(N. 373-A)

SENATO DELLA REPUBBLICA

RELAZIONE DELLA 7ª COMMISSIONE PERMANENTE

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

(RELATORE VACCARO)

SUL

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro del Tesoro

di concerto col Ministro del Bilancio

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 30 GENNAIO 1954

Comunicata alla Presidenza il 24 marzo 1954

Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1954 al 30 giugno 1955.

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1200)

INTRODUZIONE

ONOREVOLI SENATORI. — Nella relazione sul precedente bilancio ho illustrato la posizione della Marina mercantile italiana nel mondo nel periodo prebellico.

Ho in tale circostanza posto in rilievo che nel 1939, e cioè prima della seconda guerra mondiale, l'Italia era al 6° posto nella graduatoria internazionale con tonnellate stazza lorda 3.424.804, di cui 30.000 tonnellate appartenenti alla marina velica; preceduta dalla Germania e seguita dall'Olanda.

Ho altresì indicato che al 30 giugno 1953 la flotta mercantile nazionale, compreso il naviglio da pesca, era costituita, secondo i dati forniti dal Ministero della marina mercantile, da n. 2.234 unità per tonnellate stazza lorda 3.518.591.

Raffrontando la situazione della flotta mercantile nazionale al 30 giugno 1953 con la situazione al 1° gennaio 1954, si hanno dei risultati ancora più soddisfacenti come in seguito sarà dimostrato.

ESAME GENERALE DEL BILANCIO

Lo stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile, per l'esercizio finanziario 1954-55, presenta un ammontare complessivo di lire 25.192.710.000 di cui lire 16.665.313.000 per spese effettive ordinarie e lire 8.527.405.000 per spese effettive straordinarie.

In complesso la variazione nei confronti del bilancio 1953-54 è di lire 117.683.000 derivante da una differenza in più di lire 4.929.963.000 nella spesa ordinaria e di una differenza in meno di lire 4.812.280.000 nella spesa straordinaria.

Le variazioni per la parte ordinaria sono così suddivise:

a) nel debito vitalizio .	+ L.	33.000.000
b) nelle spese del pers.	+ »	58.863.000
c) nelle spese per i serv.	+ »	4.838.100.000
	+ L.	4.929.963.000

Per la parte straordinaria la differenza in meno di lire 4.812.280.000 è così costituita:

VARIAZIONI NELLE SPESE PER I SERVIZI:

Per autorizzazione di legge:

a) Aumento dipendente dall'applicazione dell'articolo 9 della legge 7 aprile 1941, n. 266, concernente il contributo dello Stato a favore della Cassa nazionale per la previdenza marinara (capitolo n. 73)	+ L.	60.000.000
b) Aumento dipendente dall'applicazione dell'articolo 2 del disegno di legge che approva il presente stato di previsione (capitolo n. 74) . . .	+ L.	25.000.000
c) Aumento dipendente dall'applicazione degli articoli nn. 45 e 93 del testo unico 8 ottobre 1931, n. 1604, dell'articolo 3 della legge 3 giugno 1935, n. 1281, del regio decreto-legge 2 febbraio 1939, n. 303, convertito nella legge 2 giugno 1939, n. 739, dell'articolo 3 della legge 21 maggio 1940, n. 626, e della legge 10 gennaio 1952, n. 16, concernenti il concorso dello Stato negli interessi su operazioni di credito per la pesca (capitolo n. 75)	+ L.	2.720.000
d) Diminuzione dipendente dall'applicazione dell'articolo 10 della legge 2 aprile		

1953, n. 212, con la quale sono stati prorogati i benefici previsti dalla legge 8 marzo 1949, n. 75 (capitolo n. 76) . .	— L.	3.900.000.000
e) Diminuzione dipendente dall'applicazione dell'articolo 70 della legge 25 luglio 1952, n. 949, concernente i contributi da corrispondere per la costruzione di navi mercantili a carico liquido o secco in cantieri nazionali (capitolo n. 78)	— L.	1.000.000.000
Totale . . .	— L.	481.228.000

RIPARTIZIONE DEGLI STANZIAMENTI:

Parte ordinaria

Spese generali	706.000.000
Debito vitalizio	353.000.000
Spese per la Marina merc. .	62.550.000
Spese per le Capit. di porto .	756.563.000
Spese per i servizi marittimi	14.771.400.000
Spese per la pesca	14.800.000
Spese diverse	1.000.000

Parte straordinaria

Spese diverse	8.527.405.000
Totale . . .	25.192.718.000

Nei confronti del bilancio 1953-54 la spesa per il personale è aumentata da lire 1 miliardo 591.500.000 a lire 1.683.663.000. Pure aumentata è la spesa per i servizi da lire 23 miliardi 483.535.000 a lire 23.509.055.000 ma in rapporto alla spesa totale la prima è aumentata dal 6,34 per cento al 6,43 per cento mentre la seconda è scesa al 93,57 per cento dal 93,66 per cento.

Le variazioni più importanti sono quelle in meno di lire 3.900.000.000 a lire 1 miliardo nei contributi sulle costruzioni navali previsti rispettivamente dalle leggi 2 aprile 1953, n. 212, e 25 luglio 1952, n. 949, e quella in più lire 4.770.600.000 nelle sovvenzioni alle Società assuntrici di servizi marittimi e compensi per speciali trasporti con carattere postale e commerciale. Le prime due non sono che un adeguamento agli stanziamenti previsti dalle due leggi citate. La terza richiede invece una dettagliata spiegazione.

Lo stanziamento complessivo di lire 14 miliardi 770.600.000 è così composto:

Sovvenzioni alle società concessionarie di servizi marittimi di carattere locale	L.	1.916.000.000
Sovvenzione alle società di p.i.n.	»	12.854.600.000

La somma di lire 1.916.000.000 è così ripartita secondo le vigenti convenzioni:

Soc. Navig. Toscana (servizi Arcipelago Toscano)	L.	.392.500.000
Soc. Navisarma (servizi Isole Eolie)	»	434.000.000
Soc. Sirena (servizi Isole Egadi, Pelagie, Ustica e Pantelleria)	»	427.128.100
Soc. Partenopea (servizi Isole Partenopee e Pontine)	»	506.239.293
Soc. Fiumana (sovvenzione e contributo di gestione previsto dalla legge 23 gennaio 1941, n. 52) . .	»	108.000.000
Soc. Istria-Trieste (sovvenzione e contributo di gestione come da legge sopradetta)	»	48.200.000
Totale	L.	1.916.067.393
arrotondato a	L.	1.916.000.000

Per quanto riguarda la cifra relativa alle Società di p.i.n., è noto che in applicazione del decreto legislativo 26 aprile 1948, n. 754,

modificato dalla legge 28 febbraio 1953, n. 102, nell'esercizio 1954-55 dovrà essere pagata alle dette società un acconto in misura non superiore al 90 per cento sulla integrazione che sarà inscritta nel bilancio delle Società stesse per l'esercizio 1953.

Ora sulla base dei risultati di gestione dei primi otto mesi dell'anno il Ministero della marina mercantile ha calcolato che l'integrazione per il 1953 subirà un aumento di circa sei miliardi di lire su quella accertata per il 1952 in lire 13.758.080.838.

Tale acconto è dovuto ai seguenti motivi:

1° per circa 3.000.000.000 al diminuito traffico merci aggravato dalla sensibile diminuzione delle rate dei noli;

2° per circa 1.000.000.000 alle quote di ammortamento delle navi di nuova costruzione, alcune delle quali avevano gravato soltanto per breve periodo nell'esercizio sociale 1952;

3° per circa 2.000.000.000 al sensibile incremento degli interessi passivi, sia in relazione ai finanziamenti occorsi per la costruzione delle nuove navi, sia per il mancato pagamento da parte dello Stato di rilevanti somme dovute a dette Società (circa 18 miliardi per soli saldi d'integrazione di bilancio dal quadriennio 1949-1952).

Poichè parte dell'integrazione alla Società Italia è a carico del bilancio del Ministero del tesoro, è stato calcolato un onere a carico del Ministero della marina mercantile di lire 15.143.787.000 e conseguentemente una misura dell'acconto del 90 % di lire 13.629.408.300 così ripartita:

		Integrazione 1953	Acconto 90 %
Società Italia	L.	443.787.000	399.408.300
Lloyd Triestino	»	6.500.000.000	5.850.000.000
Adriatica	»	2.700.000.000	2.430.000.000
Tirrenia	»	5.500.000.000	4.950.000.000
Totali . . .	L.	15.143.787.000	13.629.408.300

A detta cifra debbono inoltre essere aggiunte L. 241.000.000 per sovvenzioni previste dalle vigenti convenzioni stipulate nel 1937. In totale quindi per sovvenzioni e integrazioni alle Società di p.i.n. si è prevista la somma di lire 13.870.000.000, ma si è ritenuto opportuno ridurla per misura prudenziale a lire 12.854.600.000.

Prima di chiudere qusta parte desidero sottolineare, come già feci nella mia relazione al bilancio 1953-54, che, a mio parere, in bilancio dovrebbe essere stanziata una somma che coprisse l'intero fabbisogno per sovvenzioni e integrazioni, e non solo gli acconti, anche se l'aumento degli acconti stessi al 90 per cento potrà in buona parte ridurre l'inconveniente della accumulazione di notevoli arretrati che si trovano poi in difficoltà a saldare. A questo proposito sarebbe necessario affrontare il problema del pagamento dei 18 miliardi di arretrati dovuti per integrazione alle Società di p.i.n., che, costrette a far ricorso al mercato finanziario, si trovano gravate di notevoli interessi passivi che a loro volta si ripercuotono sul bilancio dello Stato, che deve garantire il 4 per cento di utile alle dette compagnie.

APPENDICE ALLO STATO DI PREVISIONE DELLA SPESA

Come al solito in appendice allo stato di previsione del Ministero della marina mercantile sono pubblicati gli stati di previsione

della spesa e dell'entrata del bilancio speciale degli Uffici del lavoro portuale.

Tali stati di previsione sono stati approvati con decreto del Ministro per la marina mercantile, di concerto con il Ministro del tesoro, in data 10 dicembre 1954. Essi si chiudono con un avanzo di gestione che viene devoluto al fondo di riserva di lire 7.382.000 con un aumento di lire 2.667.000 nei confronti dell'esercizio precedente.

LA SITUAZIONE DELLA FLOTTA MERCANTILE

La flotta mercantile ha ora raggiunto una consistenza mai registrata in precedenza.

Secondo le statistiche ufficiali del Ministero della marina mercantile al 1° gennaio scorso essa era composta da 4.396 unità per complessive tonnellate stazza lorda 3.722.471 così suddivise:

NAVIGLIO A PROPULSIONE MECCANICA:				
a) da 100 t. s. l. ed oltre:				
Navi miste e passeggeri	n.	122	t. s. l.	655.023
Navi da carico	»	633	»	1.940.784
Navi cisterna	»	187	»	956.053
Navi da pesca	»	27	»	9.297
Navi di tipo speciale	»	110	»	39.483
	n.	1.079	t. s. l.	3.600.640
b) inferiori alle 100 t. s. l.:				
Motopescherecci	n.	2.073	t. s. l.	55.589
Altri tipi	»	211	»	10.265
Totale navi a propulsione meccanica	n.	3.363	t. s. l.	3.666.494
NAVIGLIO MOTOVELICO	n.	791	t. s. l.	51.220
NAVIGLIO VELICO:				
Velieri da traffico	n.	127	t. s. l.	3.099
Velieri da pesca	»	115	»	1.658
Totale navi a propulsione meccanica	n.	242	t. s. l.	4.757
TOTALE COMPLESSIVO	n.	4.396	t. s. l.	3.722.471

Al 1° gennaio 1953 la consistenza era invece di 4.585 unità per 3.529.232 tonnellate stazza lorda. Nell'anno si è quindi registrato un aumento di 193.239 tonnellate stazza lorda.

Diminuito di poche migliaia di tonnellate il naviglio velico e motovelico, da pesca e da traffico ed il naviglio motopeschereccio, l'incremento è quasi completamente dovuto alle navi cisterne accresciutesi di 18 unità per 199.338 tonnellate, dato che l'aumento di 25.142 tonnellate registrato nelle navi da passeggeri e miste è stato compensato dalla diminuzione di 25.934 tonnellate verificatasi nelle navi da carico secco.

Per quanto riguarda il naviglio a propulsione meccanica superiore a 100 tonnellate stazza lorda le cause delle variazioni sono state le seguenti:

AUMENTI

Nuove costruzioni	n	25	t. s. l.	177.432
Acquisti all'estero	»	35	»	155.150
Provenienti dai registri galleggianti	»	3	»	1.049
» » motovelieri	»	2	»	346
» » recuperi	»	1	»	358
TOTALE	n.	66	t. s. l.	334.335

DIMINUZIONI

Affondamenti	n.	10	t. s. l.	8.001
Demolizioni	»	11	»	43.316
Vendite all'estero	»	11	»	45.727
Passate nei registri galleggianti	»	9	»	4.105
Mancata nazionalizzazione	»	1	»	2.449
Passate alla marina militare	»	1	»	801
Vendute alla guardia di finanza	»	2	»	244
Passate nei motovelieri	»	2	»	316
Passate nelle navi inferiori a 100 t. s. l.	»	1	»	106
Già noleggiate al governo spagnolo	»	2	»	9.881
TOTALE	n.	50	t. s. l.	114.946

Consideriamo ora la situazione qualitativa della nostra flotta quale risulta dal seguente prospetto relativo alla suddivisione per età del naviglio a propulsione meccanica superiore a 100 tonnellate stazza lorda.

ETÀ	Al 1° gennaio 1954				Al 1° gennaio 1953			
	N.	%	T. S. L.	%	N.	%	T. S. L.	%
fino a 5 anni	104	9,63	471.787	13,10	106	9,97	351.948	10,32
da 6 a 10 anni	316	29,28	867.129	24,08	390	36,68	1.362.631	40,05
da 11 a 15 anni	191	17,70	884.651	24,57	99	9,32	298.467	8,77
da 16 a 20 anni	23	2,21	61.917	1,72	24	2,26	51.052	1,51
da 21 a 25 anni	57	5,28	243.460	6,77	59	5,55	267.460	7,86
oltre 25 anni	388	35,96	1.071.767	29,76	385	36,22	1.071.869	31,49
Totale	1.079	100,00	3.600.640	100,00	1.063	100,00	3.403.427	100,00

Come si vede, a parte il notevole mutamento delle percentuali del tonnellaggio nelle classi da 6 a 10 anni e da 11 a 15 anni dovuto al passaggio nella seconda di buona parte del naviglio costruito durante la guerra, si può constatare una leggera diminuzione sia per numero che tonnellaggio della percentuale delle navi di 21 anni di età ed oltre, ed un leggero miglioramento nel numero, miglioramento più accentuato nel tonnellaggio, delle navi fino a cinque anni di età. Possiamo senz'altro considerare queste variazioni come un indice di quel processo di ringiovanimento della nostra flotta da tutte le parti auspicato, ma è ovvio che questo processo deve essere assolutamente accelerato se non vogliamo che gran parte della nostra flotta scompaia dal mercato.

Oggi la nostra flotta riesce ancora a mantenersi abbastanza bene sul mercato internazionale, come la seguente tabella dei disarmi dimostra, nonostante l'andamento poco brillante dei noli, ma è chiaro che se i noli dovessero precipitare molte delle nostre navi più vecchie e meno economiche dovrebbero andare in disarmo con conseguenze non certo liete sulla occupazione di nostri marittimi.

NAVI IN DISARMO NEI PORTI DELLO STATO NEL MESE DI GENNAIO 1954

	P/fi e M/n superiori a 500 t. s. l.		P/fi e M/n inferiori a 500 t. s. l.		Vel. M/v da traffico		Flotta peschereccia		TOTALE	
	N.	T. S. T.	N.	T. S. L.	N.	T. S. L.	N.	T. S. L.	N.	T. S. L.
Consistenza naviglio al 31 dicembre 1953	654	3.482.179	609	119.429	918	54.319	2.215	66.544	4.396	3.722.471
Navi in disarmo:										
a) per ragioni tecniche . .	24	100.979	53	8.179	115	7.436	113	8.211	305	124.805
b) per ragioni economiche .	24	80.740	65	7.523	216	9.570	85	2.707	390	100.540
c) per ragioni diverse . . .	1	4.013	14	1.432	35	1.674	217	5.297	267	12.416
TOTALE . . .	49	185.732	132	17.134	366	18.680	415	16.215	962	237.761
% rispetto alla consistenza .	7,49	5,33	21,67	14,35	39,87	34,38	18,73	24,36	21,88	6.38

a) per riparazioni allo scafo, al motore, trasformazioni, ecc.

b) per mancanza di moli o di traffico, ecc.

c) per trattative vendità, sequestro, fine campagna pesca, fine stagione, ecc.

Le difficoltà finanziarie che impediscono al nostro armamento di ordinare nuove navi sono note.

Nella mia relazione al bilancio 1953-54 mi soffermai sulla necessità di risolvere il problema del credito navale, ed è inutile che stia qui a ripetermi sicuro come sono che il problema è ben a vostra conoscenza.

Ma non posso non augurarmi che il disegno di legge per le costruzioni navali che, secondo quanto è stato annunciato, è già pronto per essere approvato dal Consiglio dei Ministri, abbia affrontato anche questo problema e lo abbia risolto.

Desidero poi richiamare ancora una volta l'attenzione sulla necessità di considerare la possibilità di adottare nei riguardi del nostro armamento una politica fiscale e valutaria di più larghe vedute onde sia favorito anche da questo lato il potenziamento della nostra flotta.

L'ATTIVITÀ DEI CANTIERI NAVALI

Secondo le statistiche del Ministero della marina mercantile durante il 1953 sono state impostate nei nostri cantieri navali 38 navi a propulsione meccanica per un totale di 173.359 tonn. stazza lorda di cui 11 navi miste e da carico per 22.669 tonn., 21 cisterne per 159.590 tonn. e 1 unità da pesca di 100 tonn. Sono state inoltre impostate 77 motovelieri e motopescherecci per 1.692 tonn. e 143 altri galleggianti per 2.256 tonn. In totale

quindi 253 unità per 177.307 tonn. stazza lorda.

Nello stesso 1953 sono state varate 48 navi a propulsione meccanica per 265.811 tonn. stazza lorda di cui 22 miste e da carico per 55.070 tonn. (14 per 18.950 tonn. per conto estero), 23 cisterne per 210.418 tonn. e 3 navi da pesca per 323 tonn. Sono stati inoltre varati 100 motopescherecci e motovelieri per 2.925 tonn., 1 veliero per 83 tonn. e 90 altri galleggianti per 1.061 tonn.

In totale sono state varate 239 unità per 269.880 tonn. stazza lorda.

Al 1° gennaio 1954 erano rimaste sugli scali 16 navi miste e da carico per 24.789 tonn. stazza lorda, 18 cisterne per 135.340 tonn. una nave da pesca per 22 tonn., 72 motopescherecci a motovelieri per 2.128 tonn., 3 velieri per 161 tonn. e 74 altri galleggianti per 1.677 tonn. In totale 184 unità per 164.445 tonn. stazza lorda.

Carico questo di lavoro assolutamente insufficiente, che si va per di più riducendo rapidamente dato il susseguirsi dei vari delle cisterne che costituiscono il grosso delle navi in corso di costruzione al 1° gennaio scorso.

Nè la commessa delle 13 navi per 18.647 tonn. stazza lorda ammesse ai benefici della legge 2 aprile 1953, n. 212, che ha prorogato la legge 8 marzo 1949, n. 75 e destinate per lo più a medi e piccoli cantieri, potrà cambiare la situazione che è particolarmente grave.

Ho citati, nella relazione sul precedente esercizio, i motivi che determinano una notevole differenza di costo di costruzione fra i cantieri nazionali e cantieri esteri, ho fatto l'enunciazione dei provvedimenti adottati nel dopoguerra per dare possibilità di impiego alle maestranze cantieristiche, rilevandosi che nessuno di essi ha avuto carattere definitivo.

Poichè la capacità produttiva dei cantieri nazionali sarebbe anche in periodi di normalità di noli eccessiva rispetto alle possibilità di assorbimento delle esigenze della Marina mercantile nazionale, appare sempre più urgente l'emanazione della legge organica che dovrebbe equiparare il prezzo nazionale a quello praticato dai cantieri esteri per consentire commesse estere oltrechè nazionali.

Una tale legge, dando la possibilità ai cantieri di poter contare su un ciclo di lavoro a carattere continuativo, consentirebbe una economia di costi che renderebbe anche minore la necessità di intervento statale.

Il Parlamento, ne sono sicuro, la approverà rapidamente e mi auguro perciò che il provvedimento arrivi a dare in breve tempo a tutti i lavoratori dei cantieri la tranquillità che attualmente non possono avere minacciati, come sono, di licenziamento.

Ma alle provvidenze a favore dei cantieri debbono essere aggiunte disposizioni che, in analogia a quanto avviene nelle altre Nazioni, permettano finanziamenti a basso tasso di interesse e facilitazioni per il pagamento, protraendolo per un considerevole periodo di tempo successivo all'epoca della messa in esercizio, l'armamento nazionale potrà considerare la possibilità di proseguire nell'opera di progressivo ringiovanimento della Marina mercantile nazionale.

La situazione non potrà essere chiarita se non dopo che interverrà una completa revisione di provvedimenti finanziari dello Stato nei confronti delle gestioni marittime. È necessario che gli Organi finanziari si formino la convinzione che non si rende possibile effettuare il miglioramento e la progressiva sostituzione del naviglio mercantile nell'interesse stesso della economia nazionale se al concetto dell'ammortamento cosiddetto storico non sarà sostituito il concetto dell'ammortamento vero e proprio in maniera che il proprietario della nave possa ricostituire nell'epoca occorrente per la sostituzione della nave il capitale necessario per poter acquistare una nuova unità impiegabile nel traffico acquisito nell'interesse nazionale.

Come è noto, la ricostituzione del naviglio e il suo ringiovanimento può effettuarsi sia con la esecuzione di nuove costruzioni che con l'acquisto di naviglio di seconda mano, migliore di quello che si va a sostituire. È, quindi indispensabile che nella revisione dei provvedimento finanziari dello Stato nei confronti della Marina mercantile sia tenuta presente la necessità di agevolare anche l'acquisto di naviglio di seconda mano.

Il mantenimento dei predetti tributi (imposta entrata) pone gli armatori italiani in una situazione di inferiorità rispetto agli armatori esteri e impedisce ai primi di concorrere

a parità di condizioni all'acquisto delle unità che vengono poste in vendita sul mercato internazionale.

Se si considera poi la fonte di valuta che costituisce la gestione sotto bandiera nazionale di una nave mercantile, appare evidente come dovrebbe essere considerata la possibilità di una revisione dei provvedimenti da parte del Ministero del commercio con l'estero nei riguardi della concessione della valuta occorrente per l'acquisto di navi di seconda mano.

Va tenuto presente che i finanziamenti esteri, resi necessari dalla limitata entità della valuta concessa per l'acquisto di navi, anche se ritenuti convenienti, comportano il pagamento di interessi in valuta che decurtano gli introiti valutari conseguiti dalle unità che vengono immesse in esercizio.

Va anche tenuto presente la necessità di contenere per quanto possibile gli oneri in continuo aumento derivanti da tasse portuali, consolari ecc.

L'armamento libero italiano mantiene immutata la posizione acquisita anche per quanto si riferisce alle linee libere da essa esercitate ed un miglior assestamento potrà intervenire in tale campo quando saranno resi noti gli intendimenti statali nei confronti del settore dell'armamento concentrato nel gruppo controllato dalla « FINMARE » facente capo all'I.R.I.

A questo proposito valgono le considerazioni espresse nella relazione al precedente bilancio.

SERVIZI MARITTIMI

Nel breve periodo di tempo che è trascorso dalla discussione del precedente bilancio del Ministero della marina mercantile, la situazione dei servizi marittimi italiani non ha subìto notevoli variazioni. C'è solo da segnalare che l'armamento libero ha istituito alcune nuove linee e ha spostato alcune navi da rotte che erano divenute meno redditizie ad altre che offrono ora maggiori possibilità di traffico e che la Società Italia ha trasferito, per ora temporaneamente, il « Conte Biancamano » sulla linea del centro America, sulla quale ebbe già ad essere impiegato fino al 1940. C'è inoltre da segnalare la impostazione nei cantieri triestini di due motonavi da carico da 5300 tonnellate stazza lorda con le quali il Lloyd Triestino risolverà il problema dei suoi servizi commerciali con l'Africa occidente ed il Congo.

Con la entrata in servizio ,ormai prossima, della turbonave « Cristoforo Colombo » la Società Italia sistemerà in modo soddisfacente il servizio con il Nord America. In questo traffico il primo anno di esercizio della « Andrea Doria » ha riportato la marina italiana nella considerazione in cui era tenuta al tempo del « Rex » e del « Conte di Savoia ». A questo proposito non sembra che sia il caso di preoccuparsi eccessivamente della decisione americana di interrompere con il 1° luglio prossimo l'accordo agenziale tra l'Italia e l'American Export Line. Noi siamo infatti certi che nonostante tale decisione la Società « Italia » continuerà ad accaparrarsi con le sue navi buona parte del traffico passeggeri fra il Mediterraneo ed il Nord America.

Completata ormai con le costruzioni realizzate con la legge 8 marzo 1949, n. 75 e successive integrazioni e modificazioni e con i programmi triestini, la prima parte della ricostruzione delle flotte delle società di p.i.n. si prospetta la necessità di studiare la possibilità di migliorare ancor più il già soddisfacente assetto dei servizi sovvenzionati.

Vi sono infatti ancora da sistemare alcune linee da passeggeri e commerciali, quali ad esempio, quelle con il Sud Pacifico, con l'Africa Orientale e con il vicino Oriente. In particolare si desidera attirare l'attenzione sulla necessità di sistemare convenientemente i servizi della Società adriatica che, fra l'altro, oggi esercita alcune linee con navi troppo vecchie, assolutamente inadeguate a combattere la forte concorrenza estera.

Altro problema che deve essere affrontato è quello del nuovo regime da dare alle società di preminente interesse nazionale alla scadenza delle attuali convenzioni. Il notevole ammontare che viene stanziato nell'esercizio 1954-55 per integrazione di bilancio alle dette società, anche se giustificato, ci dice quanto il problema sia importante. È vero che la misura delle sovvenzioni è ancora quella del 1937 e che se queste fossero state rivalutate non ci sarebbe stato forse bisogno di integrazioni o

quanto meno esse sarebbebero state notevolmente ridotte ma è anche vero che questo sistema dell'integrazione costituisce un elemento di incertezza negli oneri dello Stato, che sarà bene eliminare. Sappiamo che è intenzione del Ministero di ritornare al sistema delle sovvenzioni calcolate linea per linea e a noi non rimane che sollecitare la conclusione del relativo studio su queste direttive che ci sembrano le più adatte a risolvere in modo soddisfacente il problema. Ritengo infine di dover confermare quanto ebbi già a dire nella mia relazione al passato bilancio circa la necessità di completare sollecitamente gli studi per una delimitazione dei compiti dell'armamento nazionalizzato e di quello libero. È anche questo un problema molto importante perchè la sua soluzione darà all'armamento libero la possibilità di procedere con tranquillità e sicurezza allo sviluppo delle proprie iniziative nel campo dei servizi regolari.

È augurabile che una discussione internazionale riapra le normali vie di traffico alla nostra Marina mercantile in tutti i mari, ponendo così termine sia alle limitazioni sia alle difficoltà che si determinarono per l'approdo o la discarica in determinati porti, in modo da creare maggiori fonti d'impiego della Marina mercantile. La necessità di superare le attuali difficoltà pongono in primo piano la urgenza di un accurato esame dei problemi che impediscono il normale impiego del naviglio nazionale e ne arrestano il progressivo sviluppo.

Molti colleghi della Commissione hanno chiesto di intrecciare al più presto trattative con la vicina Albania, con la lontana Cina per un reciproco conveniente trattamento, di linee che potrebbero dare largo sfogo alla nostra navigazione ed al commercio dei nostri prodotti.

È importante considerare tutto ciò anche se si pensi che quegli Stati avviano sui nostri porti le loro navi, mentre noi non possiamo fare altrettanto.

I servizi postali e commerciali marittimi di carattere locale sono ormai definitivamente sistemati. A seguito del risultato delle gare tenute il 15 e 16 luglio 1953, sono state stipulate le convenzioni, che sono entrate in vigore il 1° gennaio scorso, con le Società aggiudicatarie: il 23 novembre 1953 con la Società « Navigazione Toscana » per i servizi dell'arcipelago toscano; l'11 dicembre 1953 con la Società « Navisarma » per i servizi delle isole Eolie; il 2 dicembre 1953 con la Società « Sirena » per i servizi delle isole Egadi, Pelagie, Ustica e Pantelleria ed il 22 dicembre 1953 con la Società « Partenopea » per i servizi con le isole Partenopee e Pontine.

Le singole società stanno già prendendo le necessarie disposizioni per la commessa ai cantieri delle navi che si sono impegnate a costruire (la Società « Partenopea » le ha già ordinate ai cantieri di Castellammare di Stabia) di modo che fra qualche tempo gli abitanti delle isole ed i turisti potranno godere di mezzi veloci e confortevoli.

I PROBLEMI DELLA PESCA

La nostra flotta peschereccia ha registrato durante il 1953 ulteriori progressi. Secondo statistiche non definitive della Direzione Generale del Demanio e della Pesca del Ministero della Marina mercantile al 1° gennaio scorso la consistenza del naviglio a motore adibito alla pesca era salita a 8.067 unità per 93.801 tonn. stazza lorda di cui 5.392 motobarche per 20.325 tonn. e 2.675 motopescherecci per 73.476 tonn. contro 7.711 unità per 83.805 tonn. al 1° gennaio 1953 di cui 2.619 motopescherecci per 67.707 tonn. e 5.092 motobarche per 16.098 tonn.

Intanto è entrato in fase di pratica attuazione il programma di sviluppo e rinnovamento della flotta da pesca previsto dalla legge 2 aprile 1953, n. 212, con la prima ammissione ai suoi benefici di oltre 80.

Il Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro della marina mercantile, ha poi, negli scorsi giorni, approvato l'atteso provvedimento per la sostituzione dei motori a benzina con motori a gasolio sulle motobarche addette alla pesca. Il provvedimento, per il quale sono stanziati 800 milioni, ha soprattutto finalità di carattere sociale e consente una notevole riduzione dei costi di esercizio ed un maggior numero di giornate lavorative mentre rende nello stesso tempo più sicuri ed efficienti i natanti.

Il provvedimento, che sarà attuato a mezzo della concessione di mutui al tasso del 4,50 per cento per una durata massima di sette anni, interessa circa 3.000 unità e questa cifra dice quanto sia vasta la sua portata.

Altro provvedimento, approvato nei giorni scorsi dal Consiglio dei ministri, concerne lo stanziamento di altri 200 milioni per la concessione di sussidi per i fini previsti dall'articolo 1 della legge 8 gennaio 1952, n. 20.

Tale provvedimento che era atteso dal ceto interessato consentirà un ulteriore potenziamento della attività peschereccia.

Un problema molto importante per i pescatori addetti alla piccola pesca è quello della previdenza, per il quale è difficile trovare una soluzione perchè in questo settore manca la base contributiva e quindi la capitalizzazione necessaria agli Istituti di previdenza per la corresponsione della pensione. Un progetto è stato però preparato in proposito dalle organizzazioni sindacali di categoria, ma il Ministero del lavoro le ha invitate a rielaborarlo specie per quanto riguarda il reperimento dei mezzi necessari.

Sono stati, intanto, ripristinati gli assegni familiari in favore dei soci di 360 cooperative nonchè le assicurazioni generali obbligatorie a favore dei pescatori riuniti in cooperativa. È un gran passo.

Per quanto riguarda l'assistenza malattie ai pescatori soci delle cooperative della piccola pesca, l'I.N.A.M., a seguito dell'intervento del Ministero della marina mercantile e di quello del lavoro, ha fatto delle proposte che sono ora all'esame delle Organizzazioni interessate perchè facciano conoscere il loro punto di vista in merito. Questi problemi della previdenza e della assistenza ai piccoli pescatori ci stanno molto a cuore e non possiamo non sollecitarne una rapida e favorevole soluzione.

Una iniziativa che merita di essere segnalata è quella presa dal Ministero della marina mercantile per fare effettuare annualmente presso gli stabilimenti « Ansaldo », « OM » e « Arona » corsi di perfezionamento nella condotta di motori marini più in uso nella pesca ai giovani che hanno superato gli esami per meccanico navale di 2ª classe e marinaio motorista. I corsi, che costituiranno un contributo notevole alla preparazione professionale dei giovani pescatori, avranno inizio nel prossimo aprile.

Un problema molto grave e che nelle attuali condizioni politiche non potrà trovare soluzione è quello della pesca in Adriatico. Purtroppo i sequestri di nostri pescherecci da parte jugoslava invece di diminuire, con il passare del tempo, si vanno intensificando tanto che diviene sempre più difficile ai nostri pescatori pescare in quelle acque. Ci appelliamo perciò al Governo perchè esamini la possibilità di intensificare quella azione di vigilanza da parte della nostra Marina militare, che sola può mettere un freno ai soprusi jugoslavi.

Altri problemi sui quali mi soffermai già nella mia relazione al bilancio 1953-54 e sui quali desidero nuovamente attirare l'attenzione del Governo sono quelli dei mercati ittici, delle importazioni di pesce, con la speranza che essi ricevano sollecita e favorevole considerazione.

Dobbiamo evitare che un paese come è l'Italia con 8.000 Km. di costa importi il pesce dall'estero.

IL LAVORO MARITTIMO

Il 1953 con l'aumento della flotta ha offerto nuove possibilità di impiego ai marittimi, ma nello stesso tempo ha visto un notevole aumento degli inscritti agli Uffici di collocamento che sono passati da 50.713, di cui 2.839 di stato maggiore e 47.874 di bassa forza, a 70.412, di cui 3.621 di stato maggiore e 66.791 di bassa forza.

Tale aumento, che è da ricercarsi nella apertura indiscriminata delle matricole che nel 1953 ha fatto sentire il suo pieno peso, rende più difficile la soluzione del problema dell'avvicendamento, ma, dati gli inconvenienti che il sistema stesso ha mostrato, non possiamo non raccomandarne l'abolizione.

Altro problema è quello dell'eliminazione di alcune sperequazioni riscontrate nel trattamento di pensione dei marittimi a seguito della entrata in vigore della legge 25 luglio 1952, n. 915, e noi raccomandiamo all'onorevole Ministro di volerne accelerare lo studio e la soluzione.

IL MOVIMENTO PORTUALE

Il movimento dei porti italiani, compresi quelli giuliani, è ancora aumentato nel 1953 e per quanto riguarda le merci imbarcate e sbarcate ha raggiunto la cospicua cifra di 54.067.000, mai raggiunta prima. Ecco ad ogni modo, secondo le statistiche del Ministero della marina mercantile, il dettaglio per il 1953 confrontato con quello relativo al 1952.

	ARRIVI		PARTENZE		TOTALE	
	1952	1953	1952	1953	1952	1953
Numero navi.	127.461	124.864	127.793	125.183	255.254	250.047
Tonnellate stazza netta (migliaia).	62.006	71.296	61.841	71.921	123.847	143.217
Tonnellate merci (migliaia). . . .	34.881	39.069	12.364	14.998	47.245	54.067
Passeggeri (migliaia).	3.460	3.428	3.503	3.456	6.963	6.884

Come si vede mentre il traffico merci nel complesso ha segnato un aumento di quasi il 14 per cento, quello passeggeri ha registrato un lievissimo regresso di poco più dell'1 per cento.

Notevole invece l'incremento del traffico passeggeri con l'estero, così come notevole è stato l'aumento del traffico merci con l'estero. Si osservi nelle due tabelle che seguono anche il progresso della partecipazione della bandiera italiana.

MOVIMENTO COMMERCIALE NEI PORTI ITALIANI DA E PER L'ESTERO

	1953	% bandiera italiana (migliaia di tonn.)	1952	% bandiera italiana
Merci sbarcate.	30.659	47,2	27.891	32,7
Merci imbarcate.	7.062	20,8	5.263	15,6
Totale . . .	37.721	42,7	33.154	29,7

MOVIMENTO PASSEGGERI NEI PORTI ITALIANI DA E PER L'ESTERO

	1953	% bandiera italiana	1952	% bandiera italiana
Passeggeri sbarcati.	256.660	63,3	207.598	56,1
Passeggeri imbarcati.	290.390	66,0	283.022	65,3
Totale . . .	547.050	64,17	490.620	60,1

Anche il traffico di cabotaggio ha realizzato nel 1953 un progresso avendo raggiunto 16.346 mila tonnellate di merci imbarcate contro 14.091 mila tonnellate nel 1952 con un aumento del 15,7 per cento da un anno all'altro. Esso si mantiene però ancora al di sotto del traffico del 1938 che negli attuali confini ammontava a circa 18 milioni di tonnellate.

Quanto al traffico nei singoli porti si noti nella tabella che segue come, salvo Trieste nelle merci arrivate e Bagnoli nelle merci partite, tutti gli altri porti hanno registrato sensibili progressi che vanno dal minimo del 4,4 per cento di Bagnoli al massimo del 36,6 per cento di Napoli per le merci sbarcate e dal minimo del 12,6 per cento di Napoli al massimo del 66,6 per cento di La Spezia per le merci imbarcate.

MOVIMENTO DELLE MERCI NEI PRINCIPALI PORTI ITALIANI.

	Merci sbarcate (tonnellate)			Merci imbarcate (tonnellate)		
	1952	1953	Variazioni % in + o in —	1952	1953	Variazioni % in + o in —
Genova	6.859.501	7.717.394	+ 12,5	1.057.613	1.238.156	+ 17,0
Napoli	3.866.706	5.283.935	+ 36,6	1.985.214	2.236.433	+ 12,6
Venezia	4.280.040	4.718.140	+ 10,2	809.060	1.052.996	+ 30,1
Savona	2.849.402	3.280.631	+ 15,1	411.966	502.246	+ 21,9
Trieste	3.097.196	2.350.133	— 24,1	947.283	1.109.565	+ 17,1
La Spezia	1.803.933	2.309.377	+ 21,8	631.555	1.052.533	+ 66,6
Livorno	1.788.937	2.068.986	+ 15.6	589.160	721.285	+ 22,4
Bari	1.554.721	1.834.389	+ 17,9	969.112	1.172.618	+ 20,9
Bagnoli	1.238.206	1.292.871	+ 4,4	199.018	143.941	— 27,6

Per quanto riguarda i passeggeri, si osservi nella seguente tabella che Napoli, aumentando il proprio traffico di circa 30.000 unità, è divenuto il primo porto italiano, superando Genova che nell'anno ha segnato un regresso di 11.500 unità circa. Si noti ancora come Brindisi continui ad essere il primo porto dell'Adriatico nonostante il gran balzo in avanti di Venezia.

MOVIMENTO PASSEGGERI DA E PER L'ESTERO NEI PRINCIPALI PORTI ITALIANI

	ARRIVATI		PARTITI		TOTALE	
	1952	1953	1952	1953	1952	1953
Genova	76.999	85.702	130.056	109.839	207.055	195.541
Napoli	64.640	89.837	105.983	110.411	170.623	200.248
Venezia	4.330	13.931	953	8.785	5.283	22.716
Bari	779	904	1.925	1.451	2.704	2.355
Brindisi	18.449	20.009	15.255	16.668	33.704	36.677
Livorno	4.644	4.865	5.121	5.378	9.765	10.243
Messina	310	177	8.146	6.629	8.456	6.806
Palermo	5.798	5.898	2.149	7.733	7.947	13.631

Segnalo all'attenzione dell'onorevole Ministro quanto è stato chiesto da molti autorevoli membri della Commissione, e cioè che molti porti pescherecci, specialmente dell'Adriatico (Molfetta, S. Benedetto del Tronto, ecc.) vengano rapidamente bonificati dai danni di guerra e forniti di adeguate attrezzature.

Essi raccomandano alla Sua attenzione di considerare la opportunità di provvedere alla costruzione di altri porti di fortuna e pescherecci sulla costa tirrenica per rendere più agevole e sicura la navigazione delle piccole imbarcazioni da pesca.

Vi sono posti che con poca spesa si potrebbero trasformare in porti. È vero che queste costruzioni non sono di competenza del Suo Ministero, ma potrebbe investirne, illustrandone la opportunità, il Ministero dei lavori pubblici.

Ed infine raccomando l'ampliamento del porto di Reggio Calabria.

Molto è stato fatto dal Ministero della marina mercantile per renderlo più utilizzabile ma è necessario ed urgente sollecitarne le opere che sono di interesse nazionale.

Del notevole sviluppo assunto dal traffico portuale, anche se in massima parte dovuto ai trasporti degli oli minerali, hanno naturalmente tratto qualche beneficio i lavoratori portuali, specie quelli dei grandi porti. Ma anche dove non si è avuto alcun sviluppo, i lavoratori hanno potuto beneficiare della assistenza economica e delle provvidenze vigenti a loro favore. Ai primi di dicembre 1953 è stato poi deciso di portare da 44 a 54 giornate la misura della gratifica di fine d'anno.

Onorevoli senatori, con la certezza che la nostra Marina mercantile non tarderà ad acquistare il suo più alto meritato posto nel mondo, vi invito ad approvare lo stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio dal 1° luglio 1954 al 30 giugno 1955.

VACCARO, *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 1954 al 30 giugno 1955, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

Art. 2.

È autorizzata per l'esercizio finanziario 1954–55 la spesa straordinaria di lire 60.000.000 per provvedere all'acquisto e alla riparazione di mezzi nautici, fabbricati e mezzi di trasporto, adibiti ai servizi delle Capitanerie di porto ed uffici dipendenti.