (19).

* * *

La tendenza ad utilizzare il demanio marittimo per scopi diversi da quelli tradizionali inerenti l'attività turistico-balneare, si è mantenuta costante, per cui lungo il litorale nazionale continuano a sorgere importanti stabilimenti e complessi industriali, nell'intento di ottenere notevoli riduzioni sui costi di produzione, specie per quel che riguarda le materie prime.

(18) « Adeguamento di canoni demaniali e dei sovracani dovuti agli enti locali ».

(19) Cfr.: Dichiarazioni del Ministro G. Medici fatte a Modena il 13 maggio 1962.

Nel passato, l'industria petrolifera era quella maggiormente portata a realizzare i propri impianti sul demanio marittimo e zone limitrofe; ora si verifica, invece, una continua e pressante richiesta di aree nelle zone costiere da parte di importanti complessi industriali che si dedicano alla produzione di prodotti siderurgici e chimici.

Per citare i più recenti basterà indicare gli importanti impianti, tuttora in corso di sviluppo, nella zona di Augusta i quali, nello spazio di pochi anni, hanno completamente trasformato il predetto porto in uno dei maggiori empori marittimi; il complesso industriale da poco sorto nel porto-canale di Ravenna, costituito da impianti petroliferi e da stabilimenti per la produzione di fertilizzanti, di gomma sintetica ed altri prodotti chimici; lo sviluppo industriale realizzato nel porto di Milazzo dove da poco tempo è entrato in funzione l'importante raffineria di oli minerali della Società Mediterranea, la quale ha in programma di aumentare, in maniera sensibile, in breve la propria capacità; lo stabilimento della Montecatini di Brindisi per la produzione in massa di prodotti chimici vari. Oltre ciò si menzionano il progetto, già in corso di attuazione, per il nuovo centro siderurgico di Taranto da parte della Italsider e quello di Vado Ligure a cura di un gruppo industriale facente capo alla Fiat, che si prevede di prossima attuazione.

L'aumento delle attività industriali che deriva dal rigoglioso sviluppo della economia e del reddito, deve fin da ora far prevedere che anche nell'utilizzazione delle aree demaniali marittime dovrà verificarsi una nuova attività nella quale è necessario fermare fin da ora l'attenzione per non ritardare troppo l'attuazione dei necessari provvedimenti.

6. — OPERE MARITTIME

Il problema che maggiormente interessa oggi i principali porti italiani è quello della

loro inadeguatezza rispetto al volume dei traffici svolti (20).

Al fine di avviare a soluzione tale problema, che si va accentuando a mano a mano che i traffici si espandono, sono stati predisposti dal Ministero dei Lavori pubblici programmi di nuove opere, riguardanti in modo particolare i quattro principali porti italiani (Genova, Venezia, Napoli e Trieste); opere che consentiranno ai porti medesimi di assolvere gli importanti compiti che ad essi incomberanno nella fase di sviluppo economico già in atto, nella quale la capacità competitiva dovrà svolgersi sempre più intensamente, anche su piano internazionale.

Mi limito a ricordare che nel porto di Genova, tale programma prevede il miglioramento di talune opere interne nel porto vecchio, quali l'avanzamento e l'allargamento di alcune banchine e la costruzione di nuovi approdi con relativo arredamento meccanico nel bacino di Sampierdarena, la costruzione di nuovi accosti alla foce del Polcevera all'esterno dell'attuale porto, la trasformazione del molo Nino Ronco in sporgente banchinato da attrezzarsi adeguatamente per merce alla rinfusa, la trasformazione dell'attuale porticciolo dei petroli in località Mulledo in apposito scalo capace di assorbire un traffico di circa 10 milioni di tonnellate di oli minerali, la costruzione di un quinto bacino di carenaggio ed altre ancora.

Opere di più largo respiro saranno invece previste nel progetto di sviluppo e di potenziamento del grande emporio ligure, per il quale il Consorzio Autonomo del Porto di Genova, autorevolmente presieduto dal generale Ruffini, ha bandito un concorso nazionale a premi.

(20) In recenti convegni specializzati si è ripetutamente affermato che lo sviluppo rapido del tonnello e delle attrezzature di bordo delle navi mercantili da carico secco e liquido e da viaggiatori (che ormai ha reso economici i rapporti marittimi con navi dal dislocamento di oltre 100.000 tonn.) rende sempre più *obsolescenti* le attrezzature anche dei porti che pochi anni or sono si ritenevano tra i più modernamente attrezzati. Questo fenomeno ormai diffuso in tutti i Paesi del mondo, assume attualmente particolare gravità per i porti italiani.

Nel porto di Venezia è previsto il trasferimento del punto franco nella zona di Marghera, la costruzione in questa di un nuovo molo operativo a carattere commerciale, la costruzione di due stazioni marittime, di cui una per le navi passeggeri e a traffico misto nella zona insulare di S. Basilio, il miglioramento della sistemazione ferroviaria del bacino di Marittima.

Le opere di notevole rilievo riguardano la definitiva sistemazione degli apprestamenti di ricezione degli oli minerali (darsena petroli) e la deviazione dai canali urbani del centro storico della Città di Venezia, del transito delle petroliere e di altre navi trasportanti merci pericolose. Vi sono inoltre altre opere da eseguire nella zona industriale di Ravenna e per il completamento di quelle del canale Corsini.

Per tali opere la legge 13 giugno 1961, numero 528 ha posto a disposizione del Ministero dei lavori pubblici la somma di lire 3 miliardi (21).

Per il porto di Napoli il problema del potenziamento si inserisce nel quadro dello sviluppo industriale del Mezzogiorno e nella prospettiva di più intensi traffici con i paesi del continente africano; il porto attende, stante l'intenso movimento petrolifero, il completamento della darsena petroli, l'escavazione dei fondali in alcune banchine operative, la creazione di quattro nuove darsene nel settore di levante del porto, la costruzione di una stazione marittima sussidiaria da destinare al traffico dei passeggeri del Mediterraneo, onde decongestionare il molo Beverello e rendere disponibili gli approdi del molo Angioino per il traffico transoceanico.

Nel porto di Trieste i due moli operativi (V e VI) del porto franco nuovo sono ormai

(21) La spesa per le opere marittime a carico del Ministero dei lavori pubblici è stata aumentata da milioni 1.970 dell'esercizio 1961-62 a milioni 5.420 con un aumento di milioni 3.450 in relazione alla citata legge 13 giugno 1961, n. 528, ed alla successiva 14 novembre 1961, n. 1268, concernenti rispettivamente provvidenze per il completamento del Porto Canale Corsini e della zona industriale di Ravenna in aggiunta ai lavori da eseguirsi nel porto di Venezia e la costruzione dell'ente autonomo del Porto di Palermo.

inadeguati a soddisfare le esigenze di un rapido smaltimento dei grandi carichi, per cui si è resa necessaria la costruzione del molo VII, in via di ultimazione, onde porre il porto di Trieste in condizione di competere con i vicini porti jugoslavi e con quelli del Mar del Nord e del Baltico offrendo un più comodo asilo alle navi e servizi corrispondenti al bisogno di una celere esecuzione delle varie operazioni portuali.

Al riguardo occorre però rilevare che gli ordinari stanziamenti di fondi sull'apposito capitolo del bilancio del Ministero dei lavori pubblici sono assolutamente insufficienti, talchè ogni necessità dei porti nazionali non trova, nella migliore delle ipotesi, che parziale soddisfazione e comunque sempre in misura del tutto inadeguata alle reali esigenze dei porti stessi.

L'Amministrazione marittima, deve portare rapidamente a termine pertanto, lo studio già inserito di un piano per il potenziamento dei porti marittimi nazionali, d'intesa con il competente Ministero dei lavori pubblici.

Sulla necessità di tale compito richiamiamo anche in questo caso l'attenzione del signor Ministro. Per questo motivo ho ritenuto di fare un cenno alle sole necessità dei porti maggiori: ma il problema generale della sistemazione dei porti deve venire risolto in modo organico con un programma completo: e su tale importante argomento ritorneremo quando verrà al nostro esame il bilancio del Ministero dei lavori pubblici.

7. — ATTREZZATURE MARITTIME PORTUALI E LORO ESERCIZIO

a) In tema di attrezzature meccaniche portuali per il carico, lo scarico ed il trasporto delle merci, occorre tenere presente che, in base alla vigente legislazione, la proprietà di tali attrezzature può essere dello Stato, o di enti pubblici, ovvero di privati.

Nei maggiori porti nazionali la gestione dei mezzi meccanici è affidata a speciali enti pubblici, istituiti con legge per ogni porto; ed i mezzi stessi costituiscono patrimonio di ciascun ente, sia nel caso che ad esso siano stati conferiti dallo Stato al momento

della loro costituzione, sia nell'eventualità che siano stati successivamente acquistati dall'ente medesimo con le disponibilità finanziarie del proprio bilancio.

Solo raramente i privati prendono l'iniziativa di installare nei porti, a proprie spese, apparecchi di sollevamento destinati esclusivamente e prevalentemente a soddisfare le esigenze della generalità degli utenti (« Termini », « Italgas » e « Cinciari » a Civitavecchia).

Nei porti nazionali operano, in prevalenza, attrezzature meccaniche di proprietà dello Stato, concesse a privati ovvero direttamente gestite dalle Capitanerie di Porto.

L'Amministrazione dello Stato cui compete dotare le banchine di attrezzature meccaniche, è quella dei Lavori pubblici, mentre l'Amministrazione cui spetta provvedere alla gestione di dette attrezzature è la Marina mercantile.

In concreto, la concessione a privati della gestione di meccanismi di sollevamento di proprietà demaniale è limitata a pochi casi riguardanti generalmente Compagnie dei lavoratori portuali; mentre nei porti di una certa importanza, quali Savona, La Spezia, Livorno, Ancona, Cagliari, Messina, Palermo e Siracusa, i meccanismi stessi sono direttamente gestiti dalle Capitanerie di Porto, attraverso « Aziende dei Mezzi Meccanici » aventi proprio bilancio autonomo.

Nel quadro di una politica di sviluppo dell'intero sistema portuale nazionale è evidente che il potenziamento delle attrezzature è di importanza fondamentale. Si tratta di opere marittime che possono essere definite di infrastruttura e la cui realizzazione è strettamente legata a quella delle opere marittime di struttura, quali le banchine, le dighe, le escavazioni, i bacini, eccetera.

Come ho già accennato, tutta la competenza relativa alle opere marittime, sia quella ora definita di struttura e di infrastruttura portuale, siano tutte le altre che abbiano comunque attinenza col mare, appartiene al Ministero dei lavori pubblici; il quale, al riguardo, dispone nel proprio bilancio di capitoli di spesa i cui stanziamenti ormai deb-

bono ritenersi inadeguati alle effettive esigenze.

Circa le particolari esigenze di infrastruttura portuale rappresentate dalle attrezzature meccaniche e relative pertinenze (binari di scorrimento delle gru, cabine e reti di distribuzione elettrica, eccetera), sarebbe auspicabile che, ferma restando la competenza del Ministero dei lavori pubblici per la realizzazione tecnica di tali opere, fosse peraltro attribuita al Ministero della marina mercantile la competenza amministrativa, e di esercizio; e quella relativa alla programmazione, alla scelta ed alla priorità di effettuazione delle opere stesse.

Pertanto, le disponibilità dell'erario in materia di attrezzatura portuale dovrebbero essere iscritte nel bilancio della Marina mercantile, restando inteso che tale Amministrazione dovrebbe pur sempre concertare con quella dei Lavori pubblici la realizzazione tecnica delle attrezzature medesime, assumendone peraltro la piena ed esclusiva competenza amministrativa.

b) Il problema che stiamo esaminando non è nuovo ed ha già avuto oggetto di particolare esame.

Ricordo che un primo passo per la sua risoluzione fu tentato nel 1958 quando, in seguito ad insistenti richieste del Ministero della marina mercantile fu istituita una apposita Commissione mista (di funzionari del Ministero dei lavori pubblici e di quello della marina mercantile) per il potenziamento delle attrezzature di porti nazionali (22).

(22) I nuovi orientamenti delle costruzioni navali (per viaggiatori e per carichi liquidi e secchi) portando ad un aumento del tonnellaggio e delle velocità di crociera, richiedono che le soste nei porti siano abbreviate con una maggiore potenzialità delle attrezzature di carico e scarico e di rifornimento delle scorte di bordo. Si determina in tal modo la diminuzione del costo unitario del trasporto, perchè si spostano gli elementi di spesa verso gli oneri patrimoniali fissi e diminuiscono quelli marginali unitari della navigazione. La sosta nei porti, incidendo sugli oneri patrimoniali, deve pertanto ridursi il più possibile. Gli elementi atti a valutare le particolari esigenze che da questa necessità derivano entrano direttamente nella specifica competenza del Ministero della marina mercantile.

Tale iniziativa avrebbe consentito la realizzazione di una organica collaborazione tra le competenze singole delle due Amministrazioni; ma purtroppo la Commissione stessa non venne successivamente insediata. Un secondo tentativo venne fatto l'anno scorso, con la nomina di una nuova commissione interministeriale nell'ambito del C.I.R., composta da funzionari di tre Ministeri (della marina mercantile, dei trasporti, e dell'industria) sotto la presidenza di un funzionario del Ministero del bilancio; ma non mi risulta che essa fino ad oggi si sia ancora riunita.

Ritengo pertanto opportuno di richiamare nuovamente l'attenzione del Senato e del Ministro della marina mercantile sulla necessità sempre più urgente di giungere ad una definitiva soluzione dell'importante problema. Ed al riguardo mi permetto di formulare alcune proposte che il Ministro della marina mercantile potrebbe accogliere nel riprendere contatto con i suoi colleghi al fine di giungere ad una accettabile soluzione.

In ordine al nuovo piano per il potenziamento dei porti, attualmente in studio presso il Ministero dei lavori pubblici, si richiedono delle disposizioni per attuare un accordo tra il Ministero dei lavori pubblici (costruttore delle opere) e quello della marina mercantile (controllore del traffico) per il programma e l'esecuzione dei lavori e per il loro finanziamento secondo una graduatoria di priorità e di importanza che tenga conto dell'entità e delle caratteristiche del traffico che i porti stessi debbono svolgere.

L'installazione e l'esercizio delle attrezzature portuali invece, dovrebbe venire assegnata direttamente al Ministero della marina mercantile con l'obiettivo di rendere sempre più efficiente la funzionalità dei traffici marittimi in relazione all'entità dei trasporti effettuati ed al loro collegamento con le comunicazioni terrestri.

Si deve rilevare che nel nuovo organismo che verrà creato per la programmazione e per lo sviluppo del Paese, si dovrebbe tener conto che nell'esame in sede preliminare della materia economica, sociale e finanziaria da sottoporre alle decisioni del Consiglio dei Ministri e che incide in maniera rilevante

sulla finanza pubblica e sull'economia generale, i rappresentanti del Dicastero dei trasporti marittimi debbono essere presenti per la tutela consapevole ed efficace del movimento produttivo di un Paese marinaro come l'Italia.

La complessità del problema posto, che trova analogia in altre situazioni relative alle attività degli altri Ministeri (23), verrà certamente studiata e risolta in sede competente. Ma noi ci permettiamo fin d'ora di richiamare l'attenzione del Ministro su di esso perchè faccia presente al momento opportuno al collega del Ministero della riforma, la necessità della partecipazione del Ministero della marina mercantile allo studio dei provvedimenti da adottare.

PARTE II.

8. — PROBLEMI DELLA PESCA MARITTIMA

Il problemi della pesca in corso d'esame assumono aspetti molteplici e complessi di carattere nazionale ed internazionale che meritano la nostra particolare attenzione.

Tratteremo subito dei primi, rimandando alla Parte III quelli relativi ai traffici marittimi internazionali.

L'importanza economica e sociale raggiunta dalla produzione ittica nazionale è stata messa in evidenza nella pubblicazione ministeriale recente che ho ricordato (24).

In base ai rilevamenti statistici effettuati, e con l'ausilio di altri elementi contenuti nella stessa relazione ministeriale, possiamo giungere rapidamente ad una valutazione della situazione attuale di questa attività primaria della produzione di beni di consumo.

La consistenza del naviglio peschereccio adibito alla pesca marittima in base alle ultime statistiche del 1961, è di circa 45.500

(23) Ad esempio con quello dei Trasporti, della Marina mercantile e della Difesa per i trasporti aerei civili, e con quelli delle Telecomunicazioni per l'assistenza alla navigazione, sui quali, per brevità, non mi soffermo, ma che dovranno a suo tempo venire discussi.

(24) Vedi pubblicazione citata alla nota 2.

unità di cui oltre 14.000 motobarche e motopescherecci: il tonnellaggio corrispondente raggiunge il totale di circa 163.000 t.s.l. del valore complessivo attuale di circa 52 miliardi di lire (25).

Il personale direttamente addetto alla pesca, alla stessa data, era costituito di circa 150.000 unità (di cui 135.000 naviganti e 15.000 a terra) non considerando quelli addetti ad attività secondarie e congiunte di circa altre 10.000 unità.

La produzione ittica, nell'anno 1961, ha raggiunto circa 200.000 tonnellate di pesca per un valore totale di circa 42 miliardi di lire.

Queste cifre riassuntive sono da sole sufficienti per mettere in evidenza la persistente caratteristica artigianale (prevalentemente familiare) della attività peschereccia: il reddito medio individuale dei pescatori risulta molto basso, essendo esso direttamente dipendente dal valore di mercato del prodotto ottenuto.

Rileviamo al riguardo che il ricavo del prodotto ittico annuo (di soli 42 miliardi allo sbarco del pescato) costituisce ben l'80 per cento del valore del naviglio utilizzato (e cioè del capitale impiegato). Il prodotto unitario lordo medio annuo ottenuto da ogni pescatore risulta di sole lire 250.000 annue e quindi la sua retribuzione che ne deriva, non può essere che inferiore a tale già assai modesto ricavo medio individuale.

Le semplici deduzioni suesposte mettono in evidenza la povertà delle attività pescherecce ancora svolte prevalentemente secondo i vecchi e tradizionali sistemi; mentre richiamano la nostra attenzione sulla necessità del suo potenziamento richiesto dal rapido evolversi della costruzione degli scafi, della motorizzazione dei natanti da pesca e dal progredire delle attrezzature di bor-

(25) 1) Valore del naviglio motovelico circa milioni	2.000
2) Valore del naviglio motorizzato circa milioni	35.800
3) Valore delle attrezzature corrispondenti circa milioni	15.200

Totale milioni 52.000

do; sono inoltre necessari uomini aventi requisiti sempre più impegnativi per il conseguimento dei titoli indispensabili per il loro imbarco.

Su queste esigenze richiamiamo perciò l'attenzione del signor Ministro, perchè esse sono essenziali per un adeguato ed urgente ammodernamento nei sistemi impiegati per la produzione ittica.

A) *Provvedimenti per l'addestramento professionale dei pescatori*

Da quanto abbiamo rilevato ne segue in primo luogo che il personale navigante addetto alla pesca, con moderno naviglio adeguatamente attrezzato, è assolutamente im-preparato a far fronte alle necessità dell'armamento: e di conseguenza occorre in modo sempre più urgente di ottenere del personale che sia in possesso della necessaria e richiesta abilitazione professionale, sia per le funzioni di comando che per quelle di macchina. Non è più accettabile l'attuale situazione (determinata da transitorie necessità non soltanto economiche, ma anche sociali) in base alla quale si autorizzano le Capitanerie di Porto a consentire l'imbarco al comando ed alle macchine dei natanti da pesca, dei marittimi *che sono muniti di titoli inferiori* a quelli prescritti dai vigenti Regolamenti.

Occorre perciò, a nostro avviso, che il Ministro insista presso il collega del Dicastero del lavoro per la istituzione dei necessari corsi di qualificazione professionale per pescatori, con una estensione sufficiente a normalizzare rapidamente l'attuale situazione deficitaria.

D'altra parte appare evidente la necessità di modificare al più presto le norme vigenti che disciplinano i limiti di abilitazione dei titoli professionali marittimi, sia per il personale di coperta che per quello di macchina del naviglio da pesca, in modo da adeguarlo ai progressi che si sono verificati anche in questo settore, particolarmente nell'uso degli strumenti di navigazione, ed in quello delle moderne attrezzature e degli impianti di bordo impiegati per il trasporto e la conservazione del prodotto

pescato, specialmente importanti nel settore della navigazione di altura.

Mi risulta che il Consiglio superiore della marina mercantile, autorevolmente presieduto dal professor Bruno Minoletti, ha già esaminato tale argomento al fine di proporre le opportune modifiche alle vigenti norme del Codice della navigazione. Formuliamo perciò l'auspicio che il signor Ministro porti rapidamente a compimento il lavoro risolvendo anche questo speciale problema; ciò che è molto atteso nel settore della pesca marittima.

B) Assistenza ai pescatori indigenti ed alle loro famiglie

Per la concessione di sussidi ai pescatori indigenti ed alle loro famiglie sono state stanziare, per l'esercizio finanziario in esame, lire 35.000.000.

Occorre rilevare, al riguardo, che l'esiguità dello stanziamento non consente di intervenire efficacemente a favore di quei lavoratori addetti alla piccola pesca che, a seguito di fortuali, mareggiate, eccetera, ricevono danni alle loro attrezzature da pesca o addirittura le perdono e non sono in grado — data la notoria povertà della categoria — di rifarsi il loro mezzo di lavoro.

Ne segnaliamo l'importanza al signor Ministro perchè voglia essere interprete di questa nostra richiesta verso il collega del Tesoro, per poterla esaudire in modo adeguato, nei successivi esercizi finanziari.

Sarebbe, a nostro avviso, necessario studiare il modo di ottenere un aumento dello stanziamento tale da consentire un efficace intervento a favore dei pescatori sinistrati, dando loro un aiuto concreto per rifarsi, almeno in parte, l'attrezzatura perduta.

In caso di sinistri marittimi viene elargito ai familiari della vittima, tramite la Capitaneria di porto, un sussidio di lire 100.000.

I pescatori deceduti in seguito a sinistro nel 1961 sono stati 30 e nei pochi mesi di questo anno sono deceduti, in seguito a sinistri marittimi, 11 pescatori.

Sotto questo aspetto si deve segnalare l'opera di assistenza svolta a favore della piccola pesca dalla Fondazione assistenza

e rifornimenti per la pesca (F.A.R.P.), attraverso la erogazione di sussidi ai pescatori colpiti da sinistri. L'attività della Fondazione non si limita alla concessione di tali sussidi; ma essa svolge anche un efficiente servizio di credito a basso tasso di interesse, destinato al rinnovo delle attrezzature da pesca ed alla motorizzazione delle barche removeliche dei lavoratori addetti alla piccola pesca.

Appunto in considerazione dei benefici apportati alla categoria dall'azione della F.A.R.P., recentemente, con la legge 25 novembre 1960, n. 1518, il contributo annuo statale a favore della Fondazione è stato elevato da 50 a 100 milioni.

C) Case per i pescatori

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

A questo riguardo il Ministero della marina mercantile ha già in studio un programma di costruzione di alloggi salubri per i pescatori: ed esso ha prospettato al Ministero dei lavori pubblici la necessità di includere anche i centri pescherecci più miseri, per i quali si rende più urgente l'intervento, nel programma di attuazione della legge 9 agosto 1954, n. 640, che tende alla eliminazione delle case malsane.

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

Dobbiamo riconoscere che il Ministero dei lavori pubblici è stato sensibile ai motivi sociali che hanno determinato la richiesta; ed ha provveduto ad assegnare complessivamente un miliardo di lire per la costruzione di case di tipo popolare da destinare alle famiglie dei pescatori allocate in abitazioni malsane, in base alla sopracitata legge n. 640.

Alle costruzioni delle case provvedono gli Istituti autonomi per le case popolari.

Pur riconoscendo l'importanza del provvedimento, in relazione al fabbisogno di vani per le famiglie dei pescatori che vivono

in alloggi malsani, tuguri, baracche, che è notevolissimo, il miliardo stanziato dal Ministero dei lavori pubblici non può considerarsi che come un inizio dell'opera di risanamento edilizio che deve essere estesa e continuata fino alla integrale soluzione del problema.

Sotto questo aspetto va sottolineato il lavoro svolto, ed in corso di attuazione, da parte dell'E.D.I.L.M.A.R.E. (Istituto nazionale per le case ai pescatori e marittimi) che sta realizzando un vero programma di alloggi-tipo per pescatori nei vari centri della penisola e delle isole.

L'opera dell'E.D.I.L.M.A.R.E. è veramente efficace e non può in alcun modo essere sottovalutata.

Tuttavia bisogna tener presente che l'Istituto beneficia solo del contributo statale trentacinquennale del 4 per cento previsto dalla legge 2 luglio 1949, n. 408; mentre occorrerebbe un più concreto intervento, sia per incrementare l'attività dell'E.D.I.L.M.A.R.E., sia per consentire di contenere l'onere per la spesa di ammortamento entro limiti sopportabili delle modestissime risorse economiche dei pescatori.

Segnaliamo anche questo problema al Ministro della marina mercantile perchè lo segua con l'interesse che esso merita, per ottenere in breve tempo delle soddisfacenti soluzioni.

D) « Permesso di pesca » per i piccoli natanti motorizzati

L'argomento è attualmente in fase di esame da parte del Senato, e pertanto ne riassumo le caratteristiche più salienti. Ricordo che il decreto del Presidente della Repubblica 1° marzo 1961, n. 121 — Testo unico delle disposizioni in materia di tasse sulle concessioni governative — entrato in vigore il 23 marzo 1961, prevede (al n. 56 della Tabella allegato A) che le tasse prescritte per il « permesso di pesca » devono essere applicate a tutto il naviglio da pesca a motore, senza alcuna discriminazione di tonnellaggio. Tale disposizione ha suscitato un profondo malcontento, specie nella notevole massa dei piccoli pescatori costieri che

in passato non è mai stata sottoposta ad alcun onere del genere.

Il conseguenza di tale situazione nell'intento di agevolare la piccola pesca è stata ravvisata l'opportunità di promuovere una discriminazione dei natanti da pesca, proponendo una variante alla predetta disposizione, che esclude dall'obbligo del permesso di pesca il naviglio da pesca motorizzato, avente una stazza lorda inferiore alle 5 tonnellate.

Tale variante è stata inclusa nel disegno di legge n. 1788 del Senato, presentato dal Ministero delle finanze il 27 novembre 1961 (26).

L'attesa della entrata in vigore del predetto provvedimento n. 1788 è assai viva nella categoria interessata, notoriamente in precarie condizioni economiche, per cui il sollecito sgravio delle tasse di concessione governativa in vigore rappresenta un apprezzato sollievo. Abbiamo interessato il collega Presidente della Commissione finanze e tesoro perchè lo ponga in esame al più presto.

E) Vigilanza sulla pesca

Particolare attenzione merita a nostro avviso il problema della vigilanza sulla pesca.

Sono noti i danni che arrecano al nostro patrimonio ittico i pescatori di frodo che esercitano la loro attività con sostanze esplosive o venefiche.

Più gravi sono i danni, nonostante le apparenze, causati dai motopescherecci che praticano la pesca a striscio a distanza ravvicinata dalla costa. Particolarmente questo secondo tipo di pesca abusiva è fonte di vivo malcontento e di vibrante proteste da parte dei lavoratori della piccola pesca, che sono i più direttamente e maggiormente colpiti dall'illecita attività dei motopescherecci. Infatti essi, a seguito del depauperamento dell'ittiofauna, vedono continuamente diminuire il frutto delle loro rischiose

(26) Cfr.: Disegno di legge n. 1788 sui provvedimenti in materia di tasse sulle concessioni governative n. 56: Permessi rilasciati alle Capitanerie agli armatori o pescatori con battelli a motore ed a vapore.

fatiche. Spesso, inoltre, i motopescherecci, che operano di notte sotto-costa, non risparmiano neppure le attrezzature da posta calate in mare dai piccoli pescatori, asportandole e distruggendole.

Per reprimere tale attività il Ministero della marina mercantile ha impartito alle Capitanerie di porto disposizioni per intensificare al massimo l'opera di vigilanza impiegando i mezzi nautici sia in dotazione, sia noleggiati. Nelle relazioni trimestrali delle capitanerie è dato rilevare un continuo confortante miglioramento della situazione.

All'opera di repressione collaborano con l'Autorità marittima, i Carabinieri, l'Autorità di pubblica sicurezza, nonché la Guardia di finanza, che, disponendo di unità navali moderne ed attrezzate ed anche di elicotteri, è perciò in grado di svolgere una azione preventiva e repressiva quanto mai efficace.

Tuttavia si tratta di un'attività che, per quanto proficua, è svolta subordinatamente a quelli che sono i principali compiti di istituto di quel benemerito Corpo.

È evidente, quindi, la necessità di dotare le Capitanerie di porto di mezzi nautici efficienti, in grado di tenere il mare anche in condizioni avverse perchè possano svolgere la necessaria continuità il servizio di vigilanza.

A tal fine, già sin dallo scorso esercizio finanziario, sono stati stanziati fondi per la realizzazione di un organico programma diretto a fornire tutte le Capitanerie di porto ed i più importanti uffici circondariali marittimi di imbarcazioni da impiegare nell'esercizio della vigilanza sulla pesca.

Poichè tali stanziamenti saranno ripetuti anche nei prossimi esercizi, possiamo ritenere che il piano potrà essere condotto a termine entro breve tempo (27).

Nell'attuale stato di previsione è stata stanziata a tale scopo la somma di lire 50 milioni con un aumento di 15 milioni rispetto all'esercizio precedente.

(27) Disegno di legge n. 1520-Urgenza. Disposizioni concernenti la pesca marittima. Relatore senatore Restagno. Presentato al Senato il 14 aprile 1961.

Si confida, quindi, che con l'entrata in esercizio dei mezzi nautici e con l'inasprimento delle pene, previste dal progetto di legge per la disciplina della pesca attualmente al nostro esame, l'Autorità marittima possa essere messa in condizioni di ridurre a modeste proporzioni — se non, addirittura, di eliminare — il fenomeno dell'esercizio abusivo della pesca a distanza ravvicinata dalla costa.

Più difficile, invece, appare la possibilità di giungere a breve scadenza, alla eliminazione dell'esercizio della pesca di frodo con sostanze esplosive, per le particolari condizioni di tempo e di luogo con cui essa viene praticata.

Infatti i pescatori di frodo, all'avvicinarsi degli addetti alla vigilanza, si liberano degli esplosivi o disperdendoli in mare, se operano a bordo di battelli, o nascondendoli tra gli scogli, quando agiscono a terra, per cui è pressochè impossibile sorprenderli in istato di flagranza o reperire i corpi di reato.

Ma questo sembra, peraltro, un problema più che di vigilanza sulla pesca, di polizia ordinaria. Basterebbe, infatti, poter individuare le fonti che forniscono ai pescatori di frodo il materiale esplosivo per troncane sul nascere questa criminosa attività.

Preghiamo il signor Ministro di segnalare il problema al collega degli Interni.

F) Unificazione dei servizi di controllo e di sorveglianza della pesca marittima e di quella interna

Il problema della unificazione dei servizi della pesca presso il Ministero della marina mercantile è da tempo sul tappeto, ma non ha avuto ancora un indirizzo concreto per la sua risoluzione. Desideriamo perciò esaminarlo in modo particolare, se pure generico, facendo riferimento a quanto è stato già da noi rilevato e discusso alla VII Commissione quando fu presentato dal Governo il disegno di legge n. 1520-Urgenza, che ho ricordato, e che attualmente attende ancora l'approvazione. Fu allora riconosciuta la opportunità di riunire in un unico testo tutte

le disposizioni regolanti sia la pesca marittima che la pesca interna.

Si è osservato allora che l'attuale divisione dei compiti tra il Ministero dell'agricoltura per la pesca interna, e quello della marina mercantile per quella marittima, in conseguenza delle comuni caratteristiche dei due settori, costituisce una remora allo sviluppo della pesca nei vari aspetti della disciplina del complesso di attività peschereccia. La regolamentazione dei natanti e delle industrie relative alla pesca presentano in comune degli evidenti aspetti tecnici, economici e commerciali, che sono in continuo progredire e che abbisognano di un armonico indirizzo, specialmente per quanto riguarda la corresponsione di contributi statali per l'ammodernamento e il potenziamento delle attività pescherecce in mare ed a terra (28).

Gli ostacoli burocratici derivanti dall'attuale divisione nell'intervento dello Stato, non hanno consentito fino ad oggi che fosse attuata una organica unificazione delle relative competenze, con la presentazione al Parlamento d'appositi provvedimenti atti a consentire che i due campi della pesca possano svilupparsi di pari passo. La necessità di un efficace stimolo governativo a tale progresso è molto sentita e viene auspicata direttamente dagli organi competenti.

Anche in Convegni di operatori economici della pesca e di lavoratori del settore (come ad esempio nel recente Convegno nazionale dei liberi sindacati dei lavoratori della pesca che ebbe luogo a Salerno l'11 marzo 1962) è stata auspicata la unificazione di tutti i servizi della pesca presso il Ministero della marina mercantile; e ciò fu chiesto per necessità ormai inderogabili di soddisfare alle esigenze tecniche della produzione, che ha creato una situazione di depressione e di crisi alle industrie pescherecce in conseguenza sia del progressivo abbandono del lavoro da parte delle nuove giovani leve, che per la necessità di avere delle maestranze adeguatamente qualificate e la insufficienza di prov-

(28) Noto che tale conclusione viene già riconosciuta in sede internazionale dalla F.A.O. (Confr. Parte III, n. 11).

videnze dell'assistenza creditizia. Ad esse si aggiungono altre cause di limiti all'esercizio o di discriminazioni di svolgimento della attività pescherecce, in particolari zone di mare (29).

La necessità di ottenere una moderna organizzazione unitaria dei servizi amministrativi della pesca discende dunque da esigenze fondamentali, pienamente sentite dai settori del lavoro e della produzione; ed essa risponde alle generali aspettative dei vasti ambienti interessati.

Il problema prospettato, data la sua importanza, ha avuto già dei notevoli riflessi in Parlamento. Mi limito di ricordare una proposta di legge di iniziativa parlamentare presentata tempo addietro alla Camera dei deputati (30) che ha lo scopo di devolvere al Ministero della marina mercantile (31) « le attribuzioni spettanti al Ministero dell'agricoltura e delle foreste, in materia di pesca nelle acque interne non pertinenti al demanio marittimo, di ricerche e studi idrobiologici, nonché di vigilanza sul laboratorio centrale di Idrobiologia applicata alla pesca, sugli Stabilimenti ittogenici di Roma e di Brescia, sugli Istituti sperimentali talassografici di Trieste, di Messina e di Taranto, e sugli osservatori di pesca marittima e limnologici ».

Dobbiamo ricordare che la Presidenza del Consiglio dei Ministri, in data 10 dicembre 1959, ha ritenuto di richiedere il rinvio dell'esame della citata proposta di legge, perchè era già in studio un provvedimento generale di coordinamento delle attribuzioni dei singoli Ministeri. Pertanto la competente I Commissione legislativa della Camera, in sede referente, sospendendo la ulteriore discussione del disegno di legge, ha espresso il parere che i servizi relativi alla pesca delle acque interne, fintanto che non saranno istituite le Regioni, debbono rimanere assegna-

(29) Vedere Parte III - n. 11.

(30) Proposta d'iniziativa degli onorevoli Scarscia ed altri: « Unificazione dei servizi della pesca ». Atti della Camera dei deputati. Doc. numero 1182, del 14 maggio 1959.

(31) Articolo unico del disegno di legge Scarscia.

ti alla competenza delle Amministrazioni provinciali, fermi restando i compiti di vigilanza del Ministero dell'agricoltura.

Sono passati dunque quasi tre anni dalla proposta parlamentare che ho ricordato; e pertanto ritengo doveroso di richiedere al Ministro della marina mercantile, anche in questo caso, che egli si faccia interprete presso la Presidenza del Consiglio ed i suoi colleghi della Agricoltura e della Riforma burocratica, perchè la legge annunciata in elaborazione nel 1959 presso la Presidenza del Consiglio venga sollecitamente presentata al Parlamento.

PARTE III.

9. — PROBLEMI ATTUALI DI POLITICA MARITTIMA INTERNAZIONALE

Accennerò, in primo luogo, a due problemi di politica marittima che sono attualmente sul tappeto, e che, specialmente in questi ultimi mesi, hanno direttamente richiamato l'attenzione del mondo specializzato italiano ed internazionale; il primo di essi si riferisce alla tutela richiesta per traffici marittimi minori, essenzialmente costieri mediterranei svolti dalle navi cabotiere, nell'ambito dei mari interessanti il Mercato Comune Europeo; poi accennerò agli aspetti negativi per la marina italiana provocati dalla sempre più estesa *discriminazione di bandiera* attuata da numerosi Stati con i quali l'Italia ha importanti rapporti di traffici marittimi.

10. — APPLICAZIONE DELLE NORME DEL MERCATO COMUNE EUROPEO AI TRAFFICI MARITTIMI DI CABOTAGGIO

Abbiamo seguito con interesse la recente relazione che il Ministro degli affari esteri in risposta a varie *interpellanze* ha fatto al Senato sugli sviluppi delle attività svolte e dei provvedimenti adottati recentemente nell'ambito della applicazione delle norme previste dal Mercato comune. In particolare si è preso atto della importante decisione presa

dal M.E.C. di passare dalla prima alla seconda fase prevista dagli accordi stipulati (32). In relazione ad essa si sembra che sia doveroso di mettere in evidenza la particolare situazione in cui si vengono a trovare i trasporti marittimi nel complesso di tutti gli altri tipi di trasporto che interessano i Paesi attualmente aderenti e quelli di prossimo ingresso nella Comunità economica europea.

Ricordo che l'articolo 84, del Trattato di Roma (33) precisa che le norme riguardanti i trasporti si applicano soltanto ai trasporti terrestri (ferroviari, su strada e per vie interne navigabili). Si dovrebbero quindi escludere i trasporti marittimi. Per essi difatti l'articolo 84 punto 2° domanda al Consiglio della Comunità la facoltà di decidere, con deliberazione unanime, in quale misura e con quale procedura potranno venire impartite disposizioni opportune che riguardino la navigazione marittima e quella aerea.

Nessuna eccezione può sorgere al riguardo della grande navigazione di altura e di quella aerea internazionale che seguono norme generali di attività liberamente svolte: ma sembra che si debba ormai porre sul tappeto la particolare situazione in cui verrebbe a trovarsi nei riguardi del M.E.C. la navigazione di cabotaggio, che ha caratteristiche essenzialmente costiere.

Una politica comune di trasporti marittimi nei Paesi aderenti al M.E.C. dovrebbe portare, a nostro avviso, ad una piena *liberizzazione del cabotaggio* in quanto essa presume la libertà di stabilimento e della prestazione dei servizi. Se si afferma che i trasporti per via terrestre possono ritenersi suscettibili di una completa liberalizzazione, occorre per

(32) Cfr.: Atti del Senato. Discorso del Ministro per gli affari esteri onorevole Antonio Segni, in risposta ad interpellanze. Seduta del 13 aprile 1962.

(33) Trattato che istituisce la Comunità economica europea. Titolo IV: *I Trasporti* - Art. 84:

1. — Le disposizioni del presente titolo si applicano ai trasporti ferroviari, su strada e per vie navigabili.

2. — Il Consiglio, con deliberazione unanime, potrà decidere se, in quale misura e con quale procedura, potranno essere prese opportune disposizioni per la navigazione marittima e aerea,

analogia estendere lo stesso criterio anche ai servizi marittimi costieri che svolgono un traffico ad essi comparabile. Questo concetto dovrà essere evidentemente allargato quando entreranno nella comunità europea paesi che sono tra loro separati dal mare. Il che significa che ad esempio la Francia e poi l'Inghilterra, dovrebbero rinunciare al trattamento di favore a loro attualmente riservato dai territori d'oltremare. D'altra parte, seguendo il principio della liberalizzazione degli scambi, le navi di ciascun Paese della Comunità potrebbero senza vincoli navigare lungo le coste degli altri Paesi, venendo così notevolmente a cadere i vecchi divieti ancora esistenti per le navi delle stesse nazioni nei confronti delle quali non si ha attualmente trattamento di reciprocità (34).

Ne deriva perciò una diretta analogia con la già attuata liberalizzazione del trasporto di merci e di viaggiatori per via terrestre (stradale e ferroviaria).

* * *

Dalla opportunità di attuare una politica comunitaria anche nel traffico marittimo cabotiero deriva la necessità di determinare una chiara distinzione tra le economie portuali dei singoli scali marittimi dove tale traffico si svolge contemporaneamente con quello dei trasporti marittimi internazionali ed oceanici.

I porti costituiscono naturalmente uno scalo importante del sistema dei trasporti terrestri che hanno in essi il necessario punto di incontro con i trasporti marittimi. A noi sembra perciò che le attività commer-

(34) Per l'Italia esiste il divieto previsto dall'articolo 224 dell'attuale Codice della navigazione (approvato con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327 Libro I, titolo III).

« Del cabotaggio e del servizio marittimo - articolo 224: Riserva del cabotaggio e del servizio marittimo. — Il cabotaggio tra i porti del Regno, nonché il servizio marittimo dei porti, delle rade e delle spiagge sono riservati a navi nazionali, salvo che sia diversamente stabilito da convenzioni internazionali ».

Divieti analoghi non esistono, in altre Nazioni marinare, come, ad esempio, tra i Paesi Bassi e quelli della Scandinavia (Svezia, Norvegia).

ciali dei Paesi aderenti al M.E.C. dovrebbero tener conto della differenza tra i traffici marittimi che hanno limiti entro i territori comunitari, ed i traffici che invece operano liberamente nel vasto mercato oceanico. Le aziende armatoriali di questi ultimi si trovano al di fuori di vincoli nazionali; e quindi il prezzo del trasporto marittimo nel libero mercato internazionale (e cioè il *nolo*) è indipendente dalle condizioni offerte dal mercato interno dei trasporti terrestri dei singoli paesi; esso viene determinato invece dall'equilibrio tra domanda ed offerta dell'assai più vasto mercato internazionale in cui i vettori agiscono con ampia libertà di concorrenza: da ciò deriva la naturale esigenza (che esamineremo in seguito) (35) di usare una consapevole prudenza nell'attuazione di regole o di vincoli unificati valevoli per un complesso ristretto di Stati interessati. Ma nel tempo stesso, si deve tener conto delle nuove situazioni che vengono create dalle norme del Mercato comune. Difatti, dopo l'adesione della Grecia ed il successivo ingresso della Turchia alla Comunità, l'originario presupposto che il M.E.C. debba occuparsi soltanto dei trasporti terrestri non appare più valido; ciò risulterà ancora più evidente dopo l'ingresso nel M.E.C. dell'Inghilterra e quella, logicamente prevedibile, di altri Paesi attualmente aderenti alla Zona del libero Scambio. Differenziandosi di conseguenza le relative posizioni geografiche tra i singoli Stati aderenti, l'equilibrio economico della migliore efficienza di un trasporto su itinerari complessivi marittimi e terrestri si svolgerebbe in modo economicamente diverso tra gli Stati aderenti, quando ciò venga determinato essenzialmente dalle singole posizioni geografiche. Se, ad esempio, si considera come un punto di convergenza dei traffici dei Paesi del M.E.C. la zona settentrionale di Basilea verso Bonn, l'alimentazione diretta dai porti nordici di Rotterdam o di Amsterdam, oppure mediterranei da Marsiglia, che si trovano nel mercato comune diviene più economica di quella che invece fa scalo a Genova oppure a Trieste o a Vene-

(35) Cfr.: Cap. La discriminazione di bandiera.

zia, pure del Mercato comune, per le quali il percorso economico (più breve) deve attraversare Stati non aderenti: da Genova per la Svizzera, e da Trieste per la Jugoslavia o l'Austria.

I brevi accenni fatti mi sembrano sufficienti per richiamare l'attenzione del Governo, e per esso del Ministro della Marina mercantile, perchè nelle prossime riunioni che si terranno per attuazione del secondo tempo del Mercato comune, siano tenuti presenti e sviluppati dai rappresentanti italiani anche i problemi che riguardano la marina mercantile di cui ho fatto cenno.

11. — ACCORDI INTERNAZIONALI DI PESCA

A) Pesca nelle acque antistanti la Tunisia

La Tunisia, con decreto beylicale del 1951, si è costituita un'ampia zona di riserva di pesca che estendesi in alto mare fino alla batimetrica di 50 metri, risulta di difficile individuazione. Tale zona si spinge fino a sole 15 miglia dall'isola italiana di Lampedusa, nei pressi di Lampedusa.

Le frequenti catture di pescherecci, da imputarsi principalmente, non già a disattenzione e dolo dei pescatori, ma alle difficoltà sopra cennate di individuare la zona riservata, tengono comprensibilmente in agitazione le categorie interessate: in primo luogo la marineria siciliana, e poi anche le flotte pescherecce di altri centri quali Anzio, Porto S. Stefano, eccetera, che sono attrezzate per la pesca nel Mediterraneo.

Ricordiamo che in più occasioni il Governo italiano ha formulato ampie riserve sulla validità della determinazione tunisina, non tralasciando di proporre di negoziare una soluzione che possa controllare adeguatamente le opposte esigenze.

In occasione dell'accordo commerciale italo-tunisino, firmato di recente, il ministro dell'economia di quel paese ha dichiarato la ferma intenzione del suo governo di addivenire ad un accordo definitivo.

Su queste basi noi riteniamo che dovrebbero svolgersi le trattative tra i due gover-

ni che stanno per iniziare: e pertanto le richiamiamo all'attenzione del signor Ministro.

B) Accordo di pesca italo-jugoslavo

Il 28 febbraio 1962 è scaduto l'accordo di pesca con la Jugoslavia in virtù del quale ad un certo numero di motopescherecci italiani, verso un corrispettivo di lire 900 milioni, versato dall'Italia, è consentito di pescare a strascico in tre zone di mare facenti parte delle acque territoriali jugoslave.

La data di scadenza è stata prorogata al 31 maggio c. a., in attesa delle ulteriori decisioni dei due governi.

L'accordo, pur non presentando un'eccessiva convenienza economica, è richiesto con insistenza, dato che costituisce l'unico *modus vivendi* possibile fra pescatori italiani ed autorità jugoslave.

Siamo certi che il Ministero della marina mercantile, quello degli affari esteri, quello del tesoro e gli altri interessati, seguiranno con estrema attenzione, sia la situazione generale dei rapporti italo-jugoslavi, sia la linea di condotta che da parte italiana dovrà essere adottata sul piano della politica estera, per la migliore soluzione dei numerosi problemi connessi alla esistenza o meno di un trattato di pesca con la Jugoslavia.

Dobbiamo al riguardo tenere presenti le discussioni che si sono svolte al Senato fin dall'approvazione della legge del 1957 di « approvazione ed esecuzione dei protocolli addizionale dell'accordo di Belgrado sulla pesca » (36) in base al quale si sono pagati 1.500 milioni alla Jugoslavia entro il 10 luglio 1958.

La successiva legge di ratifica dei nuovi accordi intervenuti nel novembre 1958 (37) stabiliva il valore del secondo pagamento dei 900 milioni in precedenza ricordati fino al 30 aprile 1960 e successivamente prorogati al 31 maggio 1962. Occorre a nostro avviso concludere in modo definitivo l'ormai annoso e pesante problema che grava sul

(36) Legge 13 luglio 1957, n. 669, *Gazzetta Ufficiale* 9 agosto 1957.

(37) Legge 24 luglio 1959, n. 621.

bilancio dello Stato e che continua ad assumere un carattere di provvisorietà.

C) Collaborazione tra l'Italia e la R.A.U.

È stato firmato un protocollo che getta le basi di una collaborazione tra l'Italia e la R.A.U. nel settore della pesca marittima. Il protocollo prevede la costituzione di una società mista italo-egiziana per lo sfruttamento, con battelli italiani, delle ingenti risorse ittiche di quei mari.

Il protocollo prevede il preventivo svolgimento di una campagna a carattere sperimentale, intesa ad appurare i risultati dell'impiego, nel Mar Rosso e nel Mar Mediterraneo, di nostri battelli, attrezzi e sistemi di pesca, da parte dei nostri pescatori, integrati da una piccola percentuale di elementi locali.

Detta campagna sperimentale, per l'esecuzione della quale dovrebbe essere noleggiato un battello da pesca, è in fase di avanzato studio, il che lascia prevedere che potrà aver luogo entro i prossimi mesi.

D) Collaborazione con Paesi africani

Di recente, sia attraverso la F.A.O., sia a seguito di sondaggi diretti, si è profilata la possibilità di accordi in materia di pesca con altri paesi africani: Ghana, Nigeria, Liberia.

Addivenire alla stipulazione di accordi con tali paesi, significherebbe aprire ai nostri operatori della pesca vastissime possibilità in mari che detengono un patrimonio ittico pressochè illimitato.

E) Commercio estero dei prodotti ittici

Negli ultimi tempi, sono stati firmati accordi commerciali con l'Albania e con la Tunisia riguardanti, tra l'altro, anche l'interscambio di prodotti ittici.

L'accordo con l'Albania prevede l'importazione da quel paese di varie specie di pesce, ad esclusione del pesce azzurro.

Sono in corso trattative con il Giappone.

Le trattative per il rinnovo dell'accordo commerciale vigente con la Jugoslavia, sono attualmente sospese, ma si prevede che saranno riprese fra non molto.

F) Esame della pesca in sede internazionale

Dopo la trasformazione dell'O.E.C.E. in O.C.S.E. (38) il gruppo di lavoro n. 8 (pesca che era una filiazione del comitato dei supplenti dei ministri per l'agricoltura e l'alimentazione, si è trasformato in un comitato che, pur non costituito a livello dei ministri, riferisce direttamente al Consiglio.

Negli ultimi mesi detto comitato della pesca si è riunito due volte.

Nella scorsa riunione, tenutasi nel marzo del corrente anno, è stata esaminata la questione delle « difficoltà incontrate dall'Islanda nella espansione delle sue vendite di prodotti del mare » e soprattutto dei filetti congelati ai paesi membri, nonchè la formulazione di suggerimenti concreti al fine di superare tali difficoltà.

G) F.A.O. (Organizzazione dell'O.N.U. per l'alimentazione e l'agricoltura)

Frequenti rapporti intercorrono tra il Ministero della marina mercantile e la F.A.O. per quanto attiene la politica della pesca marittima (39).

In seno alla F.A.O., si è creato il Consiglio generale della pesca nel Mediterraneo.

Tale organo ha stabilito di tenere una dimostrazione pratica di battelli e materiale da pesca, che dovrebbe avere luogo nel prossimo anno, in Italia.

Un organo analogo al Consiglio generale della pesca nel Mediterraneo, è stato costituito nell'Africa occidentale.

L'iniziativa va seguita attentamente da parte italiana trattandosi di un organismo che potrebbe ledere interessi vitali del no-

(38) Organizzazione di cooperazione e sviluppo economico.

(39) Noto che questi rapporti si riconnettono con quanto è stato rilevato nel capitolo 8 (Unificazione dei metodi della pesca).

stro armamento peschereccio, essendo stata programmata la partecipazione ad esso dei soli paesi rivieraschi.

12. — SULLA DISCRIMINAZIONE DI BANDIERA

Come ho già accennato, l'importanza dell'argomento della discriminazione di bandiera, che non abbiamo adeguatamente approfondito nelle passate discussioni sul bilancio della Marina mercantile, deve richiamare l'attenzione, non soltanto del Ministro direttamente responsabile, e del Governo, ma anche del Parlamento, perchè essa coinvolge responsabilità e problemi di carattere internazionale che rientrano nelle direttive generali della politica estera da seguire.

Ritengo pertanto che sia opportuno di accennare alle sue caratteristiche ed ai riflessi che esse possono determinare nello sviluppo dei traffici marittimi del nostro Paese. Non possiamo dimenticare che l'Italia ha tradizionalmente esteso la propria attività marinaresca, spingendosi oltre le pure notevoli necessità commerciali dei traffici costieri o mediterranei realizzando una importante attività di traffici internazionali che portano la bandiera italiana in ogni parte del mondo.

* * *

Mi sia concesso di fare un sommario accenno sulle attuali caratteristiche internazionali della discriminazione di bandiera per valutarne l'importanza, anche perchè in conseguenza di voti ripetutamente formulati dalle categorie armatoriali interessate il Ministero degli affari esteri ha già costituito un gruppo di lavoro per lo studio approfondito dell'importante problema (40).

(40) L'argomento fu ampiamente trattato nel Convegno di Roma del 1961 indetto per iniziativa della « *Baltic and International Maritime Conference* ». Risulta che l'apposito gruppo di lavoro ha in studio uno schema di legge da proporre per le necessarie misure da adottare anche in Italia.

Nella sua definizione, la discriminazione di bandiera consiste nell'azione esercitata da un Governo per far sì che i trasporti marittimi internazionali di merci e di passeggeri, che direttamente ed indirettamente lo interessano vengano effettuati a mezzo di navi di una determinata bandiera (la propria o quella d'altro Paese). In tal modo gli operatori marittimi non possono liberamente scegliere quelle navi che offrono un miglior trattamento od un miglior servizio (siano esse navi volandiere o navi di linea) ma unicamente perchè la bandiera della nave è di una determinata bandiera. Le navi di tali nazioni si avvantaggiano perciò di un monopolio di diritto attribuito dai Paesi a cui appartengono e che viene esteso oltre le loro frontiere.

Mentre il mondo occidentale, dalla seconda guerra mondiale in poi, ha compiuto e compie notevoli sforzi per una sempre maggiore liberalizzazione degli scambi internazionali di prodotti, di capitale e di lavoro, dobbiamo purtroppo constatare che nel settore marittimo dei traffici tra i vari Paesi, si manifestano ancora delle tendenze del tutto opposte alla liberalizzazione stessa.

Lo spirito del mondo moderno si apre oltre le frontiere dei singoli stati contro l'autarchia e l'autosufficienza economica di ognuno di essi; ma la discriminazione di bandiera si oppone a tale liberalizzazione seguendo direttive politiche ed economiche del tutto opposte.

Dobbiamo tener presente che i maggiori Paesi marittimi, nel corso dei tempi ed a seconda delle richieste del traffico, hanno sempre sviluppato le loro marine mercantili in armonia con il principio della naturale divisione internazionale del lavoro che rimane una delle guide fondamentali dei rapporti tra le Nazioni. Ad esempio un Paese come la Norvegia, il cui suolo non ha ricchezze da esportare, diviene particolarmente obbligato a sviluppare la marina mercantile, vendendo liberamente i propri servizi all'estero per ricavarne la valuta necessaria per acquistare pure all'estero le merci di cui abbisogna.

Anche l'Italia, per tradizioni e per attitudine della gente della sua lunga costa marit-

tima, è spinta ad effettuare la libera navigazione volandiera dando con i suoi proventi un notevole apporto attivo alla bilancia commerciale. Nei porti italiani tutte le navi estere hanno accesso completamente libero; ed esiste soltanto una sola limitazione, quella del cabotaggio per le navi delle Nazioni per le quali non vi è trattamento di reciprocità, di cui abbiamo accennato (41) e che a nostro avviso necessita di una più moderna codificazione.

Debbo rilevare che i cosiddetti Paesi *nuovi* come l'India, il Pakistan, l'Indonesia eccetera, potranno formarsi una propria marina mercantile efficiente ed idonea per i traffici pesanti che sono richiesti dalle immediate necessità del loro sviluppo, soltanto in un congruo periodo di tempo, anche per colmare le lacune profonde che esistono ancora nel campo della formazione ed addestramento degli uomini necessari; mentre i Paesi di lunga tradizione marinara come l'Italia sono tuttora convinti che un efficiente ed economico assetto dei trasporti marittimi possa raggiungersi e dare i suoi frutti nell'interesse generale dei traffici mondiali, soltanto alla condizione che le navi occorrenti siano lasciate libere di compiere le loro operazioni d'imbarco e di sbarco in tutti i porti ed indipendentemente dalla loro bandiera.

Il caso maggiormente noto in materia di disposizioni intese a riservare una determinata percentuale di traffico alle navi battenti bandiera nazionale, e proprio quello prescritto dalle note e ormai vecchie leggi preferenziali vigenti negli U.S.A. le quali prevedono che il 50 per cento dei carichi d'assistenza all'estero, mutua sicurezza, costituzione di riserve all'estero, debba essere trasportato con navi nazionali. Le merci acquistate in forza di prestiti concessi dalla Import-Export-Bank devono venire trasportate da navi americane degli U.S.A.; il 50 per cento delle merci originate da prestiti o garanzie di convertibilità di valuta estera concessi al Governo e fornite all'estero, deve venire pure riservato alle navi U.S.A.; e le stesse norme sono applicate anche alle

(41) Cfr.: nota 34.

eccedenze agricole nazionali fornite allo estero (42).

Gli Stati Uniti sostengono al riguardo che la propria industria marittima deve fronteggiare una seria depressione; ed il diritto di riconoscimento alle navi nazionali di trasportare almeno il 50 per cento dei carichi da essi finanziati o controllati, viene considerato un compenso al contributo concesso loro ai Paesi in fase di sviluppo.

Mi sia consentito di rilevare che, sull'esempio delle leggi americane, molte altre nazioni hanno preso lo spunto per adottare proprie norme di discriminazione di bandiera a loro favore; ma purtroppo con intenti del tutto diversi che non hanno alcun riferimento ai principi a cui sono ispirati quelli degli U.S.A.

Per valutare l'importanza che il fenomeno oggi presenta ho riassunto nella seguente tabella A le più importanti forme di discriminazione della bandiera attualmente prescritta nei vari Stati e che ho desunto da un recente studio (1961) del *General Council of British Shipping*.

TABELLA A

ELENCO DELLE VARIE FORME DI DISCRIMINAZIONE DEI TRAFFICI MARITTIMI ATTUATE NEL MONDO

(Da uno studio del General Council of British Shipping 1961).

1. — Paesi che hanno introdotto nei loro accordi bilaterali di commercio clausole riservanti in tutto o in parte il traffico tra i due Paesi alle rispettive bandiere.

Argentina, Austria, Bolivia, Brasile, Bulgaria, Ceylon, Cile, Cina Nazionale, Colombia, Cuba, Cecoslovacchia, Germania Orientale, Ungheria, India, Indonesia, Iran, Israele, Giappone, Libano, Libia, Pakistan, Panama, Perù, Polonia, Portogallo, Romania, Spagna, Turchia, R.A.U., Uruguay, U.R.S.S., Venezuela, Viet-Sin, Jugoslavia.

(42) Cfr.: *Shipping Act* del 1916 sul *Dual rate system* e successivi provvedimenti di cui si fa cenno in seguito.

2. — *Paesi che hanno, od hanno fatto uso delle licenze d'importazione al fine di assicurare carichi alle navi nazionali.*

Brasile, Cile, India.

3. — *Paesi che sono ricorsi al controllo ed alla manovra dei cumbi al fine di favorire la propria marina mercantile.*

Brasile, Colombia, Cecoslovacchia, Polonia, Spagna, Turchia.

4. — *Paesi che adottano tariffe doganali preferenziali allo scopo di favorire la utilizzazione del naviglio nazionale.*

Guatemala, Venezuela.

5. — *Paesi che applicano tariffe preferenziali in materia di diritti portuali, di fanale, di pilotaggio e di ancoraggio.*

Argentina, Brasile, Cina, Perù.

6. — *Paesi nei quali vige un diretto controllo legislativo per assicurare alla propria marina mercantile determinate aliquote o tipi di trasporto.*

Brasile, U.S.A., Cile, Ecuador, Perù, Filippine, Turchia, R.A.U.

7. — *Paesi nei quali risulta che sono stati o sono esercitati interventi indiretti presso le amministrazioni tendenti a favorire l'utilizzazione del naviglio nazionale per traffici diretti ai propri porti.*

Argentina, Bulgaria, Burna, Cina Comunista, India, Polonia, Romania, Turchia, R.A.U., U.R.S.S., Jugoslavia.

N. B. — Come risulta dalla tabella, non considerando le norme U.S.A. di cui abbiamo fatto cenno, le più gravi discriminazioni di bandiera, nel loro complesso risultano in ordine quelle adottate dal Brasile, dal Venezuela, dall'Argentina, dal Cile, dalla Colombia, dalla Jugoslavia, dalla Polonia, dall'U.R.S.S. (per i trasporti da e per Cuba, Egitto, Guinea, India), dall'Egitto, da Ceylon, dalla Cina, dall'India, ed in generale dai Paesi non partecipanti all'O.E.C.E. (attuale O.C.S.E.).

Sottolineo il caso degli Stati Uniti del Brasile, i quali nel 1959 hanno decretato che tutte le merci importate con l'assistenza del proprio Governo Confederale, oppure, più genericamente, per tramite di forme creditizie governative, debbono venire importate su navi battenti bandiera brasiliana; e ciò viene disposto allo scopo di assicurare che almeno il 70 per cento di tale traffico sia ad essa assegnato.

Ho avuto occasione di constatare recentemente che un importante complesso di nostre industrie elettromeccaniche che doveva inviare in Brasile del macchinario pesante per la costruzione in tale Paese di grandi centrali idroelettriche, per ottemperare a tale obbligo, ha dovuto adeguare le dimensioni di singoli pezzi di grosso macchinario smontato da spedire, alle caratteristiche dello stivaggio delle navi brasiliane a loro assegnate; ciò che ha richiesto un notevole lavoro di smontaggio in partenza e di montaggio all'arrivo che si sarebbe potuto evitare, con maggiore rapidità e minore spesa, usando navi opportunamente attrezzate, e tra di esse alcune italiane.

Leggi specifiche in molte Nazioni concedono dazi preferenziali per merci trasportate da navi della propria bandiera; altri Paesi subordinano la concessione dei permessi d'importazione all'impiego di navi proprie; vi sono ad esempio Paesi che hanno adottato il sistema dei controlli valutari, altri che concedono facilitazioni di ormeggio nei propri porti, ed altre facilitazioni alle navi battenti bandiera nazionale.

Ci risulta che il grave problema della discriminazione di bandiera ha formato oggetto di diretto interessamento nel nostro Ministero della marina mercantile, il quale, per contribuire alla tutela degli interessi dell'armamento italiano che ne rimangono direttamente lesi, o pure solo potenzialmente minacciati, ha seguito ed attivamente partecipato a riunioni internazionali intese a concordare le misure idonee e necessarie.

Devesi al riguardo rilevare che soprattutto in seno al Comitato dei trasporti marittimi dell'O.E.C.E. (ora O.C.S.E.) (43) il problema

(43) Organizzazione di cooperazione e sviluppo economico (ex O.E.C.E.).

delle discriminazioni di bandiera ha trovato la sede più idonea per studiare, su base europea le misure di difesa che possono andare, come vedremo, dalle semplici proteste diplomatiche singole o collettive a forme di intervento più attive. I Paesi marittimi europei hanno finora cercato di combattere il fenomeno, evitando di seguire i Paesi discriminanti sul loro stesso pericoloso terreno.

In sede interministeriale, va in particolare ricordato che due specifiche misure sono state sollecitate dal nostro Governo: la prima è quella che in caso di trattative per la conclusione od il rinnovo di accordi commerciali, si deve richiedere l'inclusione di specifiche clausole contro le discriminazioni di bandiera; la seconda di raccomandare a tutte le nostre Amministrazioni, Enti e Società a carattere statale o parastatale di tenere costantemente conto delle necessità della Marina mercantile nazionale, evitando, in particolare, l'accettazione di clausole di riserva in favore di bandiere estere, in caso di trattative con Governi, Enti pubblici o privati stranieri.

13. — PROBLEMI ATTUALI DELLA POLITICA MARINARA INTERNAZIONALE

L'importanza attuale della discriminazione di bandiera deriva dal fatto che recentemente (in data 3 ottobre 1961) il Presidente Kennedy ha promulgato la legge n. 87-346 che reca emendamenti allo *Shipping Act* che ho ricordato, confermando il sistema della doppia tariffa — *dual rate system* — (vale a dire il sistema dei ristorni normalmente concessi ai caricatori che si impegnano di far trasportare le proprie merci esclusivamente su navi della bandiera statunitense).

Il nuovo provvedimento ha provocato delle immediate proteste ufficiali dei maggiori Paesi marittimi europei (44). Tali Paesi, tra

(44) La Germania di Bonn ha già emanato una apposita legge che prevede l'adozione di contro-misure nei confronti dei Paesi che adottano discriminazioni di bandiera.

cui l'Italia, speravano che la loro ferma presa di posizione avrebbe indotto la *Federal Maritime Commission* degli U.S.A. (cui spetta di fare osservare la legge) ad applicare le nuove norme in forma ragionevolmente attenuata, al fine di non turbare un settore marittimo molto esteso ed importante. Ma purtroppo fin dal primo regolamento di applicazione della legge (pubblicato il 20 dicembre 1961) non si tenne alcun conto di tale richiesta; ed anzi furono successivamente promulgati altri quattro decreti informati allo stesso rigoroso principio, sui quali, per brevità, non mi soffermo.

Allo scopo di tutelare gli interessi comuni della Marina mercantile europea, dieci Paesi maggiormente interessati (Belgio, Danimarca, Francia, Germania Occidentale, Grecia, Italia, Norvegia, Paesi Bassi, Regno Unito e Svezia) appena avuta conoscenza della promulgazione della legge, nel novembre dell'anno passato hanno proceduto ad una serie di consultazioni, in apposite riunioni a Parigi e Londra, l'ultima delle quali è stata tenuta il 3 maggio passato. In essa fu deliberato di agire collettivamente per la risoluzione del delicato problema di politica marittima internazionale.

Non ritengo di entrare nei particolari politici e nei riflessi tecnici ed economici che sono stati sollevati proprio in questi giorni nel vasto mondo della marineria mercantile nazionale ed internazionale dalla recente legge U.S.A. numero 87-346 e dai regolamenti per la sua applicazione. Il disagio e le perplessità, anche per la incertezza di interpretazione delle disposizioni emanate, ha assunto un aspetto di notevole importanza che non possiamo sottovalutare. Ho ritenuto perciò doveroso di richiamare l'attenzione del Senato su di esso, anche perchè l'argomento interessa oltre che il Ministro della marina mercantile, anche il Ministro degli esteri e quello del commercio con l'estero. Si tratta della tutela dei liberi traffici marittimi internazionali che la bandiera italiana ha sempre svolto e svolge tuttora con grande prestigio nel mondo. Sulla necessità di tale tutela noi riteniamo che debba convergere l'azione efficace del nostro Governo, unita a quella delle altre Nazioni interessate che ho citato.

14. — IL CONVEGNO COLOMBIANO INTERNAZIONALE DI GENOVA E LA CONFERENZA DEL MARE

Due importanti riunioni che dovranno trattare argomenti relativi alla navigazione marittima sono stati già annunciati per quest'anno.

Nel prossimo ottobre, nell'ambito delle celebrazioni annuali in onore di Cristoforo Colombo, il Convegno internazionale delle comunicazioni di Genova, sottolineerà la ricorrenza del suo primo decennio di attività, assegnando alla Sezione delle comunicazioni marittime, dietro motivata proposta del Consiglio nazionale delle ricerche, il premio internazionale che il comune di Genova assegna alla personalità, o all'Ente che con la propria opera, i propri studi o le proprie invenzioni abbia contribuito nel mondo al progresso delle attività marinare.

La manifestazione assumerà una particolare solennità, anche perchè in tale occasione verrà inaugurato in Genova l'« Istituto internazionale delle comunicazioni », nel quale le comunicazioni marittime (insieme a quelle terrestri, aeree, spaziali ed alle telecomunicazioni) avranno una propria sezione. Tale Istituto avrà scopi tecnici scientifici ed economici ad elevato livello, in diretto contatto con l'Università degli studi, e verrà posto sotto l'alto patronato della Presidenza del Consiglio dei ministri. Ci auguriamo che il Ministero della marina appoggi lo sviluppo di tale nuovo Istituto per la parte che lo concerne.

Il Ministro della marina mercantile, per suo conto, ha già formalmente assicurato i membri della 7^a Commissione legislativa, il 18 aprile passato, che entro quest'anno, per iniziativa del proprio Ministero, verrà indetta la Conferenza del mare, da ogni settore auspicata e di cui si è riservato di definirne la data ed i temi da svolgere nella sede che verrà scelta.

I sommari elementi di cui nei precedenti capitoli ho fatto cenno per particolari situazioni attualmente in sviluppo nel vasto mondo dei traffici marittimi, ritengo che siano sufficienti, non soltanto per giustificare, ma

soprattutto per sollecitare riunioni a livello qualificato di Enti, Organizzazioni, autorità e personalità qualificate della Marina mercantile italiana, delle costruzioni navali e della pesca, perchè la Conferenza già annunciata abbia luogo al più presto.

Preghiamo perciò il signor Ministro perchè segua e faccia seguire direttamente dai suoi funzionari i primi lavori dei due importanti Convegni già annunciati.

15. — RICERCHE E STUDI

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

Finora sono stati svolti studi ed esperienze, che hanno riscosso successo negli ambienti interessati, sia degli operatori che degli studiosi dei problemi della pesca; essi si possono riassumere nelle seguenti attività:

- a) « la formazione professionale dei pescatori in Europa »;
- b) « primi studi e ricerche per aumentare il rendimento delle reti a strascico », con relativo documentario filmato;
- c) « la pesca delle sogliole », con relativo documentario filmato;
- d) « osservazioni dirette sul comportamento del pesce azzurro rispetto alle fonti luminose », con relativo documentario filmato;
- e) « il fondo del mare dall'Argentario a Fiumicino », con allegata carta da pesca n. 1;
- f) « il fondo del mare da Fiumicino a Capo Circeo », con allegata carta di pesca n. 2;
- g) « la mitilicoltura nel golfo di Napoli e sue possibilità di sviluppo »;
- h) « esperimenti e studi con osservazione diretta sul comportamento in mare della rete cianciole »;
- i) « imballaggi per il pesce fresco semplicemente refrigerato »;
- l) « la pesca oceanica » - documentario;

m) « la pesca del tonno vagantivo » - documentario;

n) « il fondo del mare da Capo Circeo a Capo Miseno », con carta da pesca n. 3, in corso di stampa.

Al fine di poter effettuare studi e ricerche sempre più aderenti alle necessità del settore, a nostro avviso, si rende indispensabile dotare il Ministero, analogamente a quanto è stato fatto presso quasi tutte le nazioni che si interessano di pesca marittima, di una piccola nave da pesca appositamente costruita. Con l'esercizio di essa si potrebbe provvedere ad effettuare efficienti ricerche e sperimentazioni tecnologiche, essendo una delle principali finalità della sua costruzione quella di disporre di un mezzo idoneo ad orientare l'attività della flotta verso nuove zone e verso nuovi sistemi di pesca, esigenza particolarmente avvertita dal settore.

Degna di segnalazione ci sembra infine l'iniziativa presa dal Ministero di attuare appositi corsi di preparazione e specializzazione per i funzionari direttivi della Marina mercantile, di cui il primo fu inaugurato il giorno 8 maggio passato.

PARTE IV.

16. — ASPETTI AMMINISTRATIVI CONNESSI CON LO STATO DI PREVISIONE IN ESAME E CONCLUSIONI

A) *Stanziamenti ed impegni derivanti da leggi recenti.*

Legge 9 gennaio 1962, n. 1.

La legge 9 gennaio 1962, n. 1, recante norme per l'esercizio del credito navale prevede la costituzione presso l'Istituto mobiliare italiano della Sezione autonoma del credito navale e disciplina la concessione di finanziamenti della durata massima di anni 15 ai proprietari nazionali per la costruzione di nuove unità, per la trasformazione, modificazione e grandi riparazioni di navi mercantili.

Per i finanziamenti concessi, lo Stato concorre agli oneri relativi mediante la corre-

sione — per l'intera durata dei finanziamenti — di un contributo nel pagamento degli interessi nella misura del 3,50 per cento.

I fondi messi a disposizione per la suddetta legge ammontano a lire 30 miliardi, ripartiti in 15 esercizi finanziari. Essi consentono l'assistenza per lavori fino a lire 200 miliardi con corrispondenti finanziamenti per lire 100 miliardi.

Per l'applicazione della legge in questione desidero ricordare che il Ministero ha già predisposto uno schema di regolamento che è in corso di esame da parte del Ministero del tesoro, e che mi auguro divenga rapidamente operante.

In attesa della costituzione della Sezione autonoma dell'Istituto mobiliare italiano e del regolamento di cui sopra, non è stato ancora possibile dare inizio alla pratica attuazione della legge. Tuttavia l'istruttoria delle domande presentate è già stata avviata e si spera che nel prossimo futuro sarà possibile dare corso alle prime ammissioni.

Dal 3 febbraio 1962 (data di entrata in vigore della legge) sono state finora presentate n. 118 richieste per la concessione del predetto contributo, che si riferiscono ad un ammontare complessivo di finanziamenti per lire 120 miliardi circa.

Legge 24 luglio 1959, n. 622, legge 31 marzo 1961, n. 301, e legge 9 gennaio 1962, n. 2.

Durante l'esercizio 1961-62 fino al 5 settembre 1961 (data in cui è cessata la validità della legge 24 luglio 1959, n. 622) sono state accolte istanze per la demolizione di n. 8 unità per complessive tonnellate stazza lorda 43.520 e la costruzione di 5 navi per tonnellate stazza lorda 77.152 e sono stati assunti impegni per lire 500 milioni circa.

La legge 31 marzo 1961, n. 301, recante modifiche ed integrazioni alla legge 17 luglio 1954, n. 522, ha stanziato, in aggiunta alla primitiva somma di lire 104.750.000.000 prevista dalla legge n. 522 e successive modificazioni, altre lire 24.000.000.000 per far fronte agli oneri finanziari derivanti dall'applicazione della legge stessa ed ha stabilito all'articolo 9 che il Ministero della marina

mercantile non può assumere impegni annui superiori ai 14 miliardi.

Di conseguenza nell'esercizio in corso, a parziale accoglimento delle richieste pervenute per le costruzioni di nuove unità, sono stati assunti impegni relativi a n. 52 nuove costruzioni per tonnellate stazza lorda 421.630, ammontanti a complessive lire 12 miliardi 497.766.638, tenuto conto che il 10 per cento dello stanziamento annuale è stato destinato per assistere lavori diversi dalle nuove costruzioni.

In applicazione dell'articolo 14 della legge 17 luglio 1954, n. 522, sono state, inoltre, accolte n. 13 istanze per la concessione del contributo d'interesse relativo ad altrettante nuove costruzioni commesse ai cantieri entro i primi tre anni di applicazione della legge stessa. Per le predette costruzioni sono state impegnate complessivamente lire 1 miliardo 461.426.630.

Con legge 9 gennaio 1962, n. 2, entrata in vigore il 3 febbraio 1962, nel disporre la proroga sino al 30 giugno 1963 e la modifica della citata legge n. 622, è stato provveduto ad elevare le aliquote del contributo e sono state poste condizioni più favorevoli in generale estendendo le provvidenze alle navi da passeggeri e da pesca oceanica, prima escluse.

Dall'entrata in vigore della nuova legge suddetta sono state presentate domande, in corso di istruttoria, per la demolizione di n. 35 unità complessive 255.508 tonnellate stazza lorda e la corrispondente costruzione di 16 unità per complessive 252.204 tonnellate stazza lorda; l'impegno di spesa relativo al contributo da corrispondere si prevede in lire 3.369 milioni circa.

Ricordo, infine, che è stato di recente approvato dal Consiglio dei Ministri uno schema di disegno di legge che prevede la estensione delle norme della citata legge n. 2 anche alle navi con scafo in legno, che erano escluse dal provvedimento medesimo.

B) Assicurazione delle navi contro i rischi di guerra.

Questo problema si è manifestato in tutta la sua gravità fin dal 1° ottobre 1959, allor-

quando il mercato assicurativo internazionale introdusse, nelle polizze di copertura assicurativa su corpi di navi, una clausola, secondo la quale la validità delle polizze cessava al momento stesso di una guerra fra uno di questi Paesi: Regno Unito (compresi i Paesi del Commonwealth), la Francia e gli Stati Uniti d'America da una parte e l'U.R.S.S. e la Repubblica Popolare Cinese dall'altra.

La questione era stata già esaminata dal Ministero della marina mercantile con i rappresentanti degli altri Ministeri interessati (tesoro, industria e commercio, difesa aeronautica, quest'ultima per i corpi degli aeromobili), fino a quando non venne costituito nella scorsa estate un apposito gruppo di lavoro, nel quale il Ministero della marina mercantile era rappresentato da un proprio funzionario.

Rilevo che in questi giorni il gruppo di lavoro ha ultimato i compiti affidatigli ed è pervenuto a risultati concreti. Questi mirano, nella sostanza, a trasferire allo Stato, come secondo rischio, l'assicurazione dei rischi di guerra, in armonia a quanto è previsto, con l'articolo 92 del testo unico delle leggi sull'esercizio delle assicurazioni private, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 13 febbraio 1959, n. 449.

C) Proprietà navale.

È proseguito lo studio per la modifica del Codice della navigazione nelle parti più rispondenti alle attuali esigenze. Sono state predisposte proposte di modifica per alcuni articoli di detto Codice tra i quali importantissimi gli articoli 143 e 144.

È stato avviato lo studio del problema di una nuova normativa per la navigazione da diporto. Sono stati presi contatti con le organizzazioni interessate e con il Ministero dei trasporti.

Con decreto ministeriale 12 marzo 1962, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 75 del 22 marzo stesso anno, sono state stabilite le norme relative alla concessione, a navi minori e galleggianti, dell'autorizzazione a compiere viaggi all'estero, di cui all'articolo 304 del Regolamento al Codice della navigazione,

e sono state impartite le istruzioni del caso alle autorità marittime dipendenti con circolare n. 2121867 del 7 aprile 1962 - titolo: « Nav. Merc. » Serie II, n. 10.

D) Conclusioni.

La nota preliminare di introduzione allo stato di previsione mette in evidenza quali sono le principali caratteristiche che lo differenziano, migliorandolo, da quello relativo all'esercizio finanziario precedente.

L'aumento di bilancio delle spese complessive (ordinarie e straordinarie e per movimento di capitali) è stato previsto in milioni 1.357,3 pari cioè al 5 per cento dell'importo totale corrispondente all'esercizio precedente.

La previsione della spesa per il nuovo esercizio è stata difatti di milioni 25.809,8 rispetto a quella dell'esercizio precedente che era invece di 24.452,5 milioni.

Dobbiamo al riguardo rilevare che la situazione relativa al bilancio per l'esercizio 1962-63, che abbiamo in esame, si riferisce naturalmente alla data in cui esso fu presentato al Parlamento (29 gennaio 1962); e quindi vi sono già comprese le spese per contributi a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento (legge 31 marzo 1961, n. 301) che ha aumentato la spesa corrispondente di 1.000 milioni (Titolo II; capitolo 77); nonchè la nuova spesa per il pagamento degli interessi nelle operazioni di credito navale effettuate a senso della recente legge 9 gennaio 1962, n. 1 (Titolo II; capitolo 79), ed altre di minore impegno. Ma non risultano ancora nel bilancio gli oneri relativi alla nuova legge sul « Riordinamento dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale » che fu approvata dal Senato (in sede deliberante dalla 7^a Commissione, il giorno 18 aprile 1962) e che comporta, per l'esercizio 1962-63, un maggior onere di 23,6 miliardi che fanno carico delle spese effettive della parte straordinaria del bilancio (45).

(45) Per la legge in questione — documento n. 1179 del Senato — i fondi richiesti sono precisati per l'esercizio finanziario 1962-63 in due distinte forme: per 21.650 milioni mediante inser-

Abbiamo fiducia che tale provvedimento venga approvato sollecitamente anche dalla Camera dei deputati; con tale previsione possiamo fin da ora ritenere che per le spese effettive e per quelle di movimento di capitali si raggiungerà il seguente importo:

a) spese totali contemplate dallo stato di previsione	milioni 25.809,5
b) spese da sostenere in applicazione della legge per i Servizi p.i.n.	» 23.600
TOTALE	milioni 49.409,5

Risulta perciò che dalle spese totali previste per l'esercizio finanziario precedente 1961-62 (di milioni 24.452,5) si passerà alle spese totali per l'esercizio 1962-63 con una spesa doppia di quella precedente. Ciò, naturalmente, dovrà formare oggetto del prescritto completamento dello stato di previsione in esame, mediante l'approvazione della necessaria nota di variazione.

* * *

Ho ritenuto di sottolineare questo notevole, e direi quasi, eccezionale aumento delle spese totali di bilancio, non soltanto per mettere in evidenza l'importanza che ha assunto la recente approvazione della legge per i Servizi p.i.n., ma soprattutto per porre alla nostra attenzione il conseguente problema della idoneità attuale del complesso amministrativo del Ministero, che dovrà provvedere alla sua gestione, con la competenza, l'equilibrio e la rapidità che sono richieste agli organi dello Stato.

Si deve doverosamente riconoscere che il Ministero della marina mercantile, nello svolgere le programmazioni di istituto, special-

zione della somma nel fondo globale inserito nello stato di previsione del Ministero del tesoro; e per 1.950 milioni come quote delle maggiori entrate derivanti dal provvedimento di legge concernente variazioni della scala delle aliquote dell'imposta complementare progressiva sul reddito di prossima promulgazione.

mente di fronte ai problemi creati dal rigoglioso sviluppo dei nuovi indirizzi della politica dei trasporti marittimi nazionali ed internazionali, ha giustamente riconosciuta la necessità di richiedere e di ottenere adeguati finanziamenti, che in parte ha già ottenuto; ma non ha ancora avuto la possibilità di completare i quadri di organico del personale del proprio Ministero che al riguardo sono assolutamente necessari, sia pure negli stretti limiti previsti dai vigenti quadri organici che richiederebbero ormai di venire anch'essi revisionati ed aumentati.

Basta dare un semplice sguardo agli allegati n. 1 e n. 2 allo stato di previsione in esame per constatare che i posti nelle sin-

gole categorie del personale di ruolo e dei ruoli aggiunti dell'Amministrazione centrale e periferica e previsti dalle attuali tabelle organiche rimangono tuttora scoperti per circa il 30 per cento del totale (tabella B). Non è possibile pretendere di ottenere la trattazione delle pratiche amministrative che sia adeguata alle necessità ed alle richieste sempre crescenti da soddisfare.

L'Organismo amministrativo continua perciò a soffrire di una deficienza di personale molto aggravata, specialmente nei ruoli direttivi, tecnici e di concetto nei quali sono attualmente scoperti il 53,5 per cento dei posti previsti dall'organico (punto 1° - tabella B).

TABELLA B

Situazione al 1° ottobre 1961 del personale di ruolo centrale periferico del Ministero della marina mercantile

(Situazione desunta dall'Allegato n. 2 dello Stato di previsione della spesa 1962-63)

	Posti		Diminuzione (a-b)	%
	di ruolo (a)	coperti (b)		
1. — Personale amministrativo e tecnico (carriera direttiva e di concetto) . . .	294	137	— 157	— 53,5
2. — Personale amministrativo (carriera esecutiva)	490	432	— 58	— 11,8
3. — Personale ausiliario	114	67	— 47	— 58,7
TOTALE	898	638	— 262	— 29,4

Dobbiamo riconoscere che la deficienza riscontrata nel Ministero della marina mercantile costituisce un male che è comune (più o meno aggravato) in tutte le Amministrazioni dello Stato e che si estende purtroppo anche alle Aziende autonome statali: tale situazione richiede un energico intervento del Governo, e per esso del Ministro

della riforma burocratica, del quale ripetutamente abbiamo richiamato l'attenzione per la risoluzione di problemi organizzativi e di struttura accennati nella presente relazione. Avremo da richiamarla ancora nella discussione che avverrà per l'approvazione degli altri tre bilanci dei Ministeri tecnici, dei lavori pubblici, dei trasporti e delle poste e teleco-

municazioni che al Senato sono demandati all'esame referente della nostra 7^a Commissione legislativa. Ma non possiamo, anche in questa occasione, dimenticare che malgrado la deficienza di numero, tutto il personale dell'Amministrazione della marina mercantile si prodiga con diligenza e con competenza (e spesso con sacrificio delle ore libere) per assolvere al proprio dovere di servire con dedizione l'Amministrazione di Stato di cui fa parte; e che esso risponderà ancora con competenza e solerzia, come per il passato, al lavoro che lo attende, anche per la soluzione delle nuove e particolari situazioni da risolvere, di cui alcune tra le più importanti sono state ricordate in questa

relazione. Abbiamo fiducia che il Ministro responsabile presterà ad esso la propria attenzione, nell'interesse della marina mercantile italiana e di tutti gli uomini che dedicano la loro attività per aumentarne nel mondo il prestigio, nell'interesse della nostra Patria.

Mi auguro pertanto che il Senato, con sereno spirito di giudizio, auspicando che siano sollecitamente risolti i numerosi problemi attualmente sul tappeto per il potenziamento delle attività marinare, conceda la propria approvazione allo stato di previsione che ci è stato presentato.

CORBELLINI, *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 1962 al 30 giugno 1963, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

Art. 2.

Per l'esercizio finanziario 1962-63 è autorizzata la spesa straordinaria di lire 300.000.000 per le sistemazioni difensive previste dalla legge 17 luglio 1954, n. 522, modificata dalle leggi 25 luglio 1956, n. 859, 24 marzo 1958, n. 328, e 31 marzo 1961, n. 301.

Art. 3.

Per l'esercizio finanziario 1962-63 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.