

(N. 1139-A)

SENATO DELLA REPUBBLICA

RELAZIONE DELLA 7^a COMMISSIONE PERMANENTE

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

(RELATORE TARTUFOLI)

SUL

DISEGNO DI LEGGE

approvato dalla Camera dei deputati nella seduta del 29 luglio 1955 (V. Stampato N. 1431)

presentato dal Ministro del Tesoro

di concerto col Ministro del Bilancio

TRASMESSO DAL PRESIDENTE DELLA CAMERA DEI DEPUTATI ALLA PRESIDENZA
IL 4 AGOSTO 1955

Comunicata alla Presidenza il 26 settembre 1955

Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile
per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1955 al 30 giugno 1956

I N D I C E

Premessa	Pag. 3	<i>La pesca, i pescatori e i loro problemi.</i>	
Considerazioni generali	» 4	Presentazione	Pag. 27
Ricostruzione marinara nel decennio	» 4	Una ingiustizia da riparare	» 33
I tempi della rinascita	» 6	I problemi della pesca	» 35
La fase ricostruttiva in atto	» 9	Armi troppo insufficienti	» 36
La nostra Marina nella comparazione mon- diale	» 9	Provvidenze in atto	» 37
Il movimento nei porti	» 13	Istituti talassografici	» 38
I porti	» 16	Questioni doganali	» 39
Il Demanio marittimo e le Capitanerie di porto	» 17	Mercati dei prodotti ittici e loro disciplina	» 43
I servizi di linea	» 17	Accordi pesca con la Jugoslavia	» 47
Cantieri navali	» 22	Altro che dieci miglia!!!	» 49
		Regolamentazione e controllo	» 51
		La Previdenza marinara	» 51
		La cooperazione nel settore pesca	» 53
		Conclusione	» 55
		Tablette e prospetti	» 57

PREMESSA

ONOREVOLI SENATORI. — Quando la Presidenza della 7^a Commissione legislativa del Senato mi chiese se ero disposto ad assumermi il mandato della relazione del bilancio della Marina mercantile, mi chiesi se non fosse una presunzione la mia, di assolvere al nuovo compito in un campo specifico e particolare, di tanta rilevanza agli effetti della vita economica del nostro Paese.

E per quanto un po' la mia spregiudicatezza mi renda qualche volta non eccessivamente pensoso nella assunzione di particolari responsabilità, volli peraltro, nella circostanza, fare il mio esame di coscienza, e considerare se effettivamente potevo adempiere con dignità e sufficienza il lavoro affidatomi, per quello che dei problemi sapevo o ero in grado di apprendere.

La risposta è stata affermativa; anche perchè passando in rivista sia pure rapidissimamente, le relazioni che su tale bilancio furono redatte, nelle precedenti annate, ho rilevato come scarsamente in esse pressochè sempre, avessero riecheggiato i problemi della pesca e dei pescatori, settore questo affidato al Ministero della marina mercantile, come una preziosa matrice da tutelare opportunamente e da coltivare per il benefico suo sviluppo e progresso.

Ed allora ricordando davvero i molti interventi che fin dal 1948, attraverso interrogazioni, interpellanze e mozioni, ordini del giorno e dichiarazioni e discorsi in sede di trattazione annuale di bilancio, per il settore della pesca e per i pescatori; avendo nel cuore le popolazioni rivierasche della mia provincia

ascolana, a me note, in alcuni centri, nelle singole unità familiari fin da tempi lontani; allora mi sono detto che presunzione sì o presunzione no, avrei potuto assumermi il compito della relazione al bilancio specie se avessi dato maggiore ampiezza di trattazione ai problemi di questo particolare settore dando ad esso un nuovo contributo di interessamento e di appoggio, una testimonianza di tangibile apprezzamento. Tanto ormai sono convinto, che chi mi vuol bene e mi stima, è portato ad essere indulgente e a non volermene anche quando non tutto corrisponde all'attesa; quelli che tale sentimento non nutrono me ne vorranno un po' sempre, e non è per questo che io debba desistere dall'esercitare i miei doveri. Ed il dovere di un parlamentare che deve votare delle leggi o proporle, o ostacolarle, è quello anche di rendersi edotto a sufficienza delle varie materie, di approfondirne gli aspetti conclusivi, in una specie di tentativo enciclopedico di sapere abbastanza di tutto.

È indubbio infatti che la funzione di riferire su un bilancio obbliga a ricerche, a letture, a studio di problemi, a rilievo di circostanze e di fatti, che vanno ad arricchire il patrimonio delle proprie conoscenze ed a fare più capace il nostro giudizio. Per lo meno ne verrà che una volta lasciati a casa, o perchè rinunciatari, o perchè — ed è più frequente — gli elettori si saranno stancati di noi, resterà del periodo parlamentare un patrimonio di conoscenze ed un arricchimento di saggezza non del tutto inoperante anche in età tardiva.

Io non ho intenzione, almeno per ora, nè di andarmene nè di stancare il prossimo, ma egualmente mi è caro fare tesoro di tutto quello che sono costretto ad apprendere, onde

ne deriva una ragione di più per vincere la titubanza e per assumere compiti anche nuovi.

E veniamo al bilancio.

CONSIDERAZIONI GENERALI

L'amico onorevole avvocato Paolo Cappa, più volte Ministro della marina mercantile, in una sua pubblicazione del 1954, scriveva: « Nel grosso bilancio della ripresa nazionale, la ricostruzione della Marina mercantile sta ai primissimi posti ».

Facendo mie queste sue parole, come apertura all'esame di questo bilancio, aggiungerò di mio, e senz'altro, che la stessa affermazione vale per quanto riguarda il patrimonio non indifferente della marina da pesca. La somma quindi di due complessi e potenti settori.

Cioè questo bilancio che tratteremo non può essere misurato in base al volume delle cifre che lo riguardano, ma deve essere valutato in rapporto alle funzioni che il Ministero disciplina ed ai servizi che direttamente o indirettamente alimenta e feconda.

Se lo stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario 1955-56 presenta una spesa complessiva di lire 32.819.259.000 di cui lire 19.395.965.000 riguardano le spese ordinarie; lire 13.403.294.000 quelle effettive straordinarie e lire 20 miliardi il movimento di capitale, è pure certo che alla entità non rilevante di queste cifre corrispondono volumi di servizi, sforzi produttivistici, attività economiche che molto rappresentano e molto significano per l'economia della Nazione.

Io mi dispenso dalla consueta ed anche davvero facile ginnastica sulle cifre del bilancio, anche perchè debbo confessare che sento tutta la inutilità della ricerca contabile e delle analisi sui numeri, ben sapendo come quello che discutiamo, sotto gli aspetti finanziari di spesa, è sostanzialmente già irrigidito e pressochè immobile, nonostante ogni possibile postulazione, per le modalità che guidano tuttora la discussione dei bilanci nel nostro Parlamento.

Una volta infatti votati i bilanci finanziari, e cioè il riparto della spesa e l'attribuzione quindi delle entrate ai vari settori della vita nazionale, vi è ben poco da fare; tranne qual-

che volta il malinconico tentativo, più o meno suscettibile di successo, di variare qualche capitolo del bilancio in esame, spostandone le cifre da uno all'altro.

D'altra parte alla Camera dei deputati quest'anno il relatore Troisi che è un ottimo amico dei problemi marinari, ha minutamente esaminato le singole voci, fatta l'analisi della parte numerica del bilancio e denunciato in più o in meno rispetto alle annate precedenti, le variazioni dei singoli capitoli. Chi avesse vaghezza di approfondire tali elementi potrà trovare nella relazione Troisi una guida sicura.

Una cosa desidero invece considerare anche io, e cioè che di fronte alla spesa totale dello Stato prevista in lire 2.788.231.000.000, la partecipazione del Ministero della marina mercantile a questo volume ingente di denaro da spendere, rappresenta soltanto l'1,18 per cento.

È poco? È tanto? Non mi sentirei davvero di sostituirmi all'amico eccellenza Bertone o ad altri esperti come lui nell'esprimere un giudizio del genere. Certo che la sensazione è assai modesta e qualche volta minimizza la efficienza di questo mondo di cose che stiamo considerando, se non riusciamo a svincolarci dalla valutazione semplicemente numerica delle cose, e non pensiamo invece che siamo qui, nel mondo dei servizi e che i servizi sono determinati perchè su di essi poggino, si espandano e fioriscano, i complessi vitali dell'economia di un Paese.

RICOSTRUZIONE MARINARA NEL DECENNIO

Non voglio farmi prendere certo dalla nostalgia e dal richiamo, ad enunciazioni poeticamente espressive « della prora che salpa verso il mondo » e della maestosa grandiosità dei fenomeni che ne derivano, ma è certo che una Nazione come quella nella quale Iddio ci ha concesso di vivere, per quattro quinti immersa in mari diversi e protesa e immersa nel Mediterraneo come un qualche cosa che si lanci e che vi si tuffi con propositi di invaderlo e procedervi, non può non valutare serenamente, la importanza e la potenza di azione di una marina efficiente.

LEGISLATURA II - 1953-55 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Ecco perchè desidero subito dire che mi compiacio profondamente di registrare cifre, che sono potentemente espressive nella indicazione dei progressi che nonostante tutto si sono saputi realizzare in questo campo. Me ne verrà per l'ennesima volta il petulante rilievo di un eccessivo ottimismo, come se la consapevolezza delle cose, la conoscenza dei problemi, l'attesa per i loro sviluppi, la speranza di un domani migliore, possano essere accompagnati dal grigiore uniforme di un pessimismo di maniera che tutto nega, tutto rimpicciolisce e che si affanna sempre a documentare il peggio, per il gusto di fare del male a se stessi e ad altri.

Come d'altra parte non esaltare l'importanza di una ricostruzione marinara che ha registrato un ritmo di ripresa e di organizzazione, del tutto insuperabili e raggiunto mèta, che sembrava assurdo concepire e fissare all'indomani della liberazione?

All'inizio della guerra il patrimonio nazionale nel campo della marina mercantile limitatamente alle navi a propulsione meccanica di stazza lorda non inferiore a 100 tonnellate e non tenendo conto di alcune unità minori, era registrato nel Registro navale per 3.425.000 tonnellate di stazza lorda. Avevamo anche in costruzione ulteriori 380.000 tonnellate di navi da carico di cui circa la metà, ultimata durante la guerra, venne distrutta a mano mano che entrava in servizio, e l'altra metà restata sugli scali o da poco varata si godeva il danneggiamento pressochè integrale dei bombardamenti. E alla data dell'armistizio — 8 settembre 1943 — la nostra flotta mercantile era ridotta a 338.000 tonnellate!

Perchè i colleghi possano rendersi conto dei termini del problema riporto immediatamente uno specchio molto espressivo:

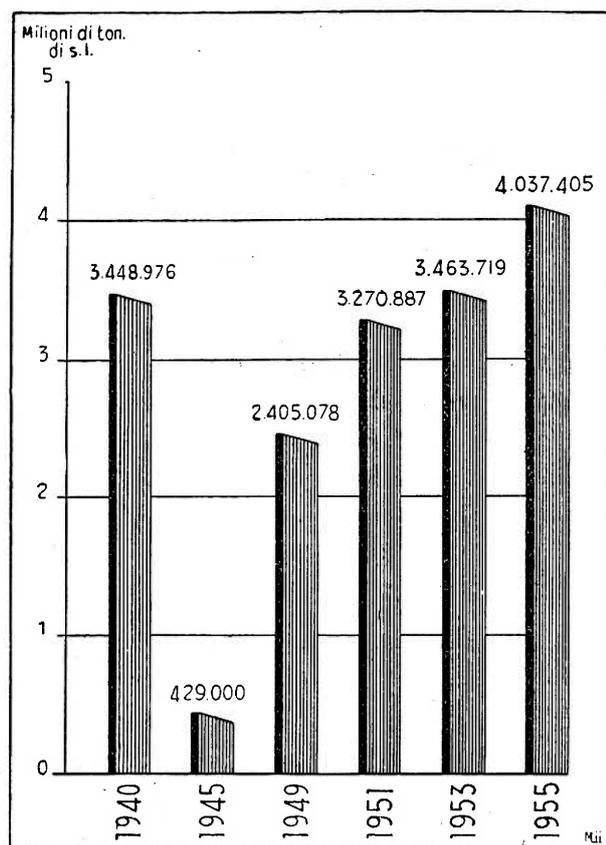
Navi a propulsione meccanica (non inferiori a 100 t.s.l.)	All'8 maggio 1945 t.s.l.	Nel 1940 t.s.l.
Navi miste e da passeggeri	143.440	1.095.352
Navi da carico secco	145.114	1.666.546
Navi cisterna	84.052	420.827
Navi di tipo speciale (rimorchiatori, traghetti, draghe, ecc.) . .	9.431	19.113
Navi frigorifere	—	44.125
	Somma . . .	3.245.963
Vanno aggiunte per il 1940:		
Navi inferiori alle 100 t. s. l.		60.382
Velieri e motovelieri		142.631
	Tonnellaggio prebellico . . .	3.448.976

Il 90 per cento cioè della nostra consistenza marinara era stato divorato dalla guerra inesorabile e l'Italia alla fine di essa si trovava a poter contare su un naviglio capace di soddisfare alle esigenze di traffico forse soltanto di una sola regione italiana.

Ma dopo circa dieci anni di lavoro, al 1° gennaio 1955, l'Italia aveva potuto mettere in linea un totale di 1.117 navi a propulsione meccanica, di stazza lorda superiore alle 100 tonnellate per un totale di 3.922.350 ed il totale della marina mercantile andava a superare i

4 milioni di tonnellate; esattamente, con la cifra registrata sempre in quei limiti delle 100 tonnellate come minimo, di 4.037.505 t.s.l.

Lo specchio seguente è documentazione visibile del fenomeno accertato.



I TEMPI DELLA RINASCITA

Le tappe della rinascita sono state più volte illustrate, comunque desidero sinteticamente ribadire i tempi e i modi più significativi di essa, con queste rapide enunciazioni:

— col decreto legislativo luogotenenziale 19 ottobre 1945 e lo stanziamento di lire 2.500.000.000, successivamente modificato ed integrato con il decreto legislativo 7 maggio 1948 stanziante un altro miliardo e l'ulteriore provvedimento della legge 10 agosto 1950 che concedeva ai proprietari di navi danneggiate un contributo di spese di riparazione e di interessi, si ottenne il recupero e la rimessa in efficienza di 285.995 t.s.l.;

— con decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato del 29 giugno 1947, n. 779, si

portavano a termine le costruzioni rimaste incompiute sugli scali alla fine della guerra e con la spesa di 4 miliardi e mezzo vennero aggiunte alla flotta italiana altre 227.085 tonnellate;

— 124 navi per una stazza complessiva di circa 1.390.000 tonnellate venivano ad aggiungersi per l'acquisto dagli Stati Uniti d'America di navi « surplus » da guerra a condizioni di favore. Le famose « Liberty », navi che venivano cedute con pagamento del 25 per cento del prezzo all'atto del passaggio di proprietà e pagamento del saldo del 75 per cento con crediti a lungo termine, garantiti dal Governo italiano, dai 14 ai 16 anni all'interesse del 3,50 per cento annuo.

Inoltre il Governo degli Stati Uniti concesse la restituzione di quattordici unità, compreso il *Conte Grande* ed il *Conte Biancamano*, per un complesso di 113.825 tonnellate e concedeva quindici « Liberty » per 106.990 tonnellate in sostituzione di altrettante navi italiane sequestrate ed andate perdute durante la guerra.

Ben 12 miliardi di spesa comportò il rimodernamento e la trasformazione dei due transatlantici *Conte Grande* e *Conte Biancamano*.

Si giungeva così al 1° gennaio 1949 e la Marina italiana si trovava composta di 827 navi per 2.275.272 t.s.l. Il naviglio inferiore alle 100 tonnellate era rappresentato da 247 unità per 11.392 tonnellate cui si aggiungeva il naviglio velico e motovelico sia da carico che da pesca con 2.993 unità per 118.414 tonnellate. E cioè un totale di 4.067 unità per 2.405.078 t.s.l.

Ma la situazione non poteva essere fronteggiata, nè regolato il settore, se non ci si fosse preoccupati di valutare la realtà della efficienza cantieristica italiana, i suoi costi e le sue possibilità di azione nei confronti dei cantieri all'estero. Si doveva cioè iniziare la fase vera e propria della diretta ricostruzione con l'attivazione sempre più ampia dei nostri cantieri navali e con la preoccupazione di non dimenticare i cantieri minori, operanti per il settore della pesca cogli scafi in legno.

Ecco perchè nel periodo 1947-49, ministro l'onorevole Cappa, venne studiato e preparato il disegno di legge delle industrie delle costruzioni navali e dell'armamento.

Infatti con la legge 8 marzo 1949, n. 75, ministro l'onorevole Saragat, vennero rea-

lizzate tali provvidenze, al fine di adeguare i maggiori costi del mercato nazionale a quelli esteri ed allo scopo di aiutare i settori più depressi della marina da pesca come avrò agio di considerare in altra parte di questa relazione.

Di tale legge beneficiarono:

n. 84 nuovi motopescherecci per complessive 3.900 t.s.l.;

n. 17 unità da traffico per complessive 35.439 t.s.l.;

n. 2 motocisterne;

n. 4 motonavi passeggeri;

n. 8 motonavi da carico.

Dalla legge 75 e dalla successiva legge 2 aprile 1953, n. 212, che venne ad integrazione, furono costruite 489 nuove unità per circa 332.500 t.s.l.

Ma già al 1° gennaio 1950 la nostra Marina registrava 888 navi di stazza lorda sopra le 100 tonnellate per complessive 2.524.739 tonnellate di cui:

231 per 373.167 tonnellate esistenti all'8 maggio 1945;

111 navi per 193.615 tonnellate recuperate dopo l'8 maggio 1945;

198 navi per 202.318 tonnellate costruite nuove;

18 navi per 137.450 tonnellate riscattate o restituite;

197 navi per 648.942 tonnellate acquistate all'estero dai privati;

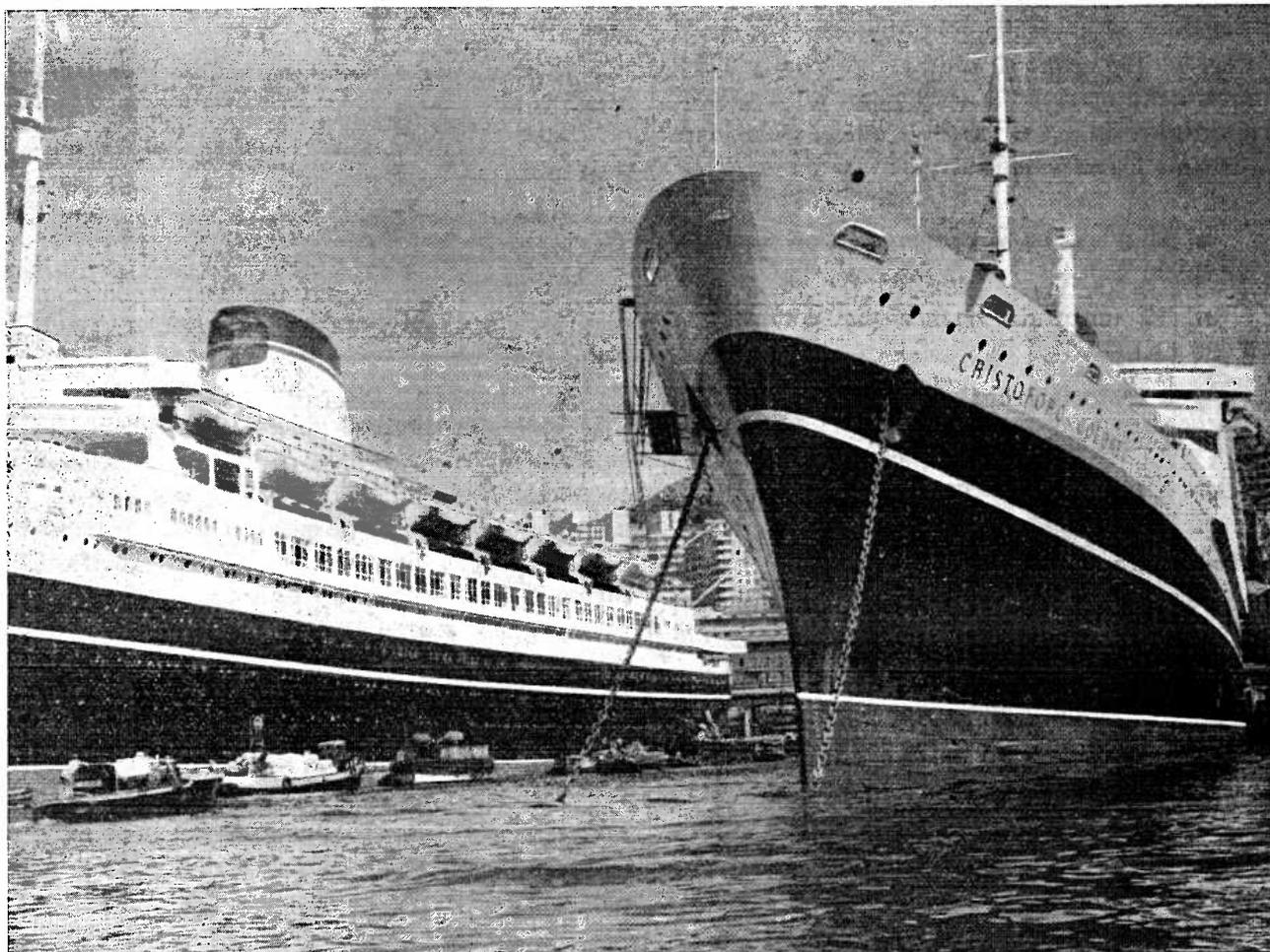
118 navi per 866.517 tonnellate acquistate dal Governo;

15 « Liberty » per 116.112 tonnellate in sostituzione di navi italiane sequestrate dagli Stati Uniti.

In base alla legge 18 aprile 1950, furono acquistate ulteriori 88 navi per una stazza lorda complessiva di 340.000 tonnellate fra piroscafi a carbone da carico, piroscafi a nafta e motonavi da carico, cisterne, motonavi frigorifero, piroscafi e turbonavi miste.

La legge 8 marzo 1949, n. 75, già ricordata, integrata con lo stanziamento di oltre 8 miliardi e 600 milioni dalla legge 5 settembre 1951 consentì che 4 miliardi e 300 milioni fossero destinati alla costruzione della turbonave *Cristoforo Colombo*, gemella dell'*Andrea Doria*. La fotografia seguente illustra le due belle navi.

Al 1° gennaio del 1952 le 888 navi a propulsione meccanica superiori a 100 tonnellate del 1° gennaio 1950, erano già 1.005 con 3.106.000 tonnellate.



La T/n Cristoforo Colombo di 29.191 t.s.l. nel porto di Genova. Le è a fianco la gemella Andrea Doria

Ma la legge 30 giugno 1952, n. 774, decideva la demolizione del naviglio in legno da carico secco, di età non inferiore ai 13 anni e di stazza lorda non inferiore a 30 tonnellate e non superiore a 300 e la ricostruzione in ferro di navi da carico da 500 a 1.000 tonnellate con una velocità non inferiore alle 9-10 miglia orarie. Realizzavansi con tale legge la demolizione di 3.439 tonnellate di vecchio e in parte decrepito naviglio e la costruzione di 13 nuove unità per un totale di 6.800 t.s.l.

Inoltre la legge 25 luglio 1952, n. 974, con uno stanziamento di 12 miliardi dava luogo alla costruzione di 18 nuove unità di stazza lorda superiore alle 10.000 tonnellate, e nel particolare settore delle navi cisterna la nostra flotta si arricchiva di circa 290.000 tonnellate di moderne petroliere costruite nei nostri cantieri dalle nostre maestranze specializzate.

La utilizzazione dei fondi resi disponibili per la mancata costruzione di una nave fattoria per la lavorazione delle balene e di 12 navi cannoniere per la caccia alle stesse, dava luogo alla creazione di una nave cisterna di 19.000 tonnellate di stazza lorda con la trasformazione della già impostata nave fattoria; un miliardo e mezzo veniva destinato alla corrispondenza di contributi per riparazioni e modificazioni navali; un miliardo a rinnovamento del naviglio peschereccio e circa due miliardi alla costruzione di nuove unità.

Al 1° gennaio del 1953 la nostra flotta aveva raggiunto per navi sopra le 100 tonnellate 1.063 unità con 3.403.000 tonn. di stazza superando così già a questa data il patrimonio di naviglio mercantile di cui l'Italia aveva realizzato la disponibilità nella fase prebellica.

LEGISLATURA II - 1953-55 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Lo sforzo era già grande, i risultati raggiunti già direi sufficienti e meritevoli!

Ma mentre la nostra Marina nel 1939 rappresentava il 5 per cento del totale mondiale non poteva considerarsi adeguata la posizione di disporre di appena il 4 per cento del totale tonnelloaggio nel mondo, dopo questa prima fase che aveva significato integrale ricostruzione di quanto la guerra aveva distrutto, e che diveniva già, indice del progresso e dello slancio realizzato nel campo navale per il quale peraltro le altre Nazioni meno sofferenti e meno colpite, avevano potuto dare impulso ben più rilevante.

LA FASE RICOSTRUTTIVA IN ATTO

Ecco perchè il 13 agosto 1954 entrò in vigore la legge dovuta al ministro Tambroni del 17 luglio 1954, n. 522, recante « Provvidenze a favore della industria delle costruzioni navali e dell'armamento ».

La legge ha la durata di dieci esercizi finanziari a partire da quella 1954-55 ciò che conferisce al provvedimento un carattere di organicità e di piena operatività.

Il tonnelloaggio ammesso ai benefici è ripartito fra i diversi tipi di navi come segue:

navi passeggeri	n	23	per t.s.l.	100.820
navi carico secco	»	69	idem	346.678
navi carico liquido	»	28	idem	356.899
navi di vario tipo	»	13	idem	2.058

Totale t. s. l. . . . 783.895

La ripartizione per regioni del tonnelloaggio ammesso è la seguente:

Liguria	t.s.l.	339.928
Toscana		7.940
Campania		28.490
Sicilia		31.800
Puglie		62.400
Marche		31.439
Veneto		281.898
Totale	t.s.l.	783.895

Sono state poi ammesse ai benefici circa 750 unità già in esercizio, per lavori di riparazione e di installazione di nuovi macchinari.

Per il primo anno il provvedimento ha previsto uno stanziamento di 5 miliardi a titolo di anticipazioni, ma negli anni successivi gli stanziamenti stessi sono commisurati alla quantità delle comesse, con una latitudine quindi quasi senza limiti al tonnelloaggio da costruire. E la legge avrà la durata di dieci anni, sì che può essere valutato come obiettivo

il pensiero del ministro Tambroni che ha asserito potersi sperare che in tale periodo possano essere raggiunti 3 milioni di tonnellate di nuova costruzione, auspicio questo che faccio mio e che farà certamente suo il Parlamento italiano.

Ma le 800.000 tonnellate circa già ammesse ai benefici di questa legge, oltre che rappresentare la prova dell'attendibilità della previsione, stabiliscono che nel giro di due anni, e cioè alla fine del 1956, il traguardo di 5 milioni di tonnellate non sarà più un miraggio, ma una mèta raggiunta e consolidata portante al 5 per cento del naviglio mondiale le posizioni dell'Italia marinara.

LA NOSTRA MARINA
NELLA COMPARAZIONE MONDIALE

A questo punto può essere opportuno come in un bilancio consuntivo, rielencare le cifre generali del tonnelloaggio mondiale e nazionale, prima della guerra e al 30 giugno 1954 (data di scadenza e inizio degli esercizi finanziari dello Stato).

LEGISLATURA II - 1953-55 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

E tale esame estenderlo anche all'analisi della distribuzione per età del naviglio mercantile a propulsione meccanica di stazza lorda superiore alle 100 tonnellate. Così può essere egualmente opportuno distinguere per ca-

tegoria e destinazione la composizione della flotta mercantile nazionale.

Riassumiamo i dati e gli elementi sopra accennati, nelle seguenti tre tabelle:

1. — TONNELLAGGIO MONDIALE AL 30-VI-1939 E AL 30-VI-1954.

(navi a propulsione meccanica di stazza lorda superiore alle 100 tonnellate).

1939			1954		
PAESE	T.S.L.	%	PAESE	T.S.L.	%
1. G. Bretagna	17.891.134	(26,1140 %)	1. Stati Uniti	27.344.018	27,95 %
2. S. Uniti	8.909.892	(13,0053 %)	2. Gran Bretagna	19.014.220	19,47 %
3. Giappone	5.689.845	(8,3051 %)	3. Norvegia	6.805.157	6,88 %
4. Norvegia	4.833.813	(7,0556 %)	4. Panama	4.091.013	4,09 %
5. Germania	4.482.662	(6,5431 %)	5. Francia	3.840.888	3,77 %
6. Italia	3.424.804	(4,9990 %)	6. Italia	3.798.385	3,74 %
7. Olanda	2.969.578	(4,3345 %)	7. Giappone	3.577.826	3,57 %
8. Francia	2.933.933	(4,2825 %)	8. Olanda	3.442.537	3,53 %
9. Svezia	1.577.120	(2,3020 %)	9. Svezia	2.701.110	2,67 %
10. Panama	717.525	(1,0473 %)	10. Germania	2.226.407	2,28 %
ALTRI PAESI	15.079.126	(22,0100 %)	ALTRI PAESI	21.579.965	22,05 %
Totale mondiale	68.509.432	(99,9984 %)	Totale mondiale	97.421.526	100,00 %

Sono confermate quindi le indicazioni della nostra partecipazione percentuale alla flotta mondiale la quale è passata da 68 milioni e

mezzo di tonnellate ad oltre 97.000.000 nell'ultima data considerata.

LEGISLATURA II - 1953-55 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

2. - DISTRIBUZIONE PER ETÀ DEL NAVIGLIO MERCANTILE A PROPULSIONE MECCANICA
DI STAZZA LORDA SUPERIORE ALLE TONNELLATE.

P A E S E	Consistenza al 30 giugno 1954	Sotto 5 anni		5-9 anni		10-14 anni		15-19 anni		20-24 anni		25 anni e più	
		N.	t.s.l.	N.	t.s.l.	N.	t.s.l.	N.	t.s.l.	N.	t.s.l.	N.	t.s.l.
Stati Uniti	27.344.018	169	1.136.142	886	5.406.146	2.669	17.637.987	163	443.280	93	262.345	776	2.458.118
Gran Bretagna	19.014.220	814	4.134.190	1.003	4.458.755	1.107	5.436.049	618	1.989.062	346	780.544	1.852	2.215.620
Norvegia	6.805.157	478	2.650.661	449	1.560.110	365	853.578	197	677.571	103	366.738	694	696.499
Panama	4.091.013	58	763.116	68	632.656	211	1.476.369	19	131.050	26	155.490	213	932.332
Francia	3.840.888	270	1.246.371	349	822.399	201	835.136	89	279.060	85	191.774	263	466.148
Italia	3.798.385	97	684.623	222	222.393	288	1.544.533	33	83.552	34	143.716	469	1.119.568
Giappone	3.577.826	363	1.568.742	648	878.817	312	493.096	132	177.233	68	98.743	204	361.195
Olanda	3.442.537	380	630.132	324	853.880	200	718.659	247	585.891	115	211.954	417	442.021
Svezia	2.701.110	163	898.264	200	663.808	108	297.037	95	201.311	43	90.679	643	550.011
Germania	2.226.407	686	1.248.609	70	38.942	132	92.034	157	141.195	151	128.757	601	576.870

LEGISLATURA II - 1953-55 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

3. — La composizione di tutta la flotta nazionale limitatamente peraltro alla flotta mercantile, in quanto del naviglio da pesca par-

remo a parte, era costituita al 30 giugno 1955 da 4.239 unità per t.s.l. 4.127.791 nella seguente composizione:

Navi da passeggeri e miste, superiori a 100 tonnellate di stazza lorda	N.	129	t.s.l.	700.324
Navi da carico secco, superiori a 100 tonnellate di stazza lorda	»	642	»	1.981.434
Navi cisterna, superiori a 100 tonnellate di stazza lorda	»	203	»	1.274.396
Navi da pesca	»	29	»	9.713
Navi di tipo speciale, superiori a 100 tonnellate di stazza lorda	»	128	»	48.814
Piroscafi e Motonavi inferiori a 100 t.s.l.	»	199	»	9.824
Motopescherecci	»	2066	»	55.736
Naviglio motovelieri	»	669	»	44.362
Naviglio velico da traffico e da pesca	»	174	»	3.188
	N.	4239	t.s.l.	4.127.791

In questa ginnastica di considerare i numeri, di vagliarli e raffigurarli potremmo operare a lungo, con serie ripetute di diagrammi, di tabelle, di indicazioni figurate, fissare le percentuali dei rapporti per ogni discriminazione qualitativa e tale discriminazione esercitare in funzione del tonnellaggio, dell'età delle navi, della loro velocità, della loro destinazione.

Ma sarebbe una scorribanda del tutto non necessaria, che ciascuno d'altra parte che voglia approfondire tutti i particolari aspetti della realtà del nostro naviglio, può ad esem-

pio, individuare nella relazione dell'onorevole Gatto alla Camera dei deputati per l'esercizio 1954-55 in quanto in essa diligentemente sono state poste in evidenza in una serie opportuna, tutte queste notizie di dettaglio.

Desidero invece dare una tabella comparativa circa l'età del naviglio mercantile mondiale di stazza lorda superiore a 100 tonnellate riferendomi alla data del 1° gennaio 1954 già indicativa anche se un po' lontana, di cui appresso:

ETÀ DEL NAVIGLIO MERCANTILE MONDIALE DI STAZZA LORDA SUPERIORE A 100 TONNELLATE
AL 1° GENNAIO 1954.

	Tonnellaggio lordo complessivo al 1° gennaio 1954	Sotto 5 anni	Fra 5 e 10 anni	Fra 10 e 15 anni	Fra 15 e 20 anni	Fra 20 e 25 anni	Eguale o superiore a 25 anni
		Percentuale del tonnellaggio lordo					
U.S.A.	24.817.888	2,7	45,3	47,4	1,13	1,26	2,3
Gran Bretagna	18.583.808	21,2	29,3	22,3	9	5,7	12,5
Norvegia	6.262.700	40,3	19,9	13,6	8,4	7,7	9,9
Panama	3.906.901	20,4	25,8	22	2,1	4,8	24,9
Francia	3.825.783	31,6	25,6	16,3	5,5	7,5	13,5
Italia	3.455.785	11,9	18,8	30,2	1,6	4,5	33
Olanda	3.371.836	18	28	20	12,6	7,8	13,6
Giappone	3.250.412	41,8	34,5	4,3	5,2	3,5	10,7
Svezia	2.575.397	28,6	29,7	8,6	5,9	5,4	21,8

Da tale tabella emerge purtroppo come il nostro naviglio nonostante quanto fatto per la sua ricostruzione presenta la maggiore entità di navi superiori a 25 anni, cioè sta molto lontano rispetto alle cifre delle altre Nazioni escluso il Panama e la Svezia le cui percentuali in questo campo superano il 20 per cento, così come al 33 per cento giunge l'entità del nostro vecchio naviglio.

IL MOVIMENTO NEI PORTI

Ho già detto che andrò ad affrontare in forma del tutto particolare i problemi inerenti il settore della pesca. Prima peraltro di addentrarmi in esso, desidero portare l'attenzione su alcuni problemi che riguardano i porti, i canali marittimi, i servizi tecnici, le capitanerie di porto ed infine i servizi di linea e la politica del Ministero verso la « Finmare » e le altre società sovvenzionate.

È un complesso di argomenti di mole non indifferente che d'altra parte completa il quadro di questo molteplice mondo della vita marinara del Paese, con i suoi servizi, con le sue attrezzature, con le sue realizzazioni.

Poichè se è vero che per esempio, il problema della ricostruzione dei porti ha costituito elemento di azione per il Ministero dei lavori pubblici nello sforzo di ripristinare la efficienza di un tempo e possibilmente superarla, è anche vero che i porti sono l'essenziale con i loro servizi con gli enti che li disciplinano, con la

funzione doganale che in essi si accentra e si esercita, per assicurare la funzionalità della vita marinara con le navi che partono ed arrivano, con gli scali che le accolgono, con tutto quello che è il febbrile lavoro che ne discende.

I miracoli realizzati nel porto di Napoli ed in quello di Genova non escludono quanto di positivamente si è conseguito a Savona, a La Spezia, a Livorno e Ancona, Bari, Messina, Palermo, Siracusa, Cagliari sono altrettanti esempi di vitalità risorgente ai quali si aggiungono le tradizioni portuali di Venezia ed ora di Trieste, verso la quale tanto converge dell'attenzione di Governo e della simpatia e solidarietà nazionale.

Comunque volendo esprimere in poche tabelle la realtà del movimento portuale italiano, possiamo esemplificarlo come appresso; distinguendo il movimento stesso nelle sue varie figurazioni ed illustrandone i dettagli relativi:

1) movimento complessivo per gli anni 1953 e 1954 in arrivi e partenze nei relativi totali (tabella A);

2) movimento delle merci imbarcate e sbarcate (tabella B);

3) movimento passeggeri da e per l'estero (tabella C);

4) movimento merci dei principali porti italiani con le relative percentuali di variazione (tabella D);

5) movimento dei passeggeri negli stessi porti con gli arrivi e partenze ed il totale (tabella E).

TABELLA A.

MOVIMENTO COMPLESSIVO PER GLI ANNI 1953 E 1954 IN ARRIVI E PARTENZE NEI RELATIVI TOTALI.

	Arrivi		Partenze		Totale	
	1953	1954	1953	1954	1953	1954
Numero navi	124.864	134.470	125.183	134.542	250.047	269.012
Tonnellate stazza netta (migliaia)	71.296	78.052	71.921	78.033	143.217	156.085
Tonnellate merci »	39.069	42.438	14.998	15.985	54.067	58.423
Passeggeri »	3.428	3.947	3.456	3.988	6.884	7.935

LEGISLATURA II - 1953-55 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Dalla statistica risulta un aumento del traffico merci e quello passeggeri che è in piena ripresa nei confronti della lievissima riduzione verificatasi nel 1952-53.

Notevole invece l'incremento del traffico merci e del traffico passeggeri con l'Estero.

Diamo qui anche i dati, confortanti, della

partecipazione al traffico della bandiera italiana, la quale però non ha raggiunto ancora la percentuale prebellica. È stato però raggiunto l'attivo del bilancio valutario dei trasporti marittimi, il che non si era verificato neppure nel periodo prebellico.

TABELLA B.

MOVIMENTO COMMERCIALE NEI PORTI ITALIANI DA E PER L'ESTERO.

	1954	Percentuale bandiera italiana (migliaia di tonnellate)	1953	Percentuale bandiera italiana (migliaia di tonnellate)
Merci sbarcate	33.561	50,08 %	30.659	47,20 %
Merci imbarcate	7.303	24,20 %	7.962	20,80 %
Totale	40.864	45,46 %	38.621	42,70 %

TABELLA C.

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

	1954	percentuale bandiera italiana	1953	percentuale bandiera italiana
Passeggeri sbarcati	290.815	57,91	256.660	63,30
Passeggeri imbarcati	359.195	64,22	290.390	66 —
Totale	650.010	61,41	547.050	64,17

Anche il traffico di cabotaggio nel 1954 ha realizzato un notevole progresso e diamo qui di seguito le statistiche del movimento delle

merci e dei passeggeri nei principali porti italiani.

LEGISLATURA II - 1953-55 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

TABELLA D.

MOVIMENTO DELLE MERCI NEI PRINCIPALI PORTI ITALIANI.

	MERCİ SBARCATE (tonnellate)			MERCİ IMBARCATE (tonnellate)		
	1953	1954	Variazione percentuale in + o in —	1953	1954	Variazione percentuale in + o in —
Genova	7.717.394	8.780.608	+ 13,8	1.238.156	1.339.864	+ 8,2
Napoli	5.283.935	4.367.015	+ 0,9	2.236.433	2.012.934	— 5,3
Venezia	4.718.140	4.939.482	+ 4,7	1.052.996	1.117.194	+ 6,1
Savona	3.280.631	3.186.075	— 2,9	502.246	544.422	+ 8,4
Trieste	2.350.133	2.645.464	+ 12,6	1.109.565	1.003.571	— 9,5
La Spezia	2.309.377	2.522.432	+ 9,2	1.052.533	1.130.426	+ 7,4
Livorno	2.068.986	2.686.068	+ 29,8	721.285	1.315.642	+ 82,4
Bari	1.834.389	1.819.353	— 0,8	1.172.618	1.186.035	+ 1,1
Bagnoli	1.292.871	1.157.704	— 10,4	143.941	113.445	— 21,1

TABELLA E.

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

	ARRIVATI		PARTITI		TOTALE	
	1953	1954	1953	1954	1953	1954
Genova	85.702	97.305	109.839	113.775	195.541	211.080
Napoli	89.837	94.543	110.411	155.669	200.248	250.212
Venezia	13.931	23.229	8.785	13.180	22.716	36.409
Bari	904	1.010	1.451	1.626	2.355	2.636
Brindisi	20.000	27.742	16.668	20.246	36.677	45.988
Livorno	4.965	3.688	5.378	3.779	10.243	7.467
Messina	177	154	6.629	7.520	6.806	7.674
Palermo	5.898	8.019	7.733	10.112	13.631	18.131

Da tali statistiche si osserva che vi è stato un aumento sul traffico merci di tutti i porti (tranne Trieste per le merci partite e Bagnoli per le merci arrivate e partite), aumento che va da un minimo dello 0,9 per cento di Napoli ad un massimo del 29,8 per cento di Livorno per le merci sbarcate e dal minimo dell'1,1 per cento di Bari, al massimo dell'82,4 per cento di Livorno per le merci imbarcate.

Per il traffico passeggeri si osserva come Napoli, aumentando il proprio traffico di circa 50.000 unità, sia diventato il primo porto d'Italia per il movimento dei passeggeri; Genova abbia invece segnato un progresso di circa 16.000 unità; e come Brindisi sia ancora il primo porto dell'Adriatico malgrado il notevole aumento del porto di Venezia.

I PORTI

Dal dopoguerra ad oggi la ricostruzione dei porti è proseguita intensamente: in qualche località si è raggiunta e superata la consistenza prebellica.

Prosegue pure l'opera di meccanizzazione dei medesimi. In proposito riteniamo doveroso fare presente la opportunità di contenere in limiti ragionevoli il processo di meccanizzazione al fine di non pregiudicare l'impiego della mano d'opera, aggravando il già angosciante problema della disoccupazione.

Va rilevato però che la manutenzione portuale e, prima di essa, la efficienza funzionale dei porti, specie di quelli specificatamente destinati al traffico peschereccio, che sono i meno dotati ed i meno curati, è questione essenziale che deve attirare l'attenzione del Ministero della marina mercantile, anche se, come inevitabile, il complesso problema non può che essere regolato dal Ministero dei lavori pubblici, che sovrintende con la sua Direzione generale specifica alle opere marittime, alla politica portuale del nostro Paese.

Il problema è notevole specie se si considera con proiezione più lontana dell'immediato, considerando che la piccola pesca andrà di mano in mano a realizzare un'attrezzatura sempre più organica, con naviglio di maggiore stazza e con motorizzazione generalizzata. Tale evoluzione benefica avrà le sue ripercussioni nel-

l'esigenza di servizi e di validità di fondali per tutti i porti esistenti, onde una graduale impostazione delle conseguenti opere di aggiornamento e di strutturazione razionale va concretata senza ritardo.

Il Ministero attualmente, a quanto ci consta, si sta occupando attivamente della istituzione di Aziende di mezzi meccanici. Regolari aziende sono fino ad ora costituite a Savona e a La Spezia; di fatto esistono pure ad Ancona, Messina, Cagliari, Palermo, Livorno e Siracusa.

Per dare forma giuridica alle gestioni di mezzi meccanici è stato già predisposto un disegno di legge per l'Azienda di Livorno, cui seguiranno quelli per gli altri porti.

Scopo fondamentale di queste aziende è quello di sottrarre alla speculazione privata il maneggio delle merci imbarcate e sbarcate e di cercare una disciplina di tale attività che concili gli interessi del commercio con quello dei lavoratori portuali.

Essendo gestite dalle Autorità marittime e quindi senza fine speculativo, gli eventuali avanzi di gestione di queste Aziende sono destinati al miglioramento delle attrezzature portuali.

L'esito delle attività di queste aziende è stato, fino ad ora, soddisfacente ed esse vanno, possibilmente, sviluppate e diffuse.

Ci risulta inoltre — e dobbiamo compiacerci vivamente di ciò con le Amministrazioni interessate (Lavori pubblici e Marina mercantile) — che è in corso di studio la costruzione di darsene per i petroli, opere necessarie in considerazione dell'aumentato traffico degli oli minerali e della conseguente necessità di circondare di opportune cautele il traffico stesso, il quale nel 1951 si è aggirato complessivamente sui 15 milioni di tonnellate fra imbarco e sbarco.

Tale traffico, veramente imponente, deve costituire lo stimolo al sorgere delle attrezzature necessarie, poichè la nostra industria per gli idrocarburi con le raffinerie che di giorno in giorno vanno potenziandosi, prelude anche alla realizzazione di un sogno tante volte accarezzato, di potere un bel giorno usufruire di petrolio italiano, come agli annunci anche recenti, e di esso farne motivo anche di esportazione.

D'altra parte è indubbio che il trasporto marittimo sotto certi profili, anche da Regione a Regione italiana, costituisce un mezzo più economico di quello che possa essere rappresentato dai trasporti di terra.

IL DEMANIO MARITTIMO E LE CAPITANERIE DI PORTO

Per il Demanio marittimo, mi limiterò ad affermare che sarebbe utile approfondire competenze, funzioni, nella situazione di fatto dell'esercizio dei compiti che vanno adempiuti dal Ministero della marina mercantile nella interferenza che mi sembra sussista non sempre chiara e non sempre facilitatrice, con il Demanio generale dello Stato dipendente dal Ministero delle finanze.

È il caso infatti che il Ministro porti la sua attenzione sulla opportunità di approfondire questo problema per vedere quanto di meglio può essere realizzato in tempi successivi.

Non dobbiamo infatti dimenticare — e lo vedremo più avanti per il problema dei servizi tecnici e delle capitanerie di porto — che essendo il Ministero della marina mercantile un organo amministrativo nuovo in quanto sorto per la prima volta nel 1945, esso ha dovuto strappare ad altre amministrazioni dello Stato settori completi di servizi ed in qualche caso è riuscito a spostare solo parte di essi creando complessi problemi di funzionalità che non agevolano la dinamica funzionale del sistema.

Per le Capitanerie di porto infatti, mentre il personale di esse dipende per la sua utilizzazione della Marina mercantile; per l'avanzamento, la disciplina, gli affari di interesse militare dipende dal Ministero della difesa. E dire che l'attività delle capitanerie di porto riguarda:

Il demanio marittimo - la proprietà navale - la vigilanza sui cantieri e sulle costruzioni navali - la iscrizione e la tenuta delle matricole della gente di mare - il funzionamento degli uffici di collocamento della stessa - il lavoro portuale (esclusi i porti dove sono costituiti gli enti autonomi portuali) - il servizio d'ordine e di polizia - le inchieste sui sinistri marittimi - la pesca e la vigilanza sulla stessa ecc. ecc.

Il collega Troisi nella sua relazione alla Camera per il bilancio dell'attuale servizio, ha posto ad esempio in efficace evidenza, la insufficienza assoluta dei mezzi assegnati alle capitanerie di porto, ad esempio, per la vigilanza sui servizi ad essa affidati. Vigilanza particolarmente importante sull'esercizio della pesca per il che occorrono tra l'altro oltre che personale idoneo, mezzi nautici sufficienti, e pur sottolineando che i 12 milioni previsti nel precedente bilancio sono stati portati a 20 milioni con il capitolo 69, basta leggere la elencazione delle cifre di assegnazione derivanti dal precedente stanziamento dei 12 milioni per rendersi conto della irrilevanza dei mezzi forniti e quindi della loro assoluta insufficienza.

Su 37 porti considerati le cifre maggiori sono quelle per Roma di 940.000 lire, per Napoli di 720.000, per Genova di 610.000, di Venezia di 600.000, di Porto Empedocle di 580.000, per arrivare alle 160.000 lire di Vibo Valentia Marina ed alle 150.000 di Ravenna.

Non vi è certamente bisogno di illustrare cifre del genere per convincersi della realtà di un rilievo.

Per quanto riguarda i servizi tecnici, la stridenza maggiore è data dalla non ancora avvenuta sistemazione dei problemi relativi alle Stazioni sperimentali e di ricerca che riguardano particolarmente la pesca. Per il fatto che le acque interne con i problemi che creano fanno capo tutt'ora al Ministero della agricoltura — cui una volta facevano capo tutti i servizi della pesca sia di mare che di fiume e di laghi e di valli — ne deriva che la giurisdizione sugli istituti, laboratori, stabilimenti ittologici, compete al Ministero dell'agricoltura e foreste mentre detti servizi, e detti organismi, riguardano essenzialmente la pesca ed i pescatori nei mari aperti e lungo le riviere assolate del nostro Paese.

SERVIZI DI LINEA

È indubbio che il problema dei servizi di linea, e cioè del traffico navale specie per passeggeri, deve imporre un particolare dibattito del Parlamento, il quale deve anche considerare che sono prossime le scadenze delle convenzioni

LEGISLATURA II - 1953-55 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

stipulate dallo Stato con le 4 società del gruppo « Finmare », che precisamente cessano la loro applicazione con il 31 dicembre 1956. Occorre cioè che su questo problema si stabilisca fin da ora la linea di azione successiva e senza pretendere di anticipare il dibattito conclusivo su questo problema che potrà avvenire in occasione del bilancio successivo 1956-57, è inevitabile attendersi che specialmente dal Ministro della marina mercantile l'Onorevole avvocato Cassiani abbia a dirci nella sua esposizione su questo bilancio quali sono gli intendimenti della sua amministrazione, quali i programmi che si dovrebbero porre in attuazione, quali le modalità e le procedure per far sì che la collaborazione del Parlamento in questo campo sia realmente efficace e non dia luogo solo ad una postuma discussione per prendere atto o meno dei fatti compiuti.

Una particolare Commissione nominata dal C.I.R. sappiamo che ha portato il suo studio

sul futuro assetto dei servizi marittimi sovvenzionati, ma le conclusioni sono ignorate, almeno da me; comunque ci sembra che non possa sfuggire alla sensibilità del ministro Cassiani la esigenza di far sì che anche questo settore si inquadri nell'indirizzo generale che lo Stato per volontà del Parlamento e per l'azione esecutiva del Governo dovrà pur adottare per definitivamente disciplinare il problema dei servizi essenziali alla vita nazionale nella sua economia nei suoi traffici, nella sua produttività, nella sua espansione.

Comunque la configurazione dei servizi marittimi sovvenzionati di preminente interesse nazionale, può essere considerata sotto il profilo delle condizioni esistenti nell'anteguerra e per la situazione di fatto al presente.

Al 1° gennaio 1939 le quattro Compagnie di navigazione controllate dalla « Finmare » disponevano delle flotte seguenti:

Società « Italia »	n.	37	t.s.l.	456.443
» « Lloyd Triestino »	»	73	»	603.630
» « Tirrenia »	»	54	»	156.291
» « Adriatica »	»	41	»	138.453
Totale . . . n. 205 t.s.l. 1.354.817				

Il traffico dei servizi era ripartito come segue:

1° settore di traffico. — Comprende le linee con le Americhe. La Società « Italia » gestiva 10 linee per il Nord, il Centro e il Sud America, per il trasporto di passeggeri e di merci, con servizi di lusso e servizi commerciali. La flotta della Società comprendeva 37 navi, di cui alcune nuovissime, velocissime e di gran lusso (*Vulcania, Saturnia, Rex, Conte grande, Conte di Savoia*, ecc.).

2° settore di traffico. — Comprende le linee con l'Africa oltre Suez e oltre Gibilterra, con l'Asia oltre Suez e con l'Australia. Il

« Lloyd Triestino » gestiva 20 linee, celeri e commerciali, per passeggeri e merci. La flotta comprendeva 73 navi, fra le quali la celerissima *Victoria* che in 25 giorni compiva il viaggio Genova-Bombay-Shanghai.

3° settore di traffico. — Comprende le linee del Tirreno, della Libia, del periplo italiano, del Mediterraneo occidentale, e le linee per il Nord Europa. Queste linee, 30 complessivamente, erano affidate alla « Tirrenia », la cui flotta comprendeva 54 navi.

4° settore di traffico. — Comprende le linee dell'Adriatico e del Mediterraneo Orien-

LEGISLATURA II - 1953-55 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

tale (Levante). Queste linee, in tutto 23, erano affidate alla Società « Adriatica » la cui flotta era costituita da 41 navi.

Nel 1945 la consistenza delle flotte sociali del gruppo « Finmare » era ridotta al tonnellaggio seguente:

Società « Italia »	navi n. 4	t.s.l. 58.279
» « Lloyd Triestino »	» » 4	» 34.241
» « Tirrenia »	» » 6	» 13.828
» « Adriatica »	» » 3	» 15.396
Totale . . . navi n. 17 t.s.l. 121.744		

La ricostruzione della flotta, compiuta in un primo momento con i ricuperi, i ripristini, gli acquisti e successivamente a mezzo di nuove costruzioni, ha comportato uno sforzo davvero imponente.

Attualmente le quattro Compagnie gestiscono 48 linee di navigazione con una flotta complessiva di 83 navi per 604.559 tonnellate di stazza lorda, che è composta in gran parte di naviglio nuovo o ripristinato.

Il programma di ricostruzione della flotta ha avuto inizio con l'applicazione della legge 8 marzo 1949, n. 75. Le Società del Gruppo hanno potuto disporre così nel corso degli ultimi anni di ben 20 unità di nuove confortevoli navi di elevate caratteristiche tecniche e nautiche, tra le quali le turbonavi *Cristofro Colombo* e *Andrea Doria*, le motonavi *Giulio Cesare* e *Augustus* della Società « Italia », le motonavi *Esperia*, *Enotria* e *Messapia* della « Adriatica », le cinque motonavi del tipo *Regione* della « Tirrenia » ed infine le sette motonavi da 11/12.000 tonnellate di s. l. del « Lloyd Triestino » (*Victoria*, *Europa*, *Asia*, *Africa*, *Oceania*, *Neptunia*, *Australia*).

Attualmente è in corso di attuazione un programma di nuove costruzioni per il gruppo « Finmare ».

Il « Lloyd Triestino » ha commesso una terza motonave da 5.300 t.s.l. che assieme alle due gemelle *Aquileia* e *Piave*, già entrate in servizio nel corrente anno, renderà la linea 162 (Italia-Africa occidentale-Congo-Angola) più rispondente alle effettive esigenze qualitative e quantitative di quella corrente di traffico.

La Società « Adriatica » ha in corso di costruzione una nave del tipo *Esperia* da 11.000 t.s.l. da destinare alla linea Italia-Egitto e due motonavi da 4.200 t.s.l. da impiegare nelle due linee per Istanbul.

La Società « Tirrenia » ha commesso due motonavi da passeggeri da 5.400 t.s.l. che verranno destinate alle linee che collegano le isole maggiori con il continente allo scopo di corrispondere adeguatamente alle effettive esigenze del traffico, soprattutto di quello con la Sardegna ed una motonave mista da 4.000 t.s.l. da impiegarsi per il rafforzamento e l'intensificazione della linea Genova-Porto Torres.

Inoltre, allo scopo di favorire anche la ripresa dei traffici marittimi e commerciali con le città marittime dell'altra sponda adriatica è stato autorizzato il ripristino da parte della Società « Adriatica » della linea quattordicennale Trieste - Venezia - Ancona - Zara - Spalato - Durazzo - Bari - Brindisi - Corfù - Pireo - Petrasso - Brindisi - Bari - Durazzo - Ancona - Venezia - Trieste.

È da rilevare anche il potenziamento della linea commerciale 191 (Trieste-Brasile-Plata) mediante il noleggio di quattro navi tipo *Liberty* in modo che il servizio potrà avere una periodicità mensile.

Con l'entrata in linea delle nuove costruzioni e con i cennati provvedimenti i servizi di cui trattasi raggiungeranno un fisionomia che può considerarsi soddisfacente.

Cosa costa l'intervento dello Stato in questo settore? Lo vedremo con quanto andrò a precisare in appresso.

LEGISLATURA II - 1953-55 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Certo è che trattasi di un mondo di cose, di prestazioni e di compiti dai quali è molto difficile pensare che lo Stato possa essere sgan- ciato o comunque posto su una linea di inter- venti in progressiva diminuzione.

Una Marina mercantile specie per una na- zione come la nostra che ripete dal mare tanto della sua vita collettiva, è un fatto complesso che misura la potenza del suo popolo; lo svi- luppo della sua economia, il prestigio della sua tradizione e delle sue genti operose.

In una Marina mercantile i servizi di linea sono quelli che accentuano la importanza di essa, che portando la bandiera nazionale in ogni riva vicina o lontana, allacciando i paesi di tutto il mondo nel traffico sempre più feb- brile con il proprio naviglio e con i propri scafi, manifesta le capacità di progresso, misura le forze di espansione, indica di quale connet- tivo sia fatto lo spirito del popolo intero. Non vi è posizione politica che possa negare questa realtà, vi può essere differenza di giudizio circa i mezzi, i modi, le formule per conseguire il massimo possibile in tale settore, ma che il solcare delle prore della propria nazione lungo le vie ampie del mondo, rappresenta quanto di più significativo può valere a sottolineare di quale realtà sia fatta la vita di una collettività nazionale.

D'altra parte se si pensa che sul già rilevato modesto bilancio della Marina mercantile che assomma ad appena 32 miliardi e 819 milioni, il fatto che nel capitolo 68 di esso figurino ben 17.330.000.000 con un incremento rispetto al precedente esercizio di due miliardi e 259 mi- lioni e 400 mila lire per sovvenzioni alle società assuntrici di servizi marittimi e compensi per speciali trasporti con carattere postale e com- merciale e che a tale somma si aggiungono i 5 miliardi del capitolo di nuova istituzione nu- mero 83 quale somma da erogare per la liqui- dazione alle società di navigazione di premi- nente interesse nazionale a saldo delle sovven- zioni per i secondi esercizi, sta a significare quale rilevanza effettiva e concreta ha già questo settore nell'amministrazione di cui esa- miniamo il bilancio.

Gli interventi dello Stato per le società di navigazione di preminente interesse nazionale

derivano dall'onere delle sovvenzioni annue previste dalle vigenti convenzioni per le società stesse le quali sono della misura che segue:

Società « Italia »	L. 15.000.000
Società « Lloyd Triestino » »	95.000.000
Società « Adriatica » . . »	48.045.000
Società « Tirrenia » . . »	83.000.000
	<hr/>
	L. 241.045.000
	<hr/>
Arrotondato a	L. 241.000.000
	<hr/>

ma per l'articolo 7 del regio decreto-legge 7 dicembre 1936, n. 2081, lo Stato deve corri- spondere una integrazione di sovvenzione tale da consentire alla società in ogni quadriennio un utile medio del 4 per cento sul capitale azionario.

Per le società già indicate l'integrazione di bilancio per il 1954 tenuto conto dei risultati relativi ai primi otto mesi dell'anno stesso, era costituita da una previsione di 20 miliardi e 500 milioni che recentemente è stata peraltro accertata nella misura di 23.169.996.130 così distinta:

Società « Italia »	L. 5.537.580.000
Società « Lloyd Triestino » . »	7.744.000.000
Società « Adriatica » . . . »	2.953.783.766
Società « Tirrenia » . . . »	6.934.632.364
	<hr/>
Totale	L. 23.169.996.130
	<hr/>

In questo aumento di spesa hanno operato i nuovi accordi sindacali relativi al personale amministrativo, allo Stato Maggiore, ed allo accordo di conglobamento dell'agosto 1954 per il personale navigante di bassa forza, nonchè ha operato il maggior onere per ammortamento relativo all'entrata in servizio della nuova turbonave *Cristoforo Colombo*.

Tenuto conto di quanto sopra, l'ammontare dell'acconto del 90 per cento sulla integrazione del 1954 è calcolata come appresso:

LEGISLATURA II - 1953-55 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

	Integrazione 1954	Acconto 90 %
Società « Italia » (solo quota a carico Ministero della Marina mercantile) L.	355.029.585	319.526.625
Società « Lloyd Triestino » »	7.000.000.000	6.300.000.000
Società « Adriatica » »	2.750.000.000	2.475.000.000
Società « Tirrenia » »	6.750.000.000	6.075.000.000
	<u>L. 16.855.029.585</u>	<u>15.169.526.625</u>
	arrotondato a . . . L.	<u>15.169.500.000</u>

Ma a tale integrazione iscritta sul bilancio della Marina mercantile si aggiungono tre miliardi 644 milioni 970 mila 415 lire a carico del Ministero del tesoro, sì che l'ammontare totale dell'integrazione del 1954 sarà di venti miliardi e mezzo corrispondenti a circa cinquanta volte la sovvenzione complessiva del 1937 espressa in lire di allora, 241 milioni per sovvenzioni e 154 milioni per integrazioni.

Concludendo le società di navigazione di preminente interesse nazionale nell'esercizio 1955-56 graviteranno sul bilancio della Marina mercantile per 15 miliardi 410 milioni e 500 mila lire più un miliardo e 961 milioni relativi ai servizi minori indispensabili, ma di carattere locale, che sono relativi ad un gruppo di società convenzionate di cui al seguente elenco:

Società « Fiumana » . . . L.	13.000.000
Società « Istria-Trieste » . . »	3.200.000
Società « Navigazione Toscana » »	392.500.000
Società « Navisarma » . . . »	434.000.000
Società « SI.RE.NA. » . . . »	427.128.100
Società « Partenopea » . . . »	506.239.293
Totale . . . L.	<u>1.776.067.393</u>
Arrotondate a . . . L.	<u>1.776.000.000</u>

più un contributo straordinario di esercizio previsto dalla legge 23 gennaio 1941, n. 52 per le società « Fiumana » e « Trieste » per un totale di 185 milioni.

Un totale generale quindi arrotondato in diminuzione di 17 miliardi e 330 milioni già accennati all'inizio di questa particolare trattazione.

È tutto commisurato, rapportato utilmente operativo agli effetti che si volevano raggiungere è un problema questo che va affrontato con decisa consapevolezza approfondito in tutti i suoi termini, vagliato in tutte le sue espressioni di onere e di beneficio per preparare le nuove impostazioni, i nuovi accordi, la rinnovazione e modifica eventuale delle convenzioni in atto e delle leggi che le determinano in rapporto alla scadenza già precisata del 31 dicembre 1956.

Ma oltre a considerare in tempo utile il contenuto economico degli accordi che regolano il rapporto fra lo Stato e le società esercenti servizi di linea, sarà opportuno vagliare attentamente il problema dell'equilibrio che l'attività marinara deve realizzare nello svolgimento dei suoi servizi in questo campo.

Esiste cioè un problema di perequazione e di rapporto proporzionale fra il sistema delle linee marittime sovvenzionate e dello sviluppo dei traffici conseguenti, fra i vari mari e i porti del nostro sistema di collegamenti in questo campo. Determinate situazioni conseguenti alla guerra ed ai rapporti con gli altri Stati sono venuti a delinearsi creando una prevalenza eccessiva di servizi in alcuni mari a scapito degli altri; e non vi è dubbio che l'Adriatico, coi suoi porti dalla secolare tradizione, da Venezia a Trieste, da Brindisi ad Ancona, ha sofferto contrazioni sensibili rispetto alla situazione consolidatasi e sviluppata nel Tirreno.

Un recente convegno, tenuto a Trieste, ha portato il suo esame concreto su questi problemi e di essi bisognerà tener conto quando, riesaminando la situazione di fatto delle convenzioni in scadenza, dovrà prepararsi il riordinamento di tutto il complesso delle linee marittime per i trasporti di merci e di passeggeri verso paesi vicini e lontani.

CANTIERI NAVALI

È indubbio che non può esistere una Marina mercantile efficiente se non esiste nel paese una adeguata organizzazione cantieristica.

I problemi di questo settore meriterebbero di essere approfonditi dettagliatamente, poichè potrebbe dedursene indicazioni e precisazioni molteplici, ma ritengo di non poter dedicare a questo settore particolare sviluppate considerazioni per impegni assunti durante questa trattazione, per il settore della pesca.

Ed allora ritengo utile limitarmi ad elencare i maggiori ed i minori cantieri navali italiani, da quello che ne scriveva recentemente l'onorevole Paolo Cappa, ed abbiamo come segue la loro elencazione:

I MAGGIORI CANTIERI NAVALI ITALIANI.

Seguendo il periplo italico da Trieste a Savona si possono elencare i seguenti maggiori cantieri per la costruzione di navi d'alto mare:

— Cantiere di S. Marco Stabilimento Meccanico di S. Andrea, Cantiere di S. Rocco, Arsenale Triestino, Cantiere di Monfalcone, tutti appartenenti alla Società Cantieri Riuniti dell'Adriatico (C.R.D.A.) dipendenti dalla Soc. Finanziaria Finmeccanica, parte importante dell'Istituto di Ricostruzione Industriale (I.R.I.);

— Cantiere Breda a Marghera (Venezia) con capitale privato;

— Cantiere di Ancona, con annesso Stabilimento Meccanico; insieme al Cantiere di Palermo appartiene alla Società Cantieri Navali Riuniti (C.N.R.) di capitale privato (gruppo Piaggio);

— Cantieri di Taranto, di capitale privato;

— Cantiere di Palermo, con annessa officina meccanica, appartenenti ai Cantieri Navali Riuniti (C.N.R.) come detto sopra, con capitale privato (gruppo Piaggio);

— Cantiere di Castellammare di Stabia, Officine Bacini e Scali, Officine Meccaniche e Fonderie (O.M.F.), Officina di Allestimento di Vigliena appartenenti alla Soc. Navalmeccanica, dipendente della Società Finanziaria Finmeccanica di cui sopra;

— Cantiere di Riva Trigoso con officina Allestimento a Genova, appartenenti alla Società Cantieri del Tirreno (C.d.T.) di capitale privato (gruppo Piaggio);

— Officine Allestimento e Riparazioni Navi (O.A.R.N.) di Genova dipendente dalla Società Finanziaria Finmeccanica di cui sopra;

— Cantiere Orlando di Livorno, Cantiere del Muggiano (La Spezia) entrambi con annessa officina Meccanica, e Cantiere Ansaldo S.p.A. di Sestri Ponente, affiancato dallo Stabilimento Meccanico di Sampierdarena, tutti appartenenti all'Ansaldo S.p.A., dipendente dalla Società Finanziaria Finmeccanica di cui sopra;

— Cantiere di Pietra Ligure appartenente alla Società Cantieri del Mediterraneo (CA. MED.) di capitale privato (gruppo Messina).

Tutti i cantieri nazionali sono stati più o meno gravemente danneggiati durante la guerra.

Il Cantiere Ansaldo di Livorno subì il massimo delle distruzioni sia per i bombardamenti, sia per il forzoso trasferimento dei suoi macchinari. Dopo la guerra riprese, rintracciando i macchinari allontanati, e procedendo al rimodernamento della sua attrezzatura.

Il cantiere del Muggiano fu anch'esso danneggiato, ma in minor misura; tuttavia trasse occasione dal suo riordinamento per rimodernare e completare i suoi impianti così da divenire uno dei meglio attrezzati cantieri italiani.

Il cantiere di Riva Trigoso non subì molto danno, ma anch'esso fu efficacemente rimodernato per meglio adeguarlo ai recenti progressi innovatori delle lavorazioni.

Il cantiere di Ancona pure subì verso la fine della guerra alcuni danneggiamenti, sollecitamente riparati.

I cantieri triestini di Monfalcone e di San Marco furono entrambi danneggiati e più il primo del secondo. Tuttavia Monfalcone che era già molto bene attrezzato prima della guerra, riparò i danni ripristinando la sua notevole potenzialità.

Il cantiere San Marco, che soffrì minori danni, procedette a un più radicale rimodernamento dei suoi mezzi di lavoro.

Il cantiere Ansaldo di Sestri, aveva sofferto per i trasferimenti di macchinari che poté recuperare con attiva sollecitudine; non toccò molti danni diretti al macchinario, mentre ne ebbe gravissimi negli specchi acquei antistanti all'officina d'allestimento che fu sostituita nell'immediato dopoguerra da un nuovo impianto moderno eseguito nelle adiacenze del cantiere, realizzando un vecchio programma che in passato non aveva potuto avere corso.

Molto danneggiate furono pure le Officine allestimento navi O.A.R.N. di Genova specialmente negli specchi acquei e nelle banchine minate, ma anch'esse sono risorte con accresciuta efficienza.

Nel complesso può dirsi che la potenzialità dei cantieri navali gravemente insidiata dalle distruzioni belliche è stata reintegrata a pieno in pochi anni, anzi aumentandone la modernità dei mezzi e la potenzialità della produzione.

I cantieri nazionali posseggono 58 grandi scali, talchè se ognuno di essi varasse in media una nave all'anno della stazza media di 5.000 t.s.l.: si avrebbe la dichiarata potenzialità annua di 300 mila tonnellate di stazza lorda.

I lavoratori dei cantieri sono valutati a 40 mila e ove si aggiunga la mano d'opera delle industrie collaterali salgono a 70 mila.

I MINORI CANTIERI NAVALI ITALIANI.

Il lungo sviluppo costiero dell'Italia valutato ad ottomila chilometri è punteggiato da numerosi piccoli cantieri specialmente per costruzioni in legno, molti dei quali non richiedono grandi impianti possono sorgere e scomparire con facilità, seguendo la legge econo-

mica della domanda e dell'offerta; la loro mano d'opera è costituita di artigiani che esercitano anche altri mestieri, compreso quello del marinaio. Una vecchia statistica della Marina mercantile ne annoverava oltre duecento con circa trecento scali volanti. Ma con l'andar dei tempi, con l'aumento delle dimensioni dei battelli da costruire, con la lenta, ma progressiva sostituzione del ferro al legno anche nelle costruzioni di modesto tonneggio, nella pleiade si sono venuti ad affermare cantieri minori organizzati e attrezzati per una certa continuità di lavoro. E tra questi i principali sono quelli più sotto elencati, che hanno potuto assicurarsi le ordinazioni che hanno in corso.

Seguendo anche per essi il periplo italico da Trieste a Savona se ne è compilata una elencazione:

- Cantiere Navale San Giusto - Trieste;
- Cantieri Felszeghi - Muggia;
- Cantieri Navali ed Officine meccaniche veneziane (C.N.O.M.V.) - Venezia;
- Cantiere d'Este - Venezia;
- Cantiere Papette - Venezia;
- Cantiere Toffolo, Giudecca - Venezia;
- Cantiere Cecchetti - Porto Civitanova;
- Navalmeccanica di Senigallia;
- Gardano - Porto Recanati;
- Cantiere Cassaro - Messina;
- Cavasino A. - Mazara;
- De Marco - Palermo;
- De Vincenzi G.;
- Pellegrino - Napoli;
- Vené E. - Bocca di Magra;
- Flli Benedetti - Viareggio;
- Benetti M. e B. - Viareggio;
- Navalferro - Viareggio;
- Codegasa U. - Viareggio;
- Ityoz - Viareggio;
- Ityoz & Puccinelli - Viareggio;
- Navalcarpenteria - Piombino;
- S.I.P.A. - Porto Santo Stefano;
- Cantiere Apuania - Marina di Carrara;
- Industrie navali meccaniche e affini (I.N.M.A.) - La Spezia;
- Industrie navali meccaniche spezzine (I.N.M.S.) - La Spezia;
- Cantiere Campanella & Ascenso - Savona;
- Moncalvi & C. - Pavia (fluviale).

LEGISLATURA II - 1953-55 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Che si tratti di una attrezzatura adeguata e meritoria lo si può dedurre da quello che i nostri cantieri hanno potuto e saputo fare in costruzioni navali per l'estero.

« Si premette che nel periodo interbellico 1920-1941 dai cantieri navali italiani dell'industria vennero costruite per conto di Stati esteri sessanta navi, di cui trentasei militari per 46.488 tonnellate di dislocamento e ventiquattro mercantili per 249.554 tonnellate di stazza lorda.

« Giustificata dagli eventi bellici l'interruzione dal 1941 al 1947 delle commesse di navi estere, queste ripresero — come già abbiamo rilevato — dal 1948 in poi.

« Nel primo quadriennio dal 1° gennaio 1948 al 31 dicembre 1951 le costruzioni di navi mercantili eseguite per l'estero ammontano a sessantuno navi per 225.947 tonnellate di stazza lorda, così suddivise:

Argentina: 10 motonavi, 2 motocisterne, 6 motochiatte;

Danimarca: 3 motonavi;

Egitto: 3 motonavi;

Grecia: 2 turbonavi e 4 motonavi;

Indonesia: 2 motonavi;

Norvegia: 14 motonavi;

Olanda: 2 motonavi;

Portogallo: 1 motopeschereccio;

Russia: 2 motonavi;

Turchia: 4 turbonavi;

Svezia: 4 motonavi;

Svizzera: 1 motonave e 1 motocisterna.

« Per cui nel primo quadriennio post-bellico 1948-51 si è costruito per l'Estero un tonnellaggio mercantile paragonabile a quello costruito nel periodo prebellico 1920-40, in ventun anni.

« Nel successivo biennio 1952-53 sono state consegnate all'Estero altre 19 navi per 56.784 tonnellate di stazza lorda.

« Quindi, dopo la guerra, riprese le ordinazioni dall'estero, dal gennaio 1948 al dicembre 1953 sono state consegnate ad armatori esteri ottanta navi per 282.731 tonnellate di stazza lorda di navi mercantili costruite dai cantieri italiani ».

A volerci riferire a dati di fonte ufficiale più recenti, si rileva che, mentre nel 1954 i cantieri navali italiani avevano complessivamente costruito 23 motonavi e turbonavi, 107 motovelieri e motopescherecci e 229 altri galleggianti per un totale di 359 unità, nel primo semestre 1955 l'attività cantieristica ha subito un forte incremento mediante l'acquisizione di un importante volume di ordinazioni, che hanno richiesto l'ammissione ai benefici previsti dalla legge 17 giugno 1954, n. 522, per quasi 900 mila t.s.l. di nuove unità, sia per conto di armatori italiani sia per conto di armatori esteri.

Una sintesi dell'attività cantieristica italiana durante la prima metà del 1955 è offerta dalla seguente tabella:

N A V I	Costruzioni in corso al 1° gennaio 1955		Navi impostate		Navi varate		Costruzioni in corso al 30 giugno 1955	
	N.	t.s.l.	N.	t.s.l.	N.	t.s.l.	N.	t. s.l.
Navi a propulsione meccanica da 100 tonnellate stazza lorda e oltre:								
Miste e carico	26	93.026	41	170.999	5	22.200	61	244.825
Cisterna	10	80.945	13	71.940	8	58.020	15	94.145
Da pesca	7	740	3	360	2	210	9	1.030
Motopescherecci motovelieri	92	2.988	30	881	69	2.058	52	1.753
Velieri	1	23	—	—	1	23	—	—
Altri galleggianti	66	2.578	24	2.200	62	2.293	28	2.485
Totale	202	180.300	111	246.380	147	84.804	165	344.238

Nel primo semestre del 1955 sono state impostate 57 motonavi e turbonavi per 243.299 t.s.l. contro le 32 unità per 173.259 t.s.l. impostate nell'intero anno 1953 e 31 unità per 164.941 t.s.l. per tutto il 1954.

Al completamento dell'attività cantieristica nazionale, sembra utile ricordare che, durante il periodo in esame, i cantieri navali e le officine di riparazione navale hanno portato a termine anche importanti lavori di trasformazione e di riparazione navale, come i transatlantici « Homeric » e « Fairsea » a Trieste, come la cisterna « Atlantic Lord » a Genova,

ed una serie di navi diverse nei cantieri di Taranto e di Palermo.

Tutto fa ritenere che lo sforzo dei costruttori navali non si arresterà alle anzidette realizzazioni, come lo dimostrano l'iniziativa dei cantieri del Tirreno per lo studio di navi traghetto adatte per i trasporti di autoveicoli da e per le Isole, l'iniziativa dell'« Ansaldo » relativa alla costruzione della supercisterna di 50 mila t.d.w. e diverse costruzioni allo studio presso i C.R.D.A. di Trieste.

Non è moltissimo ma è un segno di possibilità presenti e avvenire.

LA PESCA

I PESCATORI E I LORO PROBLEMI

PRESENTAZIONE

Mi sembra che possa essere opportuno una specie di presentazione e di documentazione del diritto di dire in questo campo ampiamente e largamente il mio pensiero.

Sgombrato il terreno da quelli che non ricordano o che non hanno eccessiva volontà di credito nei miei confronti, del dubbio che io mi permetta una esposizione alquanto vasta con scarsità di preparazione adeguata.

Ed allora mi sembra possa essere opportuno che io riepiloghi con riferimenti alquanto precisi, tutte le varie forme di intervento che dal 16 ottobre 1948 a tutto il 1954 hanno costituito motivo di mia partecipazione diretta nell'esame dei singoli disegni di legge, così come nelle successive discussioni sui bilanci di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile, nonchè interpellanze, interrogazioni e mozioni.

INTERPELLANZE.

1950

282 - TARTUFOLI (Bastianetto). — Sulla liquidazione delle indennità per i pescherecci requisiti dalla Marina militare.

1952

434 - TARTUFOLI (Silvestrini, Vaccaro, Tafuri, Carboni, El'ia, Damaggio, Carelli, Boggiano Pico). — Provvedimenti nel settore della Pesca.

INTERROGAZIONI.

1948

276 - Provvedimento a favore della Marina da pesca. 16 ottobre 1948.

1949

312 - Ricupero mine vaganti in medio Adriatico.

1952

2258 - Tutela della Marina da pesca italiana dell'Adriatico.

1954

Lettera aperta al Ministro della Marina mercantile in data 16 agosto 1954.

MOZIONE PESCA.

1954

Annunciata il 9 dicembre 1953 - discussa nella seduta del 30 novembre 1954.

ORDINI DEL GIORNO.

1948

In sede di bilancio Ministero marina mercantile.

1949

In sede approvazione disegno di legge n. 216 (divenuto legge Saragat n. 75).

LEGISLATURA II - 1953-55 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

1953

In sede approvazione disegno di legge n. 2813 (divenuto legge 2 aprile 1953, n. 212).

1954

In sede approvazione disegno di legge n. 500-501 (divenuto legge 8 agosto 1954, n. 717).

Per trasformazione mozione Pesca discussa 30 novembre 1954.

In sede discussione *memorandum* d'intesa.

1951

Nel corso discussione bilancio del Lavoro (due ordini del giorno).

Nel corso discussione bilancio Marina mercantile 1953-54.

INTERVENTI VARI.

Bilancio Marina mercantile 1948-49 (pagina 3407).

Bilancio Marina mercantile 1949-50 (pagina 10627).

Bilancio Marina mercantile 1951-52 (pagine 27615-27616).

Bilancio Marina mercantile 1953-54 (con ordine del giorno).

Presso l'I.M.I. e Ministero finanze per premi assicurazioni.

Relazione Commissione 7^a Senato D. L. n. 1058 « Aumento dell'autorizzazione di spesa prevista dalla lettera b) dell'articolo 4 della legge 2 aprile 1953, n. 212, per favorire la costruzione di navi da pesca ».

INTERVENTI IN DISEGNI DI LEGGE.

1949

Provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento. (Divenuto legge 8 marzo 1949, n. 75).

Modificazione alla legge 8 marzo 1949, n. 75, recante provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento. (Divenuta legge 15 dicembre 1949, n. 945).

1950

Modifica alla legge 8 marzo 1949, n. 75, recante provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento. (Divenuta legge 12 maggio 1950, n. 348).

1951

Autorizzazione della spesa straordinaria di lire 150 milioni per il potenziamento della attività peschereccia. (Divenuto legge 8 gennaio 1952, n. 20).

1953.

Ulteriore proroga della legge 8 marzo 1949, n. 75, recante provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento. (Divenuto legge 2 aprile 1953, n. 212).

1954

Norme per la sostituzione dei motori a benzina con motori a gasolio sulle motobarche adatte alla pesca.

Autorizzazione della spesa straordinaria di lire 200 milioni per il completamento del programma a favore dell'attività peschereccia. (Divenuto legge 8 agosto 1954, n. 717).

Provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento. (Divenuto legge 17 luglio 1954, n. 522).

Ancona, 25-26 luglio 1953: Partecipazione al VI Congresso nazionale della pesca.

Esibito così il mio biglietto da visita in questo campo agli onorevoli colleghi, affronto l'esame del tema ed il suo svolgimento con il desiderio profondo di portare un ennesimo contributo, questa volta direi più autorevole, per la natura di una « relazione » e più completo, allo appenato mondo della pesca nazionale.

Ed invoco che di questa trattazione il Ministro della marina mercantile S. E. Cassiani, voglia benevolmente tenere conto portandovi il suo esame paziente e completo. E non interpretando mai in senso di sfiducia o di scarso riguardo, quello che potrò dire di mano in mano, manifestazione di un pensiero profon-

damente maturato, elaborato nel tempo, ricco dei contatti frequenti e recenti che ho voluto tenere con i pescatori italiani, attraverso le loro Associazioni che ho interpellato una per una, documentandomi circa il loro pensiero, in forma precisa e, ritengo, esauriente.

Il mio conterraneo, S. E. il ministro onorevole Tambroni, nel periodo in cui tenne con dignità e capacità il posto di Ministro responsabile della Marina mercantile, mi fece carico un giorno, proprio in questa Assemblea, che io portassi nell'esame di tutti i problemi della pesca e nelle argomentazioni relative, una specie di presa di posizione in contrasto con le direttive ministeriali, e a discriminazione e giudizio non sereno e benevolo dell'attività del Dicastero.

Forse la mia posizione verso di lui, di vecchio compagno di lotte lontane e di amico di famiglia, mi fece essere più esplicito che mai, opinando che la situazione dei nostri rapporti da tanto tempo fraterni, potesse far sopportare anche la critica quando essa fosse stata obiettiva e serena.

Nel ripetere qui molte delle cose già dette in più tempi, nel ribadire qui, quanto ritengo più necessario per la pesca ed i pescatori de-

sidero, facendo ammenda chiarificatrice verso il Ministro precedente, dire a S. E. Cassiani che mi onora di sua simpatia, che egli deve prendere quanto dirò sotto il profilo di un impulso spontaneo, che intende chiarificare, affermare, difendere le posizioni di questa gente di mare che per la modestia dei numeri economici che su piano nazionale esprimono, hanno dovuto subire situazioni di difficoltà, avere molte volte la sensazione del disinteresse nei loro confronti dei poteri dello Stato, ed hanno tuttora da risolvere problemi per loro grossi, nel diritto, nella funzionalità, nell'appoggio allo sviluppo economico del settore.

Dovendo quindi parlare a fondo dei problemi di pesca e dei pescatori mi sembra che non si possa prescindere dal fare, diciamo così, l'inventario riassuntivo delle realtà che abbiamo di fronte nel numero dei pescatori, nel numero qualità e valori del naviglio, nel loro grado di attrezzatura, nella quantità di pescato annuale, nella interferenza delle importazioni sul settore e nelle attività collaterali di questo naviglio minore.

Riporto quindi qui in appresso il riepilogo generale per materia dell'anno 1954:

LEGISLATURA II - 1953-55 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

11) Prodotti petroliferi erogati per la pesca	Gasolio	109.526.522	Tonn.
	Petrolio	7.100.861	»
	Benzina	12.613.916	»
	Nafta	3.036.026	»

FASE PRODUTTIVA E COMMERCIALE

12) Mercato all'ingrosso del pesce	N. 71		
13) Centri di raccolta del pesce	N. 133		
14) Produzione ittica	a) Tonni (da tonnare)	1.890	L.
	Tonni (da pesca vagantiva)	592	»
	b) Alici, sardie e sgombri	2.482	L.
	c) Altri pesci	68.171	»
	d) Molluschi	80.182	»
	e) Crostacei	27.491	»
		6.670	»
		184.996	L.
		529.794.827	L.
		221.425.007	»
		751.219.834	L.
		9.063.484.598	»
		19.429.811.793	»
		4.482.243.176	»
		2.038.091.202	»
		35.764.850.603 (2)	L.

VALORI PRODUZIONE E IMPORTAZIONE ITTICHE

15) Importazione prodotti ittici	Tonn.	105.616	L.	23.934.660.000
16) Specchio comparativo dei prodotti ittici importati	1951 Tonn.	113.138	»	21.004.774.000
	1952 »	128.740	»	29.874.368.000
	1953 »	98.508	»	22.137.593.000
	1954 »	105.616	»	23.934.660.000
17) Specchio comparativo della produzione ittica nazionale e delle importazioni dei prodotti ittici	1951 Tonn.	280.147	L.	52.368.008.000
	1952 »	322.431	»	61.751.114.000
	1953 »	277.866	»	53.915.880.000
	1954 »	290.612	»	59.699.510.000
18) Specchio comparativo del consumo nazionale medio prodotti ittici, sia freschi che conservati, per abitante	1951 Kg.	5.970		
	1952 »	6.850		
	1953 »	5.870		
	1954 »	6.010		

ATTIVITÀ COMPLEMENTARI

19) Specchio comparativo della pesca del corallo	1952 Kg.	1.697	L.	8.180.000
	1953 »	8.213	»	47.385.000
	1954 »	9.064	»	66.128.000
20) Specchio comparativo della pesca delle spugne	1951 Kg.	18.974	L.	121.693.000
	1952 »	95.291	»	188.652.000
	1953 »	26.205	»	55.420.000
	1954 »	24.194	»	64.188.000
		28.001	»	85.744.000
		173.691	L.	394.004.000

1) Non sono comprese le 5 motonavi da pesca della GENEPESCA ammontanti complessivamente T.S.L. 5.612.
 2) Non è compresa la produzione ittica atlantica delle 5 navi della GENEPESCA. (Merluzzo salato Tonn. 3.700, merluzzo congelato tonn. 621, olio di fegato di merluzzo Tonn. 134, altri pesci congelati Tonn. 1.187, per un valore complessivo di L. 884.780.000.

In appendice, i colleghi che avranno volontà di approfondire e di dettagliare le loro nozioni, troveranno una serie di tabelle che vado ad elencare:

Prospetto I.

Personale addetto alla pesca e naviglio da pesca nell'anno 1954 per compartimenti marittimi.

Prospetto II.

Motopescherecci iscritti nelle matricole o nei registri di singole potenze dell'apparato motore e divisi per zone alla data del 31 dicembre 1954.

Prospetto III.

Specchio comparativo del naviglio da pesca iscritto nei compartimenti marittimi negli anni 1951, 1952, 1953, 1954.

Diagramma 3-bis.

Diagramma del naviglio da pesca motorizzato distinto fra motobarche e motopescherecci sempre negli anni 1951, 1952, 1953 e 1954.

Prospetto IV.

Natanti muniti di apparecchiature speciali per la pesca.

Prospetto V.

Motopescherecci distinti per potenza ed anni di costruzione consistenza al 31 dicembre 1954.

Prospetto VI.

Natanti a propulsione meccanica o removelica addetti alla pesca andati perduti nell'ultimo quinquennio 1950-1954.

Prospetto VII.

Specchio comparativo del personale addetto alla pesca negli anni 1951, 1952, 1953 e 1954.

Prospetto VIII.

Cooperative pescatori marittimi esistenti al 31 dicembre 1954.

Prospetto IX.

Produzione ittica nell'anno 1954 per compartimenti marittimi.

Prospetto X.

Specchio comparativo della produzione ittica nazionale negli anni 1951, 1952, 1953 e 1954 con la produzione ittica nazionale in tonnellate.

Prospetto XI.

Importazione dei prodotti ittici nel 1954.

Prospetto XII.

Specchio comparativo dei prodotti ittici importati dal 1951 al 1954.

Prospetto XIII.

Specchio comparativo della produzione ittica nazionale e nella importazione dei prodotti ittici sempre dal 1951 al 1954.

Prospetto XIV.

E infine specchio comparativo dei consumi di prodotti ittici nazionali sia freschi che conservati per anno.

Per chi voglia rendersi conto dettagliatamente dunque di tutto ciò che è il settore della pesca nazionale, vi è da considerare a lungo in lettura comparativa i numeri espressivi di fatti e di realtà.

Infatti quando consideriamo che sono 145 mila le famiglie impegnate nel settore, che le vele policrome battute dai venti dei nostri mari non sempre tranquilli, raggiungono quasi le 50.000 unità, che il tonnello globale di tutto questo mondo removelico e di motobarche e di motopescherecci raggiunge e supera le 50.000 tonnellate, che la produzione ittica nazionale è stata nel 1954 di quasi 37 miliardi mentre la esportazione dei prodotti ittici ha quasi raggiunto i 24 miliardi con un aumento di circa 2 miliardi rispetto al 1953, non possiamo non dedurre che l'interessarsi di tutto ciò è dovere di Governo quando specialmente il Parlamento, quale rappresentanza elettiva della nazione, abbia dato la sua direttiva e formulata la sua parola d'ordine conclusiva e ferma.

E come rifiutarsi all'appello di questa gente marinara che vive nel rischio, una attività di lavoro dura, aspra, fatta di freddo, di acqua, di sforzo fisico continuo? Come non ascoltare le voci assommanti che postulano da anni per la soluzione di problemi determinati e che invocano provvidenze sempre più specifiche, pur riconoscendo quanto per loro si è fatto e che si affannano molte volte inutilmente a significare e colorire le proprie sofferenze perchè ne derivino motivi di intervento sempre più organico e positivo?

Per me, che nella mia provincia registro uno dei centri più efficienti della marina da pesca italiana, con i 150 motopescherecci del porto di San Benedetto del Tronto, e che ho visto questa gente marinara vivere faticosamente il travaglio delle trasformazioni successive del naviglio e del sistema di pesca dagli antichi tempi intorno alla prima guerra mondiale con il naviglio tutt'ora e completamente a vela, faticosamente raschiante sui magri fondali di fronte alle foci dei modesti fiumi adriatici, la scarsa pesca; assolvere a questo compito di illustrazione indicativa dei problemi è motivo di gioia e di soddisfazione completa.

Quando si sa che questa collettività di imprenditori e di lavoratori costituenti una specie di artigianato del mare, non ha certamente per la gran parte preparazione culturale adeguata e vive nell'istinto del rischio, nella costante ricerca disperata di apprestamenti migliori per rendere più feconda la propria attività produttiva, e parlando con essa con gli elementi anzi più rappresentativi che qualche volta in difficoltà di intendere sia per i dialetti parlati sia per le sommarie enunciazioni tutto quello che è atteso e sperato, credo che non possa derivare per tutti il desiderio di approfondire, di studiare e di formulare per essi adeguatamente ogni soluzione migliore.

UNA INGIUSTIZIA DA RIPARARE

Vi sono alcuni problemi pregiudiziali e di fondo che occorre innanzitutto approfondire e vagliare e che si ricollegano ai problemi relativi alle distruzioni di guerra e a quanto fino ad oggi si è fatto per ripararli.

Non intendo peraltro riprendere qui la statistica di quanto distrutto e di quanto ricostruito, dirò soltanto che esiste una situazione differenziata e sperequata fra gruppi e gruppi di infortunati che occorre in qualsiasi modo superare facendo giustizia.

Infatti nel 1935 una legge dello Stato veniva a stabilire le modalità, i diritti ed i doveri dei pescatori di fronte ad una eventuale requisizione dei propri pescherecci in caso di emergenza e la legge fissava che il motopeschereccio requisito qualora fosse andato perduto e quindi non più restituito, al legittimo proprietario, avrebbe dovuto essere indennizzato nella misura del suo valore all'atto del sinistro; valore da desumere attraverso la valutazione delle sue caratteristiche, del costo di costruzione, e del deperimento per vetustà.

Il pagamento doveva come ovvio avvenire all'atto della mancata restituzione. Orbene come a molti di voi noto, i numerosi motopescherecci requisiti e perduti durante la guerra hanno avuto conteggiato in base a questa legge il loro valore, attraverso l'indennità di perdita, valore che per pescherecci fra le 40 e le 70 tonnellate di stazza lorda, si sono aggirati fra le 800.000 lire ed il milione e mezzo.

Ma le pratiche sono state sottoposte alla lentezza logorante delle procedure burocratiche e ci sono voluti numerosi interventi, proteste, ordini del giorno, interrogazioni parlamentari, per riuscire ad ottenere che i primi indennizzi fossero liquidati nel 1949 e la maggior parte degli anni successivi.

Ed allora? Che cosa è avvenuto?

È avvenuto che i valori monetari avevano nel frattempo subito gli spostamenti ben noti, sicchè un peschereccio che nel 1946 sarebbe stato ricostruito con una spesa fra i 2-3 milioni, è poi costato, dopo la legge 75, fra i 10 ed i 20 milioni, a seconda della stazza e la potenza motrice.

Intanto maturava la prima legge di qualche peso ed entità per la ricostruzione anche della marina da pesca.

Quella legge n. 75 di cui si è fatta parola nella prima parte di questa relazione. La legge stabiliva delle posizioni a favore dei cantieri e direttamente e indirettamente degli armatori, così come prevedeva all'articolo 26 che un miliardo fosse destinato a creare una situazione

aggiuntiva di vantaggio per quegli armatori che avevano perduto l'unico motopeschereccio considerato l'unico strumento di lavoro della famiglia del pescatore. Infatti per questa categoria che fu poi qualificata nell'articolo 26, gli armatori potevano contrarre mutui aggiuntivi per il totale della spesa occorrente per la ricostruzione del peschereccio andato distrutto, con l'Istituto Mobiliare Italiano.

Tali prestiti venivano accordati al tasso del 3,50 per cento; nel caso di mora gli interessi sarebbero stati dell'8 per cento ed i mutui dovevano essere estinti in dieci anni.

Ma le convenzioni particolari fissavano come ovvio obblighi assicurativi particolarmente onerosi, così che l'intervento poteva considerarsi sufficientemente adeguato e la posizione risanata nel caso di una gestione sempre e totalmente favorevole.

Successivamente poi è maturata la legge dei danni di guerra che tutti voi, onorevoli colleghi, conoscete, avendo avuto agio di valutarla dandole la vostra approvazione a maggioranza.

Orbene quando si trattò di discutere questa legge anche al Senato, dopo l'approvazione che ne era avvenuta alla Camera, e nel desiderio di far sì che essa fosse varata prima delle elezioni del 1953 mi feci un dovere di collaborare attivamente nella Commissione 7^a del Senato perchè essa fosse approvata nel testo della Camera, senza dover ritornare ad un secondo esame con ritardi notevoli, ed anche perchè si era affermato e si ritenne che tale legge doveva essere in sostanza una prima impostazione generale sul problema dei danni di guerra, suscettibile di successive revisioni sia per il volume degli interventi sia per la tecnica prevista della sua applicazione.

S.E. il Ministro Cassiani vorrà ricordare certamente che peraltro ed in riferimento alla situazione di coloro che nel campo della marina da pesca avevano avuto il naviglio requisito per cause di guerra con la conseguenza in caso di perdita di dover sottostare all'applicazione della legge del 1936 già illustrata, io chiesi ripetutamente all'allora sottosegretario ai danni di guerra onorevole Cassiani ed al capo dello ufficio legislativo che era presente nei corridoi del Senato, se era o meno pacifico che l'articolo 2 della legge in esame relativa alla esclusione dal beneficio di determinate categorie di

infortunati per precedenti interventi statali non comprendeva la categoria di questi armatori infortunati e che quindi per essi la legge sui danni di guerra sarebbe stata operante a tutti gli effetti.

Sembrò a me e sembrò ai colleghi che avevano particolarmente seguito questa materia che il rimedio potesse considerarsi sufficiente a normalizzare la situazione dando un aiuto tangibile a questa categoria di disgraziati e particolarmente sollevando le sorti degli armatori che avevano beneficiato dell'articolo 26 della legge 75 e che erano i più sofferenti sul piano della gestione di esercizio e degli oneri di ammortamento dei prestiti I.M.I.

Dopo le elezioni del 1953 tornato al Senato per la benevolenza dei miei elettori mi adoperai subito per far sì che la impostazione così determinatasi potesse avere il suo seguito naturale nella applicazione delle norme e nel riconoscimento agli armatori della categoria considerata, di beneficiare delle integrazioni conseguenti alla legge sui danni di guerra.

E sono passati due anni in battaglia pressochè continua! Infatti il sottosegretariato danni di guerra ha opposto le sue eccezioni alla richiesta formulata che gli indennizzi di perdita divenissero indenni conseguenti alla legge sui danni di guerra. Le eccezioni generiche contenute nell'articolo 2, venivano secondo la nuova tesi a comprendere anche il caso che ci interessa e la questione si esasperava datone i precedenti. Peraltro in un determinato momento dopo una riunione presso il sottosegretario onorevole Arcaini presenti i sottosegretari Maxia e Mott, questi adottava una formula che doveva indirettamente risolvere il particolare problema. Nella discussione avvenuta in questa aula sulla mozione per la pesca che i colleghi ricorderanno, venne da me sostituita da un ordine del giorno con 4 punti specifici, l'assemblea votava l'invito a rivedere nettamente e sostanzialmente il problema degli indennizzi ai pescherecci requisiti e distrutti. L'ordine del giorno infatti al quarto punto precisava :

« 4) a predisporre le disposizioni amministrative ed eventualmente legislative per ottenere che l'integrazione conseguente all'indennizzo dovuto per danni di guerra ai pesche-

recci distrutti e fino ad oggi risarciti irrisoriamente sulla base della legge del 1935, entri a compensazione di eventuali debiti I.M.I. relativi alla legge n. 75 con opportune convenzioni ».

Orbene sulla base di tale netta indicazione, il collega sottosegretario Mott affrontando questo particolare problema, ha concluso di poter aiutare i pescatori in tali condizioni, attraverso la assunzione da parte del Tesoro dell'onere delle assicurazioni contro i rischi di perdita, che onerosamente gravano sulla gestione e sostanzialmente sui costi di ricostruzione. Ma la Corte dei conti ha rifiutato la registrazione dei decreti, relativi a questa determinazione.

Ero deciso a riaprire il problema proprio in sede della discussione su questo bilancio, quando S.E. Mott ha dato una ulteriore testimonianza della sua sensibilità in rapporto al problema e dopo vari scambi ed elaborazioni fra uffici ministeriali e amministrazione I.M.I., si profilerebbe ora la soluzione della riduzione del tasso degli interessi sui prestiti I.M.I. all'1 per cento dal 3,50 convenzionato, e la riduzione al 2 per cento di mora dall'8 considerato nelle stesse convenzioni.

La pratica sta maturando in questi giorni! A me sembra che essa farebbe sia pure parziale, ma sufficiente giustizia economica in questo campo; ma mi sia consentito anche come relatore del bilancio di impegnare nettamente il Ministro della marina mercantile S.E. Cassiani — che l'episodio degli affidamenti iniziali certamente ricorda — a fiancheggiare validamente l'azione del Sottosegretario al Tesoro che ho trovato così comprensivo ed operante, affinché la mia postulazione possa portare a frutti conclusivi e realizzare finalmente, almeno in questo modesto settore, proprio per la pena di cui soffre, un migliore respiro ed una più adeguata realtà economica, che fra l'altro, eviterà allo Stato le perdite ingenti, rappresentate dalle vendite a basso prezzo dei pescherecci di armatori morosi che ad oggi sono stati posti in liquidazione e venduti all'asta, nel presupposto di poter rientrare in tutto o in parte nei crediti, accordati a suo tempo.

È ovvio peraltro che i problemi della pesca non sono certamente e soltanto in questi aspet-

ti diciamo così pregiudiziali dell'esistenza e della vitalità di un settore. Le perdite di guerra dopo la ricostruzione ampiamente avvenuta, sì che il naviglio da pesca attuale più o meno ammodernato supera largamente quello ante-guerra, sono un fatto diciamo così contingente e marginale che potrebbe trovare l'assestamento definitivo, quando fosse ottenuto senza più ulteriori indugi quanto sopra accennato.

I PROBLEMI DELLA PESCA

Ma i problemi della pesca e dei pescatori italiani sono essenzialmente raggruppabili nel modo che dirò e solo l'analisi particolareggiata di vari gruppi di argomenti può portare a considerarne le soluzioni o quanto meno ad affrontare organicamente le posizioni generali della pesca italiana, assicurando sia pur gradualmente una gestione economicamente sana e sufficientemente utilitaria, per gli armatori e per i lavoratori del mare, e realizzando quindi una concreta politica sociale della pesca in Italia:

- 1) aspetti tecnici e funzionali dell'armamento e degli sviluppi che debbono realizzarsi;
- 2) esercizio della pesca nei suoi aspetti economici riferiti alle situazioni medie per categoria di operatori e quindi attività commerciali conseguenti;
- 3) la pesca nei confronti della bilancia commerciale con i riferimenti ai consumi interni e con la valutazione della politica doganale nei confronti dei prodotti ittici, mercati ittici e funzionalità del commercio del prodotto, quindi mercati all'ingrosso ed al minuto per il settore;
- 4) unificazione dei servizi della pesca e istituti talassografici;
- 5) regime previdenziale per i pescatori, oneri nei riflessi della gestione e considerazioni conseguenti;
- 6) infine in una rilevanza del tutto particolare: (anche se la questione è riferibile ad una sola parte della pesca e dei pescatori) situazione della pesca in Adriatico e sviluppo presente dei tentativi di intesa con la Jugoslavia;
- 7) politica cooperativistica.

In questa elencazione è evidente che ho cercato di riassumere per grossi capitoli gli svariati problemi che si riferiscono al settore.

Ma pur riassumendo e sintetizzando, la materia resta ugualmente vastissima, e imporrebbe una trattazione assai più lunga di quella che pur vasta avevo previsto.

Debbo quindi affermare in linea direi preliminare, che non ho intenzione di entrare nel dettaglio di tutti i problemi che rientrano nelle varie enunciazioni, ma che cercherò di portare la mia parola ed il mio accento soltanto sulle cose che reputo essenziali e che essenziali mi sono state indicate, dalle varie associazioni dei pescatori.

Voglio peraltro segnalare ai colleghi che amassero ed intendessero approfondire a sufficienza i problemi del settore, che materiale prezioso al riguardo può essere desunto dalle trattazioni (poi riassunte e pubblicate) che dei problemi della pesca si sono avute nel VI e nel VII Congresso nazionale della pesca svoltosi in Ancona il 25 ed il 26 luglio 1953 e nel 1954 a cura e per iniziativa del Comitato nazionale per l'incremento della pesca, che mi sembra abbiano puntualizzato realmente il vasto campo attraverso relazioni di assoluta autorevolezza, ordini del giorno, voti e schemi di disegni di legge; affrontando questo mondo di cose operanti ed operative, per cercare di dare forma e contenuto concreto al fermento delle aspirazioni, al tumulto delle attese di tanta gente del mare. L'ottavo Convegno tenutosi egualmente in Ancona in agosto nel 1955 ha ricalcato gli stessi terreni ed esplorato le consuete soluzioni, ma la pubblicazione non è ancora venuta.

ARMII TROPPO INSUFFICIENTI.

Innanzitutto ed in via pregiudiziale non può essere omesso anche da parte mia la ormai consueta lamentazione che le cifre in bilancio destinate alla direzione generale della pesca sono del tutto irrisorie limitandosi, come avrete avuto agio di constatare, a poche decine di milioni.

Con tali fonti di spesa non si alimentano le ricerche vaste e complesse delle nuove vie da adottare; non si creano quadri ed uffici

specializzati per lo studio e l'assistenza ai problemi di questo settore; non si alimentano le necessarie iniziative che debbono tendere al potenziamento di questa branca dell'economia nazionale, per lo meno allo scopo di realizzare con nuova pesca italiana i 22 miliardi annui che spendiamo sul piano dell'importazione di prodotti ittici, assicurando la sufficienza di disponibilità di pesce alla popolazione italiana, con pescato e produzione italiana.

Cosa questa essenziale e che offre latitudini ben più vaste e importanti, quando si consideri che le disponibilità di pesce in Italia compreso quanto deriva dall'importazione e tenuto conto di qualche quantitativo esportato, non raggiunge i 7 Kg. pro-capite abitante e di fronte ai 7 Kg. stanno in altre Nazioni le decine di chili, per giungere come nell'Islanda ai 120 Kg. a persona.

I circa due milioni annui di quintali di produzione nazionale di pesce, potrebbero essere facilmente raddoppiati se a fianco di una politica idonea di costruzioni, di armamento e di gestione, si affiancasse anche quel tanto di necessario per fare del consumo del pesce una fonte ricercata dalla popolazione dei grandi e dei piccoli centri; specie se la politica dei mercati ittici all'ingrosso ed al minuto fosse concretata su un piano di saggezza.

Ma per questo potenziamento — che pur dispone di un dono non acquisito, che la natura offre alla sagacia di lavoro del nostro Paese — non si perviene, se non si affronta in pieno il problema delle costruzioni e del rammodernamento, del naviglio peschereccio italiano,

Oltre 38.000 battelli removelici sono troppi tuttora e poche le 6.000 motobarche e i 2.700 motopescherecci. I piccoli scafi che si lanciano in tutti i mari che circondano l'Italia dai quasi 500 centri di marineria nostra, e spiegano le loro vele aridate ai venti amici per subire poi l'assalto imprevisto ed improvviso dei venti contrari, rischiando beni e vite; debbono mano mano scomparire ed essere sostituiti da navigli motorizzati, che con attrezzature sufficienti debbono con graduale slancio tendere, verso fondali più lontani e verso zone nuove di pesca.

Dove non può la singola unità deve operare la concentrazione di più di esse, attraverso forme cooperative o magari di semplice som-

marsi di carature, in una compartecipazione operante e benefica al fine comune.

Ma quando si pensa e si accerta che dei 47.212 scafi operanti per la pesca solo 1.500 dispongono di ghiacciaia, solo 223 di frigorifero elettrico, solo 97 di scandaglio e di apparecchi ittioscopici, e che soltanto 752 barche dispongono di radiotelefono; è ben chiaro che ci si deve domandare che molto operante deve essere la virtù della nostra gente marinara, se nonostante la povertà dei mezzi più moderni per una facilitazione ed un ampliamento della pesca da realizzare, riesce ancora a tenere duro, a perseverare nella vita affaticata e rischiosa di ogni giorno.

Un'adozione, per esempio, su più larga scala degli scandagli ultrasonori e degli ittioscopi è certo che potrebbe far trovare nuove platee di pesce più redditizie e permettere l'abbandono almeno per un certo tempo di quelle già troppo sfruttate.

Ma tutto questo non si realizza soltanto per iniziativa dei singoli e con poverissimi mezzi di cui essi dispongono, ma va affiancato da istituti scientifici e tecnici della pesca, efficienti nella loro funzionalità per i mezzi a disposizione, dai quali il più essenziale è costituito da navi destinate a compiere le campagne esplorative della pesca. Tutto un mondo di cose cioè che nel nostro Paese è soltanto appena tracciato o appena invocato come necessario.

Al Convegno della pesca di Ancona del 1954, sua eccellenza l'ammiraglio Pier Francesco Trebigliani, ha fatto una esposizione precisa, esauriente, convincente; e non ha mancato anzi di ricordare che nel campo della pesca oceanica, prima della guerra, la grande pesca atlantica aveva in azione società efficienti quali la « Genepesca », la « Saipa », l'« Amerital », la « Saip » e la « Sapri » ed oggi resta ad operare soltanto la « Genepesca » con le sue cinque motonavi dislocate tre sui banchi di Terranova, e due verso lo Rio de Oro. Ma proprio in questi giorni si parla con preoccupazione e allarme della funzionalità di questo organismo. Le altre società sono scomparse travolte dal turbine di guerra, nè sembra che per il momento il profilino le ricostituzioni auspicate.

PROVVIDENZE IN ATTO.

È vero però che non sono mancati provvedimenti specifici che noi abbiamo già ricordato nella parte generale, in quanto le leggi per la ricostruzione del naviglio hanno in gran parte affrontato unitariamente i problemi di ogni settore.

La legge n. 212 del 1953 ha consentito la costruzione di 401 nuove unità per 11.663 t.s.l., con una spesa di quasi 1 miliardo di lire. Milioni 165 sono stati ripartiti fra 352 unità per la sostituzione di apparati motori e di apparecchi ausiliari, nonchè per lavori di riparazione agli scafi e sono in corso al presente provvedimenti per nuove costruzioni e sostituzioni di apparati motori per un importo di altri 250 milioni.

Centocinquanta milioni erano stati già spesi in funzione della legge 8 gennaio 1953, n. 20, che prevedeva la corresponsione di contributi per il miglioramento dell'attrezzatura da pesca e l'incremento della pesca stessa; 61 milioni di essi sono andati a cooperative pescatori, 10 milioni e mezzo a Comuni ed Enti per il miglioramento dei mercati ittici e la costruzione di case del pescatore, 2 milioni e 900 mila per la costruzione di ricovero degli orfani dei pescatori, 5 milioni per campagne esplorative di pesca ed il resto per il potenziamento di imprese private o di singoli armatori.

Ma rispetto ai 150 milioni globali l'utilizzo specifico ed ora accennato di circa 80 milioni e la destinazione generica ad aziende private ed a singoli armatori degli altri 70 milioni, fa bene immaginare quale sia stato il tormento degli organi preposti a queste erogazioni ed il fermento di discussioni, di contestazioni di ogni genere della massa beneficiata o meno.

Sulla legge n. 52 il Senato ha già approvato una aggiunta di 200 milioni; quei 200 milioni che secondo l'ordine del giorno approvato alla unanimità dalla 7ª Commissione legislativa del Senato, dovevano servire in via preferenziale a soddisfare le esigenze di ripristino e di riorganizzazione del naviglio, per quelle unità che avevano subito asportazioni, sequestri e depauperazioni per parte jugoslava, nel corso dell'esercizio di pesca nell'Adriatico.

I colleghi su questo argomento ricordano certo l'ampia discussione che ebbe luogo in questa assemblea durante il dibattito che si svolse sulla mozione da me presentata da tempi lontani e che trovava modo di essere esaminata e discussa solo nella seduta del 30 novembre 1954. Non intendo ritornare in questa occasione sull'argomento, anche perchè la legge ha avuto la sua applicazione e credo che dei 200 milioni ben pochi ne restano al presente per ulteriori erogazioni. Ma il ministro Cassiani voglia tenere presente questa circostanza passata, per ogni sviluppo successivo che questa politica dovesse avere.

Sono poi entrati in azione gli 800 milioni di una legge che deve dare modo alla sostituzione specie nei natanti addetti alla piccola pesca dei motori a benzina, con altri motori a nafta a ciclo diesel o analoghi.

È recentissima infine l'approvazione della legge che riapriva con la erogazione di 1 miliardo e 200 milioni residui di precedenti impegni, per un ulteriore potenziamento della marina da pesca con una tecnica aggiornata e con modalità, che se applicate nello spirito e nell'indirizzo anche di ciò che veniva sostenuto nella mia relazione per l'approvazione della legge alla Commissione VII legislativa e che rappresentava l'aspirazione vivissima degli interessati, accentuerebbe ogni ripercussione benefica.

Al problema della funzionalità della produzione ittica e del suo potenziamento, si allaccia come più volte accennato quello degli istituti talassografici; è opportuno quindi che a questo punto io faccia di tali istituti un breve cenno che ne chiarisca la genesi e che prendendo atto della situazione di fatto, ribadisca ancora una volta l'aspirazione concorde di tutti coloro che di questi argomenti si interessano con passione e con fede.

ISTITUTI TALASSOGRAFICI.

Nel 1908, su iniziativa della Società per il progresso delle scienze, venne costituito il Comitato talassografico per lo studio del Mediterraneo, che sotto la presidenza onoraria del Ministro della marina, muniti, fra gli altri, i delegati ufficiali del Ministero dell'agricoltura,

industria e commercio, e di quello della pubblica istruzione.

Con il regio decreto-legge 13 luglio 1910, n. 442, tale Comitato venne trasformato in organo permanente « con funzioni esecutive per lo studio fisico-chimico e biologico dei mari italiani, prevalentemente in rapporto all'industria della navigazione e della pesca e per la esplorazione dell'alta atmosfera nei riguardi della navigazione aerea ».

Del Comitato vennero chiamati a far parte, fra gli altri, un delegato dei Sindacati fra le cooperative pescherecce (membro elettivo); i presidenti della Commissione consultiva e del regio Comitato permanente per la pesca (membri di diritto).

Con la legge 5 giugno 1913, n. 599, vennero apportate alcune modifiche alla composizione del Comitato talassografico (ai membri di diritto venne aggiunto il direttore generale della Marina mercantile)

Con il regio decreto 8 febbraio 1920, n. 183, venne istituita una Giunta esecutiva per le ricerche sperimentali nell'interesse dell'industria della pesca, costituita da sette membri scelti fra i componenti il regio Comitato talassografico italiano e la Commissione consultiva per la pesca.

Con il regio decreto 15 luglio 1923, n. 1799, vennero definite le attribuzioni e l'ordinamento del regio Comitato talassografico italiano (ente morale autonomo, con sede in Roma, e con funzioni esecutive per lo studio fisico-chimico e biologico dei mari italiani, prevalentemente in rapporto alle industrie della navigazione e della pesca).

Con la legge 27 giugno 1929, n. 1179, il regio Comitato talassografico italiano passò alle dipendenze del Consiglio nazionale delle ricerche che, pertanto, subentrava al Ministero della marina in tutte le sue attribuzioni ed obblighi nei riguardi del regio Comitato predetto. (Coordinamento degli studi e delle ricerche dei suoi istituti relativi alla conoscenza fisica, chimica e biologica dei mari italiani e delle Colonie, prevalentemente in rapporto alle industrie della pesca e della navigazione).

Alla Presidenza del Comitato in questione e della relativa Giunta esecutiva venne sostituito, al Ministro della marina, il presidente del Consiglio nazionale delle ricerche.

Con la legge 20 novembre 1939, n. 2092, sul « Riordinamento del regio Comitato talassografico italiano » venne stabilito: « Il regio Comitato talassografico, posto alle dipendenze del Consiglio nazionale delle ricerche con la legge 27 giugno 1929, n. 1179, a decorrere dal 1° gennaio 1940, passa a far parte integrante del Consiglio nazionale delle ricerche, cessando dall'aver personalità giuridica propria ».

Il decreto legislativo luogotenenziale 1° marzo 1945, n. 82, sul « Riordinamento del Consiglio nazionale delle ricerche » all'articolo 27 decretò il passaggio degli Istituti talassografici di Messina, Taranto e Trieste alle dipendenze del Ministero dell'Agricoltura e Foreste.

La legge 31 luglio 1954, n. 625, emanata di concerto con questa Amministrazione, lasciando gli Istituti predetti sempre alle dipendenze del Ministero dell'Agricoltura e Foreste, provvede unicamente a definirne la natura giuridica (enti di diritto pubblico sottoposti alla vigilanza ed alla tutela del Ministero dell'Agricoltura e Foreste), a precisarne i compiti (studi e indagini sulla natura fisica, chimica e biologica dei mari, allo scopo di contribuire alla migliore conoscenza dei problemi che interessano il più efficiente e produttivo sviluppo dell'industria della pesca nel quadro delle necessità economiche ed alimentari della nazione), gli organi ed i mezzi finanziari, nonché alla sistemazione del relativo personale.

In occasione dell'esame da parte del Consiglio dei Ministri della citata legge 31 luglio 1954, n. 625, venne rilevata la opportunità che tali Istituti passassero quanto prima alle dipendenze del Ministero della marina mercantile.

Voti in tal senso furono espressi anche in sede di discussione ed approvazione del provvedimento stesso presso il Parlamento.

Tali voti trovano il loro giusto fondamento nella considerazione che gli Istituti talassografici hanno, come si è detto, per loro funzione quella di studi scientifici inerenti alla pesca marittima.

Tale pesca è attribuita dalle vigenti disposizioni al Ministero della marina mercantile, per cui si ha l'assurda situazione che detto Ministero è privato dei suoi organi di consulenza tecnica, mentre gli Istituti talassografici

esplicano compiti che non hanno alcuna attinenza con quelli devoluti all'Amministrazione dell'agricoltura. A prescindere, quindi, dal problema *generale* della unificazione dei servizi, che anche la mozione, conclusiva, del recente Convegno di Amalfi e di Salerno della Democrazia Cristiana, ha chiesto avvenga con carattere d'urgenza presso il Ministero della marina mercantile, è evidente che anche in base alla legislazione vigente della ripartizione delle competenze in materia di pesca fra i Ministeri della marina mercantile e dell'agricoltura, gli Istituti talassografici, per le funzioni espletate, devono essere regolati dall'Amministrazione della marina mercantile, disponendone il loro passaggio.

QUESTIONI DOGANALI

Ma la produzione si allaccia inevitabilmente alla politica di importazione dei prodotti ittici e quindi sorge il problema anche del relativo trattamento doganale. È un argomento questo che risuona costante e costantemente riecheggia le proteste dei produttori di pesce italiani delle organizzazioni commerciali al riguardo, sì che è indispensabile che se ne parli con qualche ampiezza.

Dirò quindi che la tariffa generale dei dazi di importazione da applicare alle merci dei Paesi con i quali non sono in vigore convenzioni concernenti particolare trattamento daziario, approvata con decreto presidenziale 7 luglio 1950, n. 442, si ispira al criterio che sia necessario apprestare all'industria nazionale della pesca una difesa contro la concorrenza straniera, e, pertanto, prevede per i prodotti ittici aliquote determinate ad un livello, che non avrebbero dato motivo a lagnanze da parte dei nostri produttori.

Tale tariffa sino ad oggi non è mai entrata in applicazione, sia perchè, in dipendenza di precedenti accordi internazionali, per alcuni prodotti erano e sono tuttora vigenti aliquote convenzionali più basse, sia perchè, contemporaneo alla sua applicazione, con altro decreto presidenziale (8 luglio 1950, n. 453), vennero dettate norme intese a porre in applicazione temporanea la cosiddetta tariffa d'uso, la cui efficacia è stata, come noto, in forza di vari

LEGISLATURA II - 1953-55 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

provvedimenti legislativi — di cui l'ultimo è il recente decreto presidenziale 5 luglio 1955, n. 548, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 160 del 14 luglio scorso — prorogata a non oltre il 14 luglio 1956.

Per effetto di tale tariffa d'uso le aliquote daziarie vennero a risultare notevolmente più basse di quelle previste dalla tariffa generale.

E, sebbene, le aliquote di detta tariffa d'uso rappresentassero già una barriera protettiva non del tutto congrua per la nostra industria peschereccia, in seguito, il livello dei dazi doganali, con decreto presidenziale del 1° novembre 1951, n. 1125, sentita la Commissione parlamentare, costituita a norma della legge 24 dicembre 1949, n. 993, venne ulteriormente ridotto del 10 per cento.

Con lo stesso decreto presidenziale, inoltre, venne disposta la sospensione del dazio per il

baccalà e prodotti simili, dazio fissato dalla tariffa generale nella misura del 15 per cento e ridotto, in virtù degli Accordi di Annecy, all'8 per cento.

Anche tale provvedimento di riduzione e sospensione di dazi doganali con efficacia limitata a non oltre il 31 marzo 1952, è stato prorogato, in forza di vari provvedimenti legislativi — di cui l'ultimo è il summenzionato decreto presidenziale n. 548 del 5 luglio scorso — a non oltre il 14 luglio 1956.

Con decreto presidenziale 28 febbraio 1953, n. 58, furono apportate modifiche al regime doganale del bestiame, delle carni e dei pesci salati e preparati.

Precisamente, nei riguardi di alcuni prodotti ittici, fu disposto il seguente dazio autonomo:

N. e lettera Tariffa	Denominazione delle merci	Dazio sul valore
156	Pesci preparati e conservati:	
a)	in recipienti ermeticamente chiusi:	
	sardine ed acciughe	30 %
	tonno	27 %
	altri	27 %
b)	in altri recipienti	27 %

Inoltre, con lo stesso decreto presidenziale fu disposto che al dazio previsto per le acciughe e le sardelle pressate o in salamoia — voce 24 — e) tariffa gen. — non dovesse più applicarsi la riduzione stabilita con l'articolo 1 del succitato decreto presidenziale 1° novembre 1951, n. 1125.

Per quanto riguarda le importazioni ittiche sotto l'aspetto quantitativo, va rilevato che mentre sin verso gli ultimi mesi dell'anno 1949 esse erano per tutti i prodotti della pesca rigidamente disciplinate, mediante il sistema della licenza, con assoluto rispetto dei contingenti previsti dagli accordi in vigore con i Paesi esportatori, e venivano anche ripartite nel tempo, al fine di evitare o almeno ridurre al

minimo i disturbi alla produzione nazionale, a seguito dei noti provvedimenti di liberazione ne venne deliberato lo sganciamento da ogni vincolo inerente al loro volume.

Infatti, con il decreto 21 settembre del Ministero del Commercio con l'Estero, emanato in dipendenza di impegni internazionali, le dogane furono autorizzate a consentire l'introduzione nel territorio della Repubblica Italiana di baccalà, stoccafisso, aringhe, salacche e salacchini, provenienti dai Paesi partecipanti all'Organizzazione europea per la cooperazione economica (O.E.C.E.), subordinatamente, ben s'intende, all'adempimento delle disposizioni e formalità valutarie vigenti all'atto dell'importazione. Successivamente, alla fine dell'agosto

1951, essendosi constatato che era venuto a determinarsi un notevole squilibrio nella bilancia dei pagamenti internazionali del nostro Paese per eccessiva eccedenza dei crediti sui debiti verso i predetti Paesi, il Comitato interministeriale per la ricostruzione, al fine di facilitare il ricupero dei nostri crediti all'estero oltre che per approvvigionare il mercato interno, fra l'altro, anche di pesci freschi, congelati e conservati; dispose per la liberalizzazione di altri prodotti, fra i quali pesci di mare, freschi o conservati allo stato fresco, crostacei, molluschi e testacei pieni, pesci preparati e conservati, caviale e succedanei, nonché molluschi, che aggiunti a quelli summenzionati, esauriscono le serie dei prodotti ittici (circolare n. 221108 del 6 settembre 1951) del Ministero del commercio con l'estero).

Pertanto, sotto l'aspetto quantitativo, può dirsi che attualmente le importazioni ittiche sono sciolte da ogni vincolo ed hanno luogo con la semplice « messa dogana ».

In definitiva, mettendo a raffronto la disciplina vigente nel 1949 (licenza a aliquote protettive) e quella attuale (messa a dogana e basse aliquote), può affermarsi che nell'ultimo triennio il trattamento per l'introduzione dei prodotti della pesca nel territorio della Repubblica Italiana ha subito un radicale mutamento, in quanto da un sistema di doverosa cauta protezione si è passati praticamente, sia pure in via temporanea, ad un sistema che può ben definirsi quasi liberista.

La questione della quantità dei prodotti ittici da importare e del relativo trattamento doganale ha sempre formato oggetto di interventi premurosi da parte del Ministero della marina mercantile che, pur non tralasciando di tenere nel debito conto e gli interessi dei consumatori e le condizioni del mercato interno, si è realmente preoccupato delle sorti dell'industria nazionale della pesca che, producendo costi notevolmente più alti di quelli esteri, non è in grado di far fronte alla concorrenza straniera.

Numerose, pertanto, ed in ogni tempo, sono state le segnalazioni in tal senso alla Presidenza del Consiglio dei Ministri ed ai Ministeri delle finanze e del commercio con l'estero.

In occasione di riunioni tenutesi presso quest'ultimo Ministero per trattative dirette alla

stipulazione di accordi commerciali con Paesi esportatori di prodotti ittici, non si è mancato di farvi partecipare rappresentanti per esporre il proprio punto di vista e per chiedere, in conseguenza, che negli accordi i contingenti ammessi per la pesca non fossero notevoli e poscia in sede di rinnovamento degli Accordi stessi — unicamente per l'eventualità che l'attuale regime di liberalizzazione venisse revocato — i contingenti non venissero superati e perchè, inoltre, i contingenti stessi fossero per buona parte costituiti da prodotti, freschi o no, purchè, però, suscettibili di lavorazione (ciò per la tutela della nostra industria conserviera), con riduzione al minimo delle quote di prodotti finiti.

Ma il problema va affrontato con maggiore decisione e con più concreti risultati ed io vorrei che i membri della Commissione parlamentare per i dazi doganali fossero riuniti per iniziativa del Ministro della marina mercantile e si sentissero ampiamente illustrare e sostenere, dallo stesso Ministro tutto il problema, con proposte che mi permetto di formulare.

Per una adeguata tutela della industria nazionale della pesca infatti si ritiene indispensabile:

a) che i prodotti della pesca — fatta eccezione logicamente per quelli contemplati dal summenzionato decreto del 21 settembre 1949, in quanto vincolati ad impegni internazionali — siano esclusi dall'elenco delle merci a dogana ripristinandosi per essi il regime della licenza;

b) che vengano abolite le riduzioni dei dazi doganali disposte con il succitato decreto 1° novembre 1951, n. 1125 e prorogate con successivi provvedimenti legislativi;

c) che venga al più presto ripristinato il dazio sul baccalà.

Per quanto riguarda in particolare la sospensione del dazio sul baccalà, è necessario rammentare che la Compagnia generale italiana della grande pesca (Genepesca) affrontando spese e rischi enormi, ebbe ad iniziare e ad attuare la ricostruzione della propria flotta, andata distrutta per eventi bellici, quando per il prodotto di cui trattasi era previsto il dazio di confine nella misura del 15 per cento.

Tale dazio, come innanzi accennato, fu ridotto all'8 per cento a seguito degli Accordi di Annecy, indi fu sospeso.

Tale sospensione, che non è valsa a far ribassare il prezzo del baccalà, ha arrecato ed arreca gravissimi danni alla nostra industria, che, se incoraggiata e sorretta, potrebbe, invece, sicuramente contribuire ad incrementare la produzione nazionale ed a ridurre, con evidenti benefici per l'economia del Paese, l'importazione dei prodotti ittici.

La Compagnia generale italiana della grande pesca (Genepesca), appunto per le agevolazioni doganali nei riguardi del baccalà, ha dovuto contrarre la propria attività, che si svolge come noto, fuori dei mari nazionali, e non potrà non soccombere alla concorrenza straniera, ove non venga ripristinato il dazio sul baccalà, sia pure nella modesta misura dell'8 per cento.

Occorre anche rilevare che, a quanto pare, taluni commercianti stranieri cederebbero il baccalà ad un prezzo inferiore al costo di produzione, appunto con l'intendimento di porre la Compagnia generale della grande pesca nella condizione di abbandonare la propria attività.

È necessario sorreggere le iniziative della Genepesca nella considerazione che qualsiasi vantaggio, derivante al consumatore italiano da una temporanea importazione sotto costo del baccalà, resterebbe, senza dubbio, annullato dagli aumenti di prezzo che verrebbero sicuramente imposti al momento stesso della cessazione dell'attività della Genepesca.

Particolare menzione merita la seguente questione:

Come innanzi accennato, il succitato decreto presidenziale 28 febbraio 1953, n. 58, per i prodotti classificati sotto la voce 24 della tariffa generale dei dazi di importazione — « pesci semplicemente salati, secchi o affumicati: *acciughe e sardelle pressate o in salamoia* » prevede il dazio autonomo *ad valorem* dell'11 per cento, mentre per i prodotti classificati sotto la voce 156 della stessa tariffa — « pesci preparati e conservati: *a)* in recipienti ermeticamente chiusi: *sardine ed acciughe* » — prevede il dazio autonomo sul valore del 30 per cento.

Avviene ora che gli uffici doganali ammettono all'importazione sotto la voce 24 della tariffa generale non solo le acciughe e le sardelle pressate o in salamoia contenute in recipienti non ermeticamente chiusi — es. barili — per cui è previsto il dazio dell'11 per cento, ma anche lo stesso prodotto contenuto in recipienti ermeticamente chiusi — es. di banda stagnata — per cui è previsto, invece, il dazio del 30 per cento.

Il grave inconveniente, che ha sollevato le più vive proteste delle categorie interessate, si deve alla circostanza che non si è provveduto sinora a denunciare il Protocollo Addizionale, annesso al Trattato di commercio e di navigazione con il Portogallo, firmato a Lisbona il 4 agosto 1934.

Siccome tale Protocollo, che regola l'attuale regime doganale tra l'Italia ed il Portogallo, fu stipulato sulla base della nomenclatura della vecchia tariffa dei dazi di importazione, la quale prevedeva — voce 34, *a)* 36 — le « sardelle e le acciughe in salamoia » senza tener alcun conto del loro imballaggio, ne consegue che siano tenuti ad applicare sui prodotti di cui trattasi il dazio dell'11 per cento in qualunque imballaggio essi vengano presentati.

So che il Ministero della marina mercantile non ha mancato di prospettare ripetutamente ai Ministeri degli Affari Esteri, del Commercio con l'Estero e delle Finanze la necessità di procedere al più presto — previa denuncia del summenzionato Protocollo — alla revisione dei rapporti tariffari italo-portoghesi. Ma quale l'esito fino ad ora?

Al riguardo, si rammenta che nel 1950, in vista dell'entrata in vigore della nuova tariffa doganale italiana, si procedette alla revisione o alla denuncia di tutti gli accordi in materia tariffaria, eccettuati quelli con il Portogallo, ritenendosi che la loro revisione avrebbe potuto essere effettuata in un successivo momento.

Per la tutela della nostra industria peschereccia è necessario che la denuncia e la revisione in parola abbiano luogo al più presto.

Chi riferisce fa parte della Commissione parlamentare per i dazi doganali e non ha mancato più volte di levare la propria voce a favore delle tesi su esposte, ma occorre che in questa assemblea e per le dichiarazioni

rinnovate che certamente non mancheranno da parte del Ministro Cassiani possano venire confermate di indicazioni della bontà e della legittimità delle tesi sostenute, onde ne derivi che la Commissione doganale possa intonarsi ad espressioni consapevoli delle assemblee legislative e ascoltandone l'indirizzo o prevedendone le reazioni imposti la sua azione e le sue formule nel senso indicato.

Un grosso problema che investe come ovvio in senso diremmo radicale, il settore peschereccio è quello costituito dal commercio del prodotto che esso consente. Trattasi di merce di rapidissimo deperimento, di varietà numerosissime, e quindi di qualificazione complessa e impegnativa e come sempre, e direi più che mai, appunto per la deperibilità del prodotto che anche se ottimamente conservato perde buona parte della sua eccellenza, il problema dei mercati ittici è quanto mai grave e importante. Esiste una disciplina legislativa dei mercati all'ingrosso del pesce.

MERCATI DEI PRODOTTI ITTICI E LORO DISCIPLINA

Essa ebbe inizio col regio decreto-legge 20 agosto 1926, n. 1771, che — allo scopo di sottrarre i pescatori alla speculazione dei bagarini e di organizzare i mercati ittici in modo da tutelare non solo gli interessi dei produttori, ma anche quelli dei consumatori — organizzò le vendite dei prodotti ittici mediante l'istituzione di mercati di produzione nei luoghi di approdo e di mercati di consumo nei luoghi di assorbimento del prodotto.

Con lo stesso provvedimento venne stabilita la vendita del pescato all'asta pubblica, nonchè l'istituzione di una cassa di mercato.

Con il successivo regio decreto 4 aprile 1929, n. 927, si provvide a stabilire la nomina di un direttore del mercato e da istituire una Commissione presso ciascun mercato per l'esame ed il parere in merito all'ordinamento del mercato stesso, nonchè ad organizzare i servizi di polizia, di statistica, sanitario e di informazioni.

Con la legge 3 giugno 1935, n. 1281 la gestione delle casse dei mercati ittici venne affidata alla Banca Nazionale del Lavoro, che in quei tempi andava accentuando buona parte

dei servizi bancari di tutta l'economia corporativa del Paese, tenuto conto sia delle benemeritenze acquisite da tale Banca in materia di credito peschereccio, sia perchè si ritiene che la gestione dei servizi di cui trattasi, affidata ad un solo istituto e disimpegnata, conseguentemente, con unicità di criteri, potesse favorire l'incremento e la perequazione del credito peschereccio.

La legge in esame non esclude che il servizio di cassa di un mercato ittico possa essere affidato ad Istituto di credito diverso dalla Banca Nazionale del Lavoro, ma esige la sussistenza della condizione che si tratti di « Istituti bancari che esercitino notevole attività nel campo del credito a favore dei pescatori » — articolo 5 — e questo può essere un incentivo perchè altri istituti si adeguino e si inseriscano.

Con la legge 20 giugno 1935, n. 1279, venne istituita una Commissione consultiva e di vigilanza presso i mercati all'ingrosso del pesce, per il funzionamento degli stessi.

Si pervenne così alla legge 12 luglio 1938, n. 1487, che è attualmente in vigore, insieme con le succitate leggi 3 giugno 1935, n. 1281 e 20 giugno 1935, n. 1279, e con il recente decreto Presidenziale 3 maggio 1955, n. 449, sul decentramento dei servizi del Ministero della marina mercantile (disciplina dei mercati all'ingrosso del pesce).

In base a tali disposizioni legislative, i mercati all'ingrosso del pesce sono così disciplinati:

1) i Comuni litoranei, nei quali viene sbarcata annualmente una quantità di prodotti della pesca di almeno 200 tonnellate ed i Comuni, nei quali affluisce, per il consumo, una quantità di detto prodotto superiore a 50 tonnellate, sono obbligati ad organizzare i mercati all'ingrosso del pesce ed a costruire i relativi impianti;

2) nei mercati all'ingrosso debbono essere venduti i prodotti della pesca destinati al commercio od al consumo locale. Il pescato, destinato ad altri centri o ad industrie conserviere o alla vendita con contratti a carattere continuativo o alla vendita al dettaglio direttamente da parte del produttore, viene assoggettato solo al controllo della direzione del

mercato per gli accertamenti statistici e sanitari;

3) ogni mercato è disciplinato da un regolamento deliberato dal sindaco del Comune, udita la Commissione consultiva e di vigilanza prevista dalla succitata legge 20 giugno 1935, n. 1279, e sottoposto all'approvazione della Giunta provinciale amministrativa;

4) al mercato è preposto un direttore, che presiede alla disciplina delle vendite; ha facoltà di controllo circa la provvigione e le spese che i mandatari pongono a carico dei mandanti per la merce venduta; organizza il servizio di polizia e di vigilanza, nonché quelli statistico e sanitario ed il servizio delle informazioni, al fine di conoscere e di fornire notizie utili per gli approvvigionamenti e per il collocamento del prodotto;

5) le vendite debbono essere effettuate per lotti di specie omogenee col metodo dell'asta pubblica e partitamente per le merci dei singoli interessati;

6) nel mercato sono ammessi alle operazioni di vendita:

- a) i produttori;
- b) i commercianti in prodotti della pesca;
- c) i mandatari dei produttori e dei commercianti.

I mandatari presentano le merci e le vendono in nome e per conto dei mandanti e vengono accreditati presso la Direzione del mercato mediante deposito di una lettera dell'interessato con firma autenticata dal Sindaco;

7) Il Comune è tenuto ad istituire il servizio di asta a mezzo di propri dipendenti (astatori), ai quali spetta assistere alle vendite da chiunque eseguite, accertarne i risultati ed annotarli sui fogli di asta. L'esecuzione dell'asta è di regola affidata a tali dipendenti comunali; è, peraltro, consentito che l'asta venga eseguita dai produttori o dai commercianti o dai mandatari;

8) sul ricavato delle vendite sono imposte le seguenti ritenute:

- a) un diritto di mercato non superiore all'1,25 per cento.

Tale diritto può essere aumentato dell'1 per cento a favore dei Comuni che debbono provvedere alla costruzione ed alla trasformazione dell'edificio e degli impianti del mercato, limitatamente al periodo necessario per l'ammortamento delle spese stesse:

- b) un diritto d'asta non superiore all'1,25 per cento;

- c) una provvigione non superiore all'1,25 per cento a favore dello Istituto di credito che gestisce la cassa del mercato.

Inoltre, per la merce che è assoggettata ai soli controlli statistici e sanitari del mercato, il Comune può imporre un diritto del 0,50 per cento al quintale;

9) la cassa del mercato provvede a rimettere gli importi delle vendite, al netto delle ritenute, ai proprietari della merce ed a fare operazioni di piccolo credito in favore dei produttori e dei commercianti;

10) i servizi generali di mercato, ove il Comune non intenda esercitarli direttamente, possono essere oggetto di cessione, con preferenza ad enti cooperativi dei produttori. Tale cessione, però, non può aver luogo per i servizi concernenti la direzione del mercato, la polizia, il servizio sanitario, il servizio degli astatori e neanche il servizio statistico ed il frigorifero, salvo che, per questi ultimi servizi, non intervenga particolare autorizzazione del Prefetto, ai termini dell'articolo 5 del citato decreto del Presidente della Repubblica 3 maggio 1955, n. 449, sul decentramento dei servizi del Ministero della Marina Mercantile.

Comunque, la cessione dei servizi non può dar luogo ad alcun aumento dei diritti dianzi indicati.

Contro la vigente organizzazione dei mercati sono state mosse diverse critiche, fra cui:

- 1) i Comuni non sono tecnicamente idonei a fronteggiare le esigenze inerenti ad un prodotto, come il pescato, estremamente deperibile.

Difatti, nella maggior parte dei casi, non hanno provveduto a creare impianti idonei alla conservazione del pescato, nè ad apprestare e ad attrezzare trasporti atti a far giungere il prodotto al consumo nelle migliori condizioni;

- 2) le norme vigenti non fanno distinzione tra mercati di produzione e mercati di consu-

mo, le cui esigenze sono ben diverse, in quanto i primi interessano i produttori ed i secondi i consumatori;

3) molti Comuni, a distanza di ben 17 anni dall'applicazione della legge 12 luglio 1938, n. 1487, non hanno ancora ottemperato all'obbligo, imposto dalla legge stessa, di organizzare i mercati nei centri litoranei, dove il prodotto sbarcato supera la media di 200 tonnellate all'anno, e nei centri interni, in cui venga conferito, per il consumo, una media annua di pescato superiore alle 50 tonnellate.

Per tali considerazioni alcuni vorrebbero che la costruzione ed il miglioramento dei mercati ittici e dei relativi impianti fossero affidati alle categorie degli interessati e cioè ad enti di produttori.

Questi miei accenni di critica esposta ai punti 1, 2 e 3 derivano da quello che il buon senso può suggerire, una volta conosciuti i termini del problema e considerate le situazioni di fatto, ma rappresentano anche le conclusioni di un accurato studio che la Unione italiana delle Camere di commercio industria e agricoltura ha svolto in seno alla apposita Commissione intercamerale per i problemi della pesca.

Il professor Pagliuzzi, a ciò delegato, ha provveduto alla redazione di una schematica e concreta relazione. Dopo avere svolto le sue considerazioni giunge a conclusioni argomentate che vale la pena di trascrivere integralmente dando a Cesare quel che è di Cesare, e augurandomi che su questi problemi gli interventi in Assemblea possano portare lume ed indicazione, e che il Ministero voglia concludere con provvedimenti idonei sulla base anche dei lavori delle apposite proprie Commissioni costituite al riguardo.

Il Pagliuzzi scrive: « Ma, a nostro avviso, non è soltanto attraverso l'ordinamento giuridico e strutturale dei mercati, sia d'incetta che di spaccio, che si potrà addivenire a risultati sostanziali. Occorre cioè favorire una più generale vivificazione di mercato.

« Anche in altri Paesi (segnatamente in Francia) la struttura dell'organizzazione distributiva è stata considerata non soltanto nei riguardi dei mercati all'ingrosso, ma anche dei mercati al dettaglio e nei collegamenti tra mercati di vario ordine ed il consumo. Si è

potuto così avere un quadro comprendente anche il settore più capillare della fase mercantile dal quale è risultato — come del resto da noi — che:

1) l'organizzazione distributiva non copre che una piccola parte del territorio: soprattutto le Regioni costiere e le grandi città. I venditori ai quali è soprattutto affidata la diffusione del prodotto nei centri minori e nelle zone rurali, non sono forniti di mezzi idonei di trasporto e di conservazione. Nelle zone rurali, poi, non sussiste alcuna organizzazione di vendita specializzata che potrebbe essere rifornita a giorni particolari e che potrebbe conservare il prodotto se dotata di apposite attrezzature;

2) anche nei centri dove esiste organizzazione al dettaglio pochi sono i negozi convenientemente attrezzati, molti invece effettuano le vendite all'aperto senza igiene e a prezzo alto. In Francia, secondo le risultanze pubblicate da "Le marché du poisson", il 57 per cento dei dettaglianti non possiede installazioni frigorifere, il 27 per cento è male attrezzato, in quanto possiede soltanto una ghiacciaia. Sono poi rarissimi i banchi refrigerati e la presentazione del pesce in vetrina al riparo dall'aria.

« La situazione italiana è forse, anzi certamente peggiore.

« Quali i rimedi? Non crediamo che sia possibile procedere su progetti che prevedano la creazione di enti, nazionali o regionali, con succursali multiple, dotati di attrezzature di conservazione e di camions refrigeranti appositamente costruiti per il trasporto a distanza. Riteniamo che, almeno sul momento, non sia possibile né opportuno dar vita ad organizzazioni del genere. L'organizzazione nazionale del pesce congelato — Genepesca — non ha dato sempre positivi risultati per quanto si sia trattato in tal caso di prodotto non certo gradito al sottile palato degli italiani. È comunque questo un aspetto che potrebbe essere ancor più approfondito e dibattuto.

« Resta invece da considerare l'opportunità di potenziare l'organizzazione mercantile e, anche, l'organizzazione di vendita degli stessi produttori o dei consumatori, rappresentate dalle cooperative. Orientare così grossisti, semi-duttori opportunamente organizzata (arti-

LEGISLATURA II - 1953-55 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

grossisti, cooperative e dettaglianti stessi per la vendita nelle zone distanti dai centri maggiori, affiancando l'azione in parola con provvidenze creditizie — che potrebbero essere svolte in parte sul tipo di quelle adottate per l'artigianato — per l'acquisto di camions refrigeranti e muniti di vetrine per la vendita diretta, per equipaggiamento frigorifero dei dettaglianti, ecc.

« Vorremmo sintetizzare la generica esposizione effettuata indicando taluni punti suscettibili, riteniamo, di considerazione e di ulteriore discussione. Comunque però, prima di procedere ad un approfondimento dei punti stessi, riteniamo necessaria una indagine diretta sul funzionamento dei mercati all'ingrosso del pesce, indagine che le competenti e obbiettive Camere di commercio possono effettuare e portare a termine in breve tempo.

« A) Modificazione della legge 12 luglio 1938, n. 1279, nel senso di adeguare la formazione e le funzioni della Commissione prevista all'articolo 15; di consentire la gestione dei servizi tecnico-economici ai Comuni o, qualora gli stessi non vi provvedano o vi provvedano inadeguatamente, da parte della categoria dei produttori opportunamente organizzata (articolo 14).

« Nei mercati all'ingrosso dei centri di notevole consumo, costituzione di aziende municipalizzate o di altro ente speciale per la gestione dei servizi del mercato del pesce unitamente, ove possibile, con quelli dei mercati di altri prodotti.

« B) Incoraggiamento e sviluppo delle vendite al dettaglio decentrate in centri minori e zone rurali, attraverso provvedimenti che favoriscano la costituzione delle attrezzature di trasporto e di conservazione. Studio delle possibilità ed opportunità di ottenere speciali tariffe o speciali attrezzature per il trasporto dall'amministrazione ferroviaria.

« C) Ulteriore sviluppo del miglioramento dei mezzi e delle attrezzature di pesca con maggiori stanziamenti per il credito peschereccio (creazione di un Fondo di rotazione del tipo di quello previsto dalla legge 25 luglio 1952, n. 949, per l'agricoltura) da erogare ad un tasso non superiore al 3-4 per cento e di sufficiente durata. Stanziamento apposito di fondi per le finalità di cui sub B) sempre uti-

lizzabile con la tecnica dei fondi di rotazione e per gli scopi già del resto previsti dalle lettere a), c), e), h), l) dell'articolo 1 della legge 8 gennaio 1952, n. 20 (trasporto del pescato; impianto di stabilimenti per la lavorazione del pesce e dei sottoprodotti; impianto di magazzini di conservazione e di distribuzione del pescato; costruzione e miglioramento di mercati e, aggiungiamo, di centri di raccolta; impianti frigoriferi e produzione ghiaccio).

« D) Dovrebbe essere anche considerata — a nostro sommo parere — l'importanza di porre allo studio le questioni relative al funzionamento dei mercati, con un orientamento a carattere univoco. Come necessario ci sembrerebbe studiare, sul piano operativo, la possibilità di collegare più strettamente i vari mercati attraverso notizie tempestivamente comunicate circa le occorrenze dei consumi, le giacenze di prodotto in questo o quel mercato, le consistenze giornaliere della produzione, l'andamento dei prezzi. Non va dimenticato che molta della fortuna e della efficienza che ebbero in passato per i prodotti ortofrutticoli, i mercati all'asta delle città centro-europee (Francoforte, Berlino, Monaco, ecc.) poggiavano sia sulla bontà dei servizi e della organizzazione, sia sulla pubblicità e rapidità delle notizie sull'andamento e sulle richieste dei vari mercati medesimi. A tal fine potrebbe essere opportuno rendere più stretti i collegamenti tra i mercati all'ingrosso (sia di accentrimento della produzione che di consumo) allo scopo di meglio orientare il prodotto nel suo trasferimento nel tempo e nello spazio. Questo potrebbe anche giovare alla stessa produzione per la scelta del luogo di sbarco e, in ogni caso, per una più aggiornata conoscenza della situazione generale di mercato.

« Il problema potrebbe essere ancora approfondito. Comunque, allo scopo di offrire una prima base di riflessione, si proporrebbe la creazione di un *Ente centrale fra i mercati ittici*, formato con apporti di ciascun mercato, con quelli di organizzazioni di produttori e di altri operatori economici, nonché degli istituti esercenti il credito peschereccio. L'Ente o Centrale dovrebbe innanzi tutto organizzare i servizi di diffusione delle notizie particolarmente utili per il funzionamento e l'andamento giornaliero del mercato prezzi, stato delle giacenze,

dell'offerta e della domanda dei singoli centri, nonchè portare a conoscenza degli interessati tutte le provvidenze esistenti o via via ottenute a favore del settore ».

Ben vengano, dunque, provvedimenti adeguati.

ACCORDI PESCA COLLA JUGOSLAVIA

In occasione della discussione avvenuta in Senato sulla mia mozione già ricordata, il 30 novembre 1954 largo posto ebbe il problema degli Accordi per il regime di pesca in Atlantico.

All'atto della firma della Convenzione del commercio e di navigazione, dell'Accordo commerciale, e dell'Accordo sui pagamenti e degli altri Accordi economici italo-jugoslavi del marzo 1955, nei quali si era pensato e sperato potessero essere inseriti anche gli Accordi definitivi per la pesca in Adriatico, è noto che furono formulate enunciazioni speciali relative a questo problema. Già nel processo verbale del 18 dicembre 1954 firmato per la Delegazione italiana da Storoni e per quella jugoslava da Paulic al comma IV era detto: « che le due navigazioni hanno inoltre convenuto di ricercare una intesa per la questione della pesca in Adriatico ».

A tale documento fece seguito nella stessa data, una lettera dello stesso Paulic che ribadiva le aspirazioni jugoslave per questa intesa che doveva tenere conto delle possibilità economiche esistenti e degli interessi reciproci delle due parti.

E la buona volontà da parte jugoslava era sottolineata nonostante la difficoltà d'ordine economico per la ricerca di una soluzione sulla questione.

Il processo verbale italo-jugoslavo firmato a Roma il 31 marzo 1955 registrava le assicurazioni del Ministro jugoslavo Osman Karabero- vich in merito ai principi a cui si dovrà ispirare l'azione del Governo jugoslavo per quanto riguarda la soluzione del problema della pesca e si affermava che il Governo jugoslavo era pronto ad esaminare la questione in via di raggiungere i seguenti risultati:

1) delimitazione delle zone da offrire ai pescatori italiani prendendo in considerazione

nei limiti del possibile i desiderata degli italiani stessi;

2) fissazione di misure comuni per la protezione della ricchezza ittologica;

3) istituzione di una Commissione mista per facilitare l'applicazione dell'Accordo;

4) riconoscimento del diritto del naviglio italiano di rifugiarsi nei porti jugoslavi in caso di emergenza.

Per l'Italia il processo verbale era firmato da S. E. il Ministro del Commercio Estero onorevole Martinelli.

È noto, inoltre, che gli scambi diplomatici erano anche arricchiti da un documento riservato e confidenziale con il quale il presidente della Delegazione italiana ricordava al presidente della Delegazione jugoslava tre particolari concessioni in materia economica generale e specifica che il Governo italiano aveva accordato alla Jugoslavia solo nel desiderio di facilitare la conclusione di un Accordo soddisfacente per la pesca in Adriatico.

E si prevedeva inoltre che entro tre mesi dalla firma della Convenzione italo-jugoslava dovesse anche realizzarsi tale Accordo.

Alla fine di giugno i tre mesi sono scaduti. Siamo a settembre e recenti comunicazioni ufficiose hanno fatto sapere che l'Accordo non potrà essere raggiunto prima del nuovo anno mentre in Adriatico imperversa più o meno legittimamente e più o meno appropriatamente la caccia jugoslava ai pescherecci italiani con sequestri di naviglio, fermo di equipaggio, condanna dei capitani delle navi e centinaia e centinaia di migliaia di lire da sborsare.

A questo momento mi sembra che sia doveroso almeno da parte mia, e credo in comunione di ricordi e di sentimenti commossi da parte dell'Assemblea, di ricordare quanto il nostro collega Bastianetto valoroso combattente e morto immaturamente per le sue ferite di guerra, seppe e pote' realizzare con il primo Accordo del dopoguerra per la pesca in Adriatico. Credo che tutti ricordino le polemiche al riguardo della sua Convenzione, le affannate e spesso non obiettive critiche, il lamento per la insufficienza e localizzazione dei fondi acquisiti, il contrasto tra il Tesoro ed il naviglio beneficiato per il pagamento dell'annuo pedaggio, le vicissitudini che ne seguirono e la pra-

LEGISLATURA II - 1953-55 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

tica caduta in disuso per insufficiente applicazione dell'Accordo raggiunto.

Ma io ricordo quello che il compianto amico e collega Bastianetto asseriva in Assemblea illustrando la Convenzione e cioè che trattavasi di un primo passo, trattavasi dell'apertura di un magro spiraglio nella saracinesca che la Jugoslavia aveva abbassato sul mare Adriatico legiferando di propria parte in termini evidentemente eccessivi per la delimitazione delle proprie acque territoriali con relativa fascia di protezione.

Ed ora siamo daccapo, dopo tanta sofferenza e dopo tante pene. Come non risolvere una questione come questa? Come consentire che sia sottratto al lavoro di gente marinara che vi ha vissuto per secoli tanta parte del mare Adriatico? E come non affrettare le intese stesse in base ad impegni già sostanzialmente assunti e di cui io ho dato specifico?

Mi sono preoccupato di raccogliere aggiornati elementi di giudizio circa quanto si argomenta e si attende da parte dei pescatori come tali. Non quindi l'analisi di uffici, di associazioni, di enti o di istituti, ma quella che deriva da coloro che esercitano la pesca che in essa rischiano anche di essa vivono e soffrono.

E sono entrato in possesso di un appunto che faccio mio, per esemplificare ed illustrare il problema.

« Nel corso delle trattative tendenti a raggiungere una buona intesa con gli jugoslavi per la ripresa, da parte dei nostri pescatori, della tradizionale e secolare attività di produzione ittica nella sponda orientale dell'Adriatico, bisogna tenere presente che la mèta finale non può nè deve essere altra che il raggiungimento di un Accordo che consenta ai pescatori italiani l'accesso nell'attuale fascia inibitoria jugoslava.

« Durante i lavori per raggiungere un buon Accordo bisogna tenere sempre presenti i seguenti punti che debbono costituire la base sulla quale soltanto può reggersi un materia solida una definitiva intesa :

1) *La pesca adriatica italiana è una industria imponente che ha impianti per decine di*

miliardi di lire, che dà lavoro e pane a decine di migliaia di famiglie e che ha bisogno di permanenti condizioni favorevoli ambientali per sopravvivere e mantenersi in esercizio nel tempo.

2) *La produzione ittica continua, che sola può assicurare l'attivo dei bilanci delle imprese, la si può ottenere soltanto non depauperando il patrimonio ittico, anzi, proteggendolo dalla furia devastatrice degli incoscienti.*

3) *Il diritto di sovranità sul mare territoriale deve essere esercitato dagli jugoslavi con uno spirito di umana e sociale comprensione delle necessità di lavoro e vita dei pescatori italiani.*

4) *Un eventuale Accordo per avere pratica soddisfacente applicazione e durata deve essere completato da una parte normativa che preveda sanzioni severe a carico dei trasgressori ed un sistema di reciproco controllo inteso ad evitare e le trasgressioni e le cattive interpretazioni dell'Accordo.*

« Per raggiungere lo scopo indicato ed attenersi alle basi bisogna convenire che non si può consentire la delimitazione nell'Adriatico orientale di zone frazionate e lontane le une dalle altre sulle quali permettere la pesca agli italiani, ma è necessario che la medesima possa essere esercitata su una fascia compatta ad una distanza parallela al mare interno jugoslavo da Nord a Sud, senza soluzione di continuità, ad eccezione di un eventuale diverso e sempre più favorevole trattamento nel mare prospiciente alla zona B dell'ex Territorio Libero di Trieste.

« Per meglio farci intendere spieghiamo questa richiesta.

« La pesca nell'Adriatico orientale può essere esercitata attivamente da tutti quei motopescherecci italiani azionati da motori di potenza pari o superiore a 75 HP ed a tutti è doveroso dare la possibilità di esercizio.

« Ora, considerando che la costa adriatica italiana è disseminata di centri pescherecci e che ovunque vi sono natanti che hanno il minimo di potenza indicato, la costituzione di zone fisse e distanti le une dalle altre potrebbero favorire alcuni e danneggiare altri.

« Inoltre, il noto fatto che il pesce non lo si trova sempre nello stesso posto ma che bi-

sogna andarlo a prendere là dove si creda si trovi in relazione alla stagione, alle condizioni atmosferiche, lunari, ecc., richiede che nella maniera più assoluta devesi aprire all'esercizio della pesca a strascico per i pescatori italiani una fascia continua da Nord a Sud, su tutto l'Adriatico orientale senza soluzione di continuità.

« In conclusione dunque consenso jugoslavo al libero esercizio della pesca a strascico da parte dei pescatori italiani in una fascia di mare parallela al mare interno jugoslavo.

« Le richieste di cui sopra potrebbero dare l'impressione che i pescatori italiani desiderino pescare liberamente ed incontrollatamente nell'Adriatico orientale minacciando l'impoverimento delle specie ittiche.

« Così non è.

« I pescatori e gli imprenditori italiani sanno che le Aziende non hanno vita breve e che pertanto occorre mantenere in applicazione un sistema di protezione della ricchezza del mare.

« L'Adriatico orientale, per la natura geografica dell'arcipelago jugoslavo, per il mancato sfruttamento incontrollato dei fondali, costituisce una vera riserva ittica. In essa il pesce di ogni specie trova le condizioni ideali di vita e di riproduzione. Le varie qualità una volta raggiunto tranquillamente lo sviluppo emigrano alimentando le altre zone dell'Adriatico.

« L'ultima guerra ci ha dato tanti insegnamenti ed a noi della pesca ha dimostrato che dopo quattro o cinque anni di mancata pesca, le zone notoriamente aride sono state trovate ricchissime di pesce. Segno che pone fuori discussione il fatto che pesce in abbondanza se ne trova solo là dove i pascoli di fondo vengono lasciati in pace dal tormento dei divergenti e dallo strascico delle reti.

« Bisogna essere convinti di ciò e comportarsi di conseguenza nell'interesse degli italiani e degli jugoslavi i quali ultimi potranno dire di avere una ricchezza ittica solo sino a quando non permetteranno la distruzione di tale ricchezza.

« È necessario quindi avere prudenza e nelle richieste e nelle concessioni.

« Noi abbiamo sempre palesata la nostra contrarietà alle richieste di larghe concessioni in profondità nel mare territoriale jugoslavo.

Non le abbiamo mai ritenute logiche nè producenti.

« Per essere tranquilli sul futuro dell'attività peschereccia bisogna accontentarsi di poco. Un poco però che non costringa i pescatori italiani alla fame e li induca, di conseguenza, a violare i patti.

« Non bisogna entrare troppo nel territoriale nè esserne troppo allontanati.

« Bisognerebbe pattuire, per avere un risultato utile ai pescatori italiani e certezza di mantenimento integro delle ricchezze ittiche dell'Adriatico orientale, il libero esercizio della pesca a strascico nella fascia al di fuori delle sei miglia territoriale jugoslavo conteggiando questo dal limite estremo del mare interno con esclusione degli scogli di Pomo, Cazza, Busi e delle isole Sant'Andrea e Pelagosa.

« Pomo, Sant'Andrea, Cazza, Busi e Pelagosa debbono assolutamente essere esclusi ai fini della fissazione del mare territoriale jugoslavo, perchè data la loro posizione geografica, mentre non arrecano alcuna utilità ittica agli jugoslavi, tolgono vastissime zone di mare libero agli italiani costringendoli ad esercitare l'attività di pesca in uno spazio assolutamente insufficiente.

« Basta osservare una carta dell'Adriatico per convincersi di quanto affermato.

« Sulla linea San Benedetto-Pomo-Spalato rileviamo queste distanze che danno una esatta idea di come sia costretta alla insufficienza di spazio operante la pesca Adriatica italiana.

« Da San Benedetto a Pomo miglia 68.

« Da Pomo a Spalato miglia 52.

« Da San Benedetto al limite ovest del mare territoriale jugoslavo intorno a Pomo miglia 58. Da tale limite a Spalato miglia 62. Ampiezza totale dell'Adriatico sulla linea San Benedetto-Pomo miglia 155 delle quali 97 mare jugoslavo.

ALTRO CHE DIECI MIGLIA!!

« L'Isola di Pelagosa poi rappresenta nell'attuale sistemazione territoriale marittima jugoslava una vera spada di Damocle sulla testa dei pescatori italiani.

« Dal Gargano al limite ovest del mare territoriale jugoslavo intorno a Pelagosa vi sono

appena 18 miglia di zona libera e solo qui si può esercitare la pesca.

« Ad est di Pelagosa sino alle jugoslave foci del Narenta vi sono 73 miglia ma soltanto 4 libere perchè sempre verso est dopo queste quattro miglia abbiamo il limite delle attuali acque jugoslave che circondano lo scoglio di Cazza. Un assurdo dunque! Ingiustificato ed ingiustificabile dal punto di vista umano e dal sentimento civile di non dover togliere la possibilità di lavoro a chi sul mare rischiando la vita cerca di portare il pane ai propri figli.

« Gli jugoslavi hanno praticamente tolto il medio Adriatico ai pescatori italiani i quali non hanno che appena 18 miglia per esercitare la pesca.

« Se si pensa che la costa italiana per una ampiezza di 15 miglia verso est non ha ricchezze ittiche si conviene che per i pescatori italiani in quel tratto non vi è più mare da pesca.

« A questo stato di cose è necessario porre riparo non sotto forma di concessione jugoslava, ma di concorde eliminazione di un assurdo pauroso.

« Le richieste di cui alla precedente esposizione non debbono nè possono essere considerate eccessive nè costituire per gli Jugoslavi base per avanzare richieste.

« Per convincersi di ciò basta esaminare la legge sul mare territoriale jugoslavo pubblicata dalla *Gazzetta Ufficiale* n. 106 di quel Paese l'8 dicembre 1948.

« L'articolo 3 di tale legge indica la linea del mare interno che partendo dal Golfo di Budva, a sud; verso nord comprende le isole di Meleda, Lagosta, Curzola, Lesina, Brazza, Spolta, Zuri, Incoronata, Grossa, Premuda, Lussino. Lasciando fuori Cazza, Lissa, Busi, Sant'Andrea, Pomo.

« L'articolo 5 determina il mare territoriale jugoslavo in una fascia verso il mare aperto dell'ampiezza di sei miglia marine partendo dalla linea esterna del mare interno e " Isola che si trovi fuori dalle acque del mare interno ".

« Stando alla lettera gli Jugoslavi avrebbero potuto comprendere in tale fascia anche Pelagosa partendo dalla punta nord di Meleda, ma non lo hanno fatto perchè ciò sarebbe stato un assurdo troppo palese. Hanno invece com-

preso Cazza, Lissa, Busi, Sant'Andrea, Pomo distanti decine di miglia dal limite del mare interno. Il ciò sta a dimostrare quella diremo quasi incertezza che allora fu superata stante le note condizioni di attrito fra i due Paesi.

« Dopo aver fissato con questi due articoli e il mare interno e quello territoriale, all'articolo 8 nel determinare al di fuori delle sei miglia un'altra fascia di quattro per esercitarvi il diritto di sorveglianza doganale e di polizia marittima, si riconoscono il diritto di prendere in tale ulteriore fascia tutte le misure restrittive ritenute opportune per la difesa delle ricchezze del mare (non specificano ricchezze ittiche).

« Con questa semplice aggiunta portano il loro mare territoriale già chiaramente stabilito in sei miglia a dieci miglia e di un colpo facendo partire tale distanza dagli scogli e isole molto al di fuori del mare interno, rendono mare territoriale jugoslavo oltre la metà di tutta la superficie dell'interno Adriatico e praticamente i quattro quinti del mare da pesca.

« In questa legge vi sono delle evidentissime contraddizioni che potevano trovare una scusante quando i rapporti fra i due Paesi erano tesi e la Jugoslavia aveva ragioni di carattere politico per mantenere in vita una simile illogica delimitazione. Ora che gli ostacoli sono stati rimossi, e che i governanti delle due Nazioni hanno superato le ragioni di attrito per il bene e per migliorare l'avvenire dei due popoli, una revisione onesta della linea inibitoria jugoslava a favore dei pescatori italiani si impone, ma non come concessione, ma come atto di rispondere solidarietà umana verso coloro che dal duro lavoro sul mare debbono trarre i mezzi di mantenimento.

« Per Pelagosa oltre le predette ragioni deve valere anche il trattato di pace che nel toglierci il possesso dell'isola lasciava ai nostri pescatori i diritti di pesca. Non gli stessi diritti degli jugoslavi (anche se così fosse scritto) perchè questi non esercitano la pesca con sistemi e natanti simili ai nostri, ma diritti di pesca — devesi intendere — tali da consentire a chi gode di tali diritti di esercitare quella pesca con sistemi sempre adottati e con quegli attrezzi di cui è in possesso.

REGOLAMENTAZIONE E CONTROLLO

« Un accordo per essere tale deve avere una base solida di buona fede, di volontà a rispettarne le condizioni e provvedere un sistema di controllo che consenta di accertare la verità.

« Per questo della pesca però bisogna riconoscere che il rispetto può venire a mancare anche per ragioni estranee alla buona volontà e buona fede.

« I comandanti dei nostri pescherecci sono magnifici pescatori. Lavoratori che hanno nel sangue l'amore per il mare e l'abilità alla cattura del pesce.

« Sono elementi che non temono le insidie della navigazione e la violenza delle tempeste; ma non s'intendono di sestanti e non sanno purtroppo fare il punto.

« Durante una tempesta se si vuole portare la pelle al sicuro bisogna affidarsi a loro; reggono il timone anche per una settimana ed il sonno e la stanchezza non li domano, ma sono pescatori e non naviganti. Non dispongono che di carte e bussole approssimate e il più delle volte si regolano con le stelle o con la palla dello scandaglio.

« Le distanze le regolano ad occhio e sul mare possono anche sbagliare. Potrebbe accadere ad alcuni di essi di venirsi a trovare nelle zone vietate senza saperlo, in perfetta buona fede e sarebbe ingiusto colpirli con sanzioni in simili casi.

« Prima di stabilire le pene è necessario dare ai nostri comandanti la possibilità di evitare la violazione dell'accordo e questo si può fare.

« Ogni motopeschereccio ha il radiotelefono. Chi non lo ha lo deve mettere.

« La tecnica moderna mette a disposizione mezzi idonei che in collegamento ai radiotelefonici di bordo consentono di localizzare il peschereccio e fare il punto.

« Radiogoniometri ubicati a Trieste, Chioggia, Fano, San Benedetto del Tronto, Bari, Molfetta potrebbero a richiesta dare la posizione ai pescherecci ed intervenire in caso di fermo per stabilire la verità sulla posizione.

« Solo così si potranno evitare infrazioni e

accertare quelle intenzionali. Cesserebbero tutte le polemiche e si saprebbe una buona volta la verità.

CONCLUSIONI.

« *L'accordo deve essere raggiunto sulla base dell'assenso jugoslavo a ritenere suo mare territoriale quella linea che partendo dal golfo di Buva si mantiene a sei miglia costanti verso il mare aperto proseguendo verso nord sempre alla stessa distanza da Meleda, Curzola, Lagosta, Lissa, Spolta, Mulo, Zuri, Incoronata, Isola Grossa, Premuda, Lussino e lasci al libero esercizio della pesca per i pescatori italiani tutto il rimanente mare anche quello che tocca Sassego, Pomo, Sant'Andrea, Busi, Cazza, Pelagosak.*

« *Inoltre si deve prevedere la concessione da parte jugoslava, dietro il pagamento di un equo canone da stabilirsi subito riferito a periodi di un mese, di permessi singoli per l'esercizio della pesca in determinate zone del mare jugoslavo a favore di natanti italiani.*

« *Il tutto con il vincolo del rispetto della legge jugoslava sulla pesca nel senso che dal 1° maggio al 1° settembre di ogni anno al fine di favorire la produzione delle specie ittiche, la pesca deve essere esercitata al di fuori delle dieci miglia dalla preindicata linea Budva-Lussino.* ».

Il Ministro della marina mercantile vorrà considerarlo come un contributo onesto e doveroso allo sforzo che esso compie in unione con i Ministri del commercio estero e degli esteri per definire una buona volta questo desolante problema che non dà pace e che tanto opera in senso deleterio anche nei sostanziali rapporti nuovi che l'Italia ha voluto giustamente conseguire con la nazione jugoslava.

PREVIDENZA MARINARA

Un complesso di problemi deriva dal settore della previdenza sociale.

Mentre gli armatori di motopescherecci eccepiscono il gravame eccessivo degli oneri contributivi per la previdenza e l'assicurazione, si ha tuttora il settore della piccola pesca privo

di ogni intervento assistenziale e previdenziale e ciò come derivato della posizione diciamo così giuridica-sociale delle singole unità che possono essere ragguagliate alla posizione dell'artigiano o del coltivatore diretto. Ma ormai è proprio per queste due altre categorie, l'assistenza e la previdenza si avviano a soluzioni concrete e i coltivatori diretti hanno già realizzato la loro legge per l'assistenza sanitaria ed ospitaliera, così come analoga legge per l'artigianato fa parte del programma di Governo che ci si appresta a realizzare.

È evidente che analoghe provvidenze debbano essere al più presto impostate e consentite sul piano nazionale della piccola pesca e pertanto vale, a me sembra, onorevole Ministro, la pena di affrontare l'esame anche di soluzioni provvisorie, attraverso possibili intese con l'I.N.A.M. o altro istituto previdenziale a condizioni contributive tali che siano commisurate alle possibilità economiche delle cooperative pescherecce e dei lavoratori e che dato il precedente di quanto attualmente praticato per i lavoratori ausiliari del traffico, dovrebbero non essere ad esse superiori, ma eventualmente, anzi contenere elementi di minore spesa.

I rilievi e le eccezioni che circa gli oneri della previdenza e assistenza sociale premono eccessivamente sul settore armatoriale dei motopescherecci, è pressochè generale e non vi è associazione locale che non sollevi il problema e lo indichi di acuta emergenza. Le varie voci anche in questo campo riguardano le applicazioni delle aliquote dovute per:

la previdenza marinara; l'incremento occupazione; Istituto nazionale previdenza sociale; tassa marittima; I.N.A.-Casa, e come in quella impostazione che riguarda pressochè tutti i settori operativi ed economici del nostro Paese, il rilievo si aggrava e la richiesta di interventi risolutivi si accentua perchè la gestione economica è in sofferenza. Si potrebbe dire che il termometro della impresa della pesca è determinato dalle reazioni che di fronte agli oneri assistenziali e previdenziali manifestano gli interessati.

Il problema è quello che è noto in tutte le sue parti al Parlamento nelle sue espressioni molteplici e forse verrà giorno in cui tutta la complessa materia avrà la sua rielaborazione

di fondo e attraverso la attenuazione degli oneri di esercizio e di gestione e l'aumento delle prestazioni, si troverà il saggio riconoscimento benevolo della grande massa degli interessati.

Ma volendo esaminare più a fondo il complesso problema è necessario considerarlo sotto i suoi vari aspetti per settore:

PROBLEMA DELLA PREVIDENZA PER I PESCATORI ADIBITI ALLA PICCOLA PESCA

Non ha potuto essere offrontato per la miseria nella quale versa il settore, mentre la discontinuità dell'impiego rende difficile l'imposizione e la riscossione dei contributi necessari per far fronte alle pensioni. Ma proprio per questa miseria rilevatasi, proprio per le esigenze sociali che ne emergono, proprio per i problemi innumeri che ne derivano desolati, si impone una soluzione idonea.

Il Ministero del lavoro, allo scopo di arrivare alla soluzione del problema, ha interessato le organizzazioni sindacali di categoria a formulare delle proposte organiche, specie per quanto si attiene al sistema da seguirsi per il reperimento dei fondi occorrenti. Si potrebbe pensare, per esempio, ad una percentuale da prelevarsi dai mercati ittici e dalle concessioni di importazioni dall'estero, e riservare allo Stato contro congrua copertura percentuali elevate di intervento.

Laddove poi la piccola pesca impegni egualmente unità lavorative, il problema si aggrava perchè per questa categoria non esiste un salario convenzionale nazionale, ma questo è calcolato in base a dei salari convenzionali che variano a seconda delle Province e delle Regioni ed, in ogni caso, è sempre superiore a quelli stabiliti per gli equipaggi dei motopescherecci.

Per questa categoria gli assegni familiari vengono erogati per sole 20 giornate al mese, sempre che il pescatore dimostri di avere effettuate almeno 11 giornate di lavoro. Le contribuzioni, a differenza di quelle stabilite per la pesca industriale, vengono versate in base alle 20 giornate di assegni familiari che il pescatore riceve. Per cui il piccolo pescatore, ricevendo 20 giornate di assegni familiari, versa

LEGISLATURA II - 1953-55 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

un contributo maggiore rispetto a quello che versa il pescatore addetto alla pesca industriale, che riceve 26 giornate di assegni familiari. L'unificazione del trattamento si rende quindi evidente e necessaria.

I pescatore riuniti in cooperativa godono dei benefici delle assicurazioni generali obbligatorie, perchè i relativi contributi vengono corrisposti da Enti sociali.

Per questi sono stati, inoltre, ripristinati gli assegni familiari. Peraltro, come concordemente valutato, questo ripristino non è sufficiente; ed il caso si acutizza quando, per irregolarità od errori od altro, gli organi di vigilanza e di controllo sospendono la corresponsione, creando così una situazione socialmente assai penosa; perchè i piccoli pescatori sono poverissimi e quando si tolgono ad essi gli assegni familiari, specialmente in particolari periodi, si toglie ad essi la possibilità di vita.

Occorre quindi essere molto cauti e pensare parecchio, prima di adottare provvedimenti del genere della sospensione, riscaldando col calore della umana fraternità — da parte di chi ha il potere di giudicare — il freddo della lettera della legge.

ASSISTENZA SANITARIA

In merito alla assistenza sanitaria, l'Amministrazione della Marina Mercantile ed il Ministero del Lavoro e della Previdenza Sociale si stanno adoperando per estendere ai pescatori soci delle cooperative della piccola pesca l'assistenza malattia da parte dell'I.N.A.M.; la quale subordinerebbe la corresponsione dell'assistenza alle seguenti condizioni:

a) l'assistenza dovrebbe limitarsi ai soci delle cooperative in cui sussiste un rapporto di lavoro fra i soci e l'Ente. Tale rapporto potrebbe considerarsi sussistente: se la cooperativa dà le direttive per l'attività dei soci; se il prodotto raccolto sia conferito alla cooperativa a cui carico restino gli oneri delle spese generali e dei contributi associativi; se la cooperativa, in sede di ripartizione del ricavato del prodotto, assicuri in ogni caso una contribuzione minima agli associati;

b) la retribuzione media convenzionale su cui dovrebbe applicarsi l'aliquota contributiva

del 4,75 per cento non dovrebbe, anche se effettivamente minore, calcolarsi in misura inferiore alle lire 900 giornaliere per un minimo di 22 a 26 giornate lavorative.

Le proposte dell'I.N.A.M. sono state portate a conoscenza dell'Organizzazione interessata; ma è chiaro che sono proposte che difficilmente potranno essere accettate, perchè pretendono condizioni assai difficili, a realizzarsi dalle cooperative, anche se sarà posta in atto ogni buona volontà.

Anche questo problema dovrebbe, quindi, rientrare fra quelli per i quali lo Stato ricercando le fonti nello stesso mondo del lavoro peschereccio, come già accennato, assumerebbe oneri percentualmente più elevati del consueto.

Concludere rapidamente nel complesso e delicato campo sarà per il Ministro responsabile un titolo di alta benemeranza sociale.

LA COOPERAZIONE
NEL SETTORE PESCA

Il movimento cooperativo ha avuto indubbe affermazioni nel campo della pesca, fino a raggiungere 380 unità con 70.000 associati, cosa logica e conseguente al fatto che specialmente nel mondo della piccola pesca operano innumeri scafi in mano di lavoratori pressochè primitivi in ogni problema che non sia quello della conoscenza appassionata del lavoro che ciascuno esercita pescando, e forti solo di un coraggio estremo e di un amore del rischio, quando esso possa tendere alla cospicua pescata.

È anche vero peraltro che la cooperazione peschereccia è da alcuni anni sostanzialmente in crisi, presa purtroppo nelle strettoie della interferenza politica che ne ha menomato la funzionalità, che ha creato sospetti e resistenze che certamente non si sarebbero verificate se un clima esclusivamente cooperativistico avesse operato con fermenti della maturità e della solidarietà che la cooperazione realizza.

Si è lamentato e si lamenta la concessione a privati ed a grandi società della vendita dei carburanti occorrenti alla pesca motorizzata, i mercati un tempo gestiti dalle cooperative sono passati di mano in mano ai Comuni, ma quanto di questo fenomeno non è dovuto allo strap-

tere politico di determinata parte che si è insenita prepotente e padrona nell'ambito di cooperative già fertili di iniziative e di progresso?

La cooperazione è un bene immenso per la piccola gente della pesca italiana, un prezioso strumento della sua ascesa materiale e morale, ma occorre che essa si riporti alle tradizioni ampie e libere di una attività che prescinda da attività politiche determinate e che sappia nobilmente esercitare i suoi compiti al di fuori di ogni faziosità e sopra ogni influenza di parte.

Il pescatore è troppo « l'isolato lavoratore del mare » perchè la cooperazione non abbia ad esercitare su di esso, attraverso una effettiva partecipazione attiva nella vita sociale la virtù dell'esperienza, la capacità di organizzazione e di direzione, un progresso umano e civile nel mondo del lavoro che lo nobiliti e lo esalti.

Lottare per la cooperazione nel settore peschereccio significa assolvere ad un compito sociale di alto significato e portata, ma bisogna che gli orientamenti dello Stato siano facilitati da un nuovo e diverso senso di responsabilità nei dirigenti della cooperazione italiana e che il sospetto sia fugato non da parole soltanto, ma da fatti che significhino respiscenza sul piano di un'azione libera coordinata e nazionale.

Solo quando questo clima sarà realizzato e vi avranno contribuito le federazioni e le leghe di ogni colore, sarà possibile affrontare in pieno l'esame, e possibilmente, la soluzione dei problemi del mondo peschereccio che proprio e ancora nel Congresso di Ancona del 1954 venivano riepilogati nei seguenti sette punti:

« 1) Modifica della legge 1938 sui mercati all'ingrosso del pesce, nel senso che la gestione e la direzione vengano concesse alle cooperative di pescatori.

« 2) Rispetto del decreto ministeriale 23 ottobre 1940 successivamente modificato, che disciplina il rifornimento di carburanti destinati a provviste di bordo.

« 3) Abolizione dei diritti esclusivi nelle acque italiane e concessione del libero accesso a tutti i pescatori senz'alcuna limitazione nonchè la concessione diretta ai pescatori ed alle cooperative delle zone demaniali e spazi acquei per impianti di pesca.

« 4) Utilizzazione del nuovo stanziamento sulla legge 2 gennaio 1952 n. 20 per migliorare

nei centri di pesca i servizi gestiti dalle cooperative e per riaffermare il movimento cooperativo della pesca.

« 5) Emanazione di apposito provvedimento inteso a garantire il credito alle cooperative della pesca ed al Consorzio nazionale fra le Cooperative pescatori ed affini.

« 6) Esonerazione dell'imposta sulle società delle cooperative rette con i principi e la disciplina delle mutualità e con statuto conforme alle norme contenute nel decreto-legge del Capo provvisorio della Repubblica 14 dicembre 1947, n. 1577.

« 7) Emanazione di particolari agevolazioni fiscali a favore delle cooperative della pesca e delle imprese nazionali di pesca agli effetti della ricchezza mobile e come d'altra parte è stato già praticato ed in particolari condizioni lo è tutt'ora a favore di determinate aziende armatoriali ».

Dalla enunciazione dei punti stessi è evidente che si tratta di problemi non nuovi, ma appunto perchè essi non sono nuovi e vengono ribaditi in ogni circostanza, è indispensabile rimuovere le cause generali e specifiche della evoluzione che il mondo cooperativo ha subito.

Il ministro della Marina mercantile è bene che faccia il punto della situazione in questo campo e aggiorni la conoscenza di ogni aspetto del problema perchè una collaborazione valida, efficiente e libera possa essere consolidata a vantaggio dei pescatori e della economia nazionale.

Vogliamo i colleghi di estrema non impennarsi per questi miei richiami che derivano dal mio fervore di vecchio cooperatore che per anni molti ha svolto attività molteplici in tutte le forme della cooperazione di lavoro, di credito e di consumo.

Certi atteggiamenti personali proprio recenti di elementi rappresentativi di organismi sindacali della pesca a particolare indirizzo politico, stanno a sottolineare come le mie considerazioni siano fondate e legittime; quindi un coraggioso sforzo, per tutti coloro che la cooperazione amano e la cooperazione intendono in funzione di progresso economico e sociale: quello di convergere in un atteggiamento solidale in purezza di intenti, e di chiarezza di propositi autonomi e volitivi.

CONCLUSIONE

In questa mia indubbiamente ampia e sviluppata relazione è ovvio che non tutto sia stato approfondito a dovere e molte cose specie nel dettaglio, nonostante l'ampiezza della trattazione, sono restate in ombra, ma non poteva essere diversamente quando ci si fosse riproposti, come nel mio intento, di dare più ampia trattazione ad uno dei settori gravitanti nel dicastero della Marina mercantile e costituente per la sua particolare natura e per i problemi tuttora in sospenso, un mondo in agitazione con innumeri esigenze e particolarità di problemi, tutti in vivace attesa di soluzione adeguata.

Certo che proprio in rapporto a questo settore si è dovuto constatare che pressochè costanti sono le interferenze di altri dicasteri per la soluzione dei problemi più impegnativi e per lo stesso esame delle postulazioni più pressanti, per il che vale la pena di ripetere qui quello che auspicai in occasione di precedenti interventi suggerendo che il Ministero della marina mercantile dovesse farsi iniziatore dello studio e della soluzione dei complessi problemi della tutela del settore peschereccio e dei pescatori italiani.

Realizzare la costituzione di una Commissione interministeriale che presieduta dal Ministro della marina mercantile abbia a porre a fuoco i problemi stessi e in sede collegiale formulare le soluzioni del caso: ecco l'invito che formulo al ministro Cassiani e che impegna la sua volontà di azione.

Quello che permanentemente fa il C.I.R., per i grossi problemi che man mano si affacciano alla ribalta della vita nazionale e che d'altra parte non possono essere materia soltanto di uno dei dicasteri più interessati, deve conseguirsi con un Comitato provvisorio che dibatta e concluda su tutte le materie in sospenso.

Sarà fatica in un primo momento di funzionari qualificati dei singoli Ministeri che opererebbero sotto le direttive del Ministro della marina mercantile o di chi per lui; ma una volta individuate le materie delle trattazioni necessarie, approfonditi gli elementi di giudizio, escogitate le possibili soluzioni a livello più alto, potranno formularsi le indicazioni legislative che il Parlamento avrà cura di esaminare e di approvare.

Il Presidente del Consiglio voglia ascoltare l'appello che in questo senso venisse espresso da S. E. Cassiani. Egli ha un'anima adeguata per intendere e per considerare tali problemi anche in rapporto alla sua Sardegna. Esorto quindi il Ministro della marina mercantile ad insistere sulla tesi, adottandola e portandola a conclusione.

Sarà un gran giorno quello in cui, tutti gli organi necessari interferendo, si potrà alla presenza delle rappresentanze specifiche delle categorie interessate, arrivare alle precisazioni definitive per tutto quello che urge e per tutto quello che attende soluzione adeguata e definitiva. È il mio augurio, che rappresenta un un aspicio per la pesca e i pescatori italiani.

E intanto la Marina mercantile acceleri le sue realizzazioni, forte delle provvidenze già in atto, sicura per quelle che verranno.

Bandiere italiche ai venti di tutti i mari, vicini e lontani lungo le vie del mondo, le vie del mare feconde e benefiche; e con la potenza di traffici comparativamente pregiati, gli scafi piccoli e grandi del nostro mondo marinaro, sempre più perfezionantesi nelle attrezzature e nei servizi, si rinnovino le antiche tradizioni, gloriose in ogni senso, di una Italia che con le sue Repubbliche marinare dominò per secoli su ogni rotta attivando traffici di incomparabile efficienza; fedeli alla Patria, che va servita con la eccellenza di tutte le prestazioni.

TARTUFOLI, *relatore.*

**DATI NUMERICI
SULLA PESCA MARITTIMA IN ITALIA
NEL 1954**

(Estratto dal Bollettino Informazioni Marittime - Luglio 1955)

**PERSONALE ADDETTO ALLA PESCA E
PER COMPARTIMENTI**

ZONA MARITTIMA		N. d'ordine	COMPARTIMENTO MARITTIMO	PERSONALE ADDETTO PESCA			REMOVELICO		
				Navigante (1)	A terra (2)	Addetto attività a terra sussidiarie (3)	N. (4)	Tonn. (5)	Valore (6)
TIRRENO	MAR LIGURE	1	Imperia	872	—	42	216	281,76	3.569.728
		2	Savona	894	853	70	714	919,00	102.160.000
		3	Genova	2.150	736	830	1.206	1.346,92	58.690.000
		4	La Spezia	1.506	359	90	578	702,00	27.017.000
	<i>Mar Ligure</i>			5.422	1.948	1.032	2.714	3.249,68	191.436.728
	ALTO	5	Viareggio	1.635	40	100	260	275,00	10.400.000
		6	Livorno (*)	2.387	19	240	466	559,00	20.002.000
		7	Portoferraio	1.162	73	5	361	417,27	17.670.000
	<i>Alto Tirreno</i>			5.184	132	345	1.087	1.251,27	48.072.000
	MEDIO	8	Civitavecchia	687	—	38	162	168,00	6.720.000
		9	Roma	1.367	44	40	321	380,23	16.681.000
		10	Gaeta	2.904	180	220	803	1.192,00	26.936.000
	<i>Medio Tirreno</i>			4.958	224	298	1.286	1.740,23	50.337.000
	BASSO	11	Napoli	7.540	49	66	3.497	5.267,80	155.050.000
		12	Torre del Greco	1.730	760	610	391	339,00	19.550.000
		13	Castellammare di Stabia	1.255	110	—	807	850,38	39.900.000
14		Salerno	3.099	175	104	1.229	1.215,67	39.460.000	
15		Vibo Valentia	987	44	59	613	730,03	34.000.000	
16		Reggio Calabria	3.669	786	281	1.193	1.778,19	79.250.000	
<i>Basso Tirreno</i>			18.280	1.924	1.120	7.730	10.181,07	367.210.000	
MAR TIRRENO				33.747	4.228	2.795	12.817	16.422,25	657.055.728
SARDEGNA	17	Olbia	1.944	244	—	742	1.113,19	94.237.000	
	18	Cagliari	3.328	1.100	48	958	1.356,01	76.640.000	
	SARDEGNA			5.272	1.344	48	1.700	2.487,20	170.877.000
SICILIA	19	Messina	6.429	297	458	3.032	4.377,00	151.326.800	
	20	Palermo	5.000	132	108	2.466	2.789,36	147.690.000	
	21	Trapani	8.380	1.040	155	1.133	1.663,00	66.400.000	
	22	Porto Empedocle	4.641	1.628	326	643	1.539,89	65.600.000	
	23	Siracusa	6.062	161	165	1.279	2.487,51	73.260.000	
	24	Catania	5.620	285	40	1.451	2.546,00	94.280.000	
SICILIA			36.132	3.543	1.252	10.004	15.402,76	598.556.800	
IONIO	25	Crotone	1.959	—	39	651	963,88	33.600.000	
	26	Taranto	2.600	300	275	738	1.109,00	36.800.000	
	IONIO			4.559	300	314	1.389	2.072,88	70.400.000
ADRIATICO	BASSO	27	Brindisi	4.663	—	16	1.502	2.342,38	88.670.000
		28	Bari	7.541	462	263	1.792	2.483,52	54.162.000
		29	Manfredonia	4.458	161	82	1.405	2.224,90	23.776.000
	<i>Basso Adriatico</i>			16.662	623	361	4.699	7.050,80	166.608.000
	MEDIO	30	Pescara	2.920	890	256	1.065	1.589,00	239.050.000
		31	Ancona	3.603	39	2.489	1.098	1.507,37	40.745.000
		32	Rimini	3.806	207	180	689	1.203,00	60.740.000
	<i>Medio Adriatico</i>			10.329	1.136	2.925	2.852	4.299,37	340.535.000
	ALTO	33	Ravenna	1.178	625	102	844	1.422,11	73.835.000
		34	Chioggia	7.910	700	515	1.482	3.018,00	117.891.593
		35	Venezia	3.498	20	84	1.566	1.717,36	30.500.000
		36	Monfalcone	1.450	—	350	643	686,00	40.000.000
		37	Trieste	1.000	500	1.500	430	434,00	9.600.000
	<i>Alto Adriatico</i>			15.036	1.845	2.551	4.965	7.277,47	271.826.593
MAR ADRIATICO				42.027	3.604	5.837	12.516	18.627,64	778.969.593
<i>Totali generali</i>				121.737	13.019	10.246	38.426	55.012,73	2.275.859.121

(*) Non sono comprese le cinque motonavi da pesca della Genepesca.

NAVIGLIO DA PESCA NELL'ANNO 1954
MARITTIMI

NAVIGLIO I SCRITTO MOTORIZZATO						TOTALI				
MOTOBARCHE			MOTOPESCHERECCI			VALORE ATTREZZATURE	Totale personale	Totale naviglio	Totale tonnellag- gio (5+8+11)	Valore complessivo scafo e appa- rato motore (9+12)
N.	Tonn.	Valore scafo e app.to motore	N.	Tonn.	Valore scafo e app.to motore					
(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(1+2+3)	(1+7+10)	(5+8+11)	(9+12)	
74	166,13	10.000.000	17	445,46	150.000.000	70.000.000	914	307	893,35	160.000.000
90	254,00	57.700.000	9	873,00	196.000.000	87.000.000	1.817	813	2.046,00	253.700.000
276	703,84	85.450.000	66	1.605,51	235.800.000	140.800.000	3.716	1.548	3.656,27	321.250.000
162	478,00	34.892.000	28	425,00	24.100.000	47.222.000	1.955	768	1.605,00	58.992.000
602	1.601,97	188.042.000	120	3.348,97	605.900.000	345.022.000	8.402	3.436	8.200,62	793.942.000
139	428,45	43.090.000	88	2.530,40	331.000.000	114.740.000	1.775	487	3.233,85	374.090.000
355	1.002,00	215.130.000	118	1.149,00	1.128.000.000	206.730.000	2.646	939	2.710,00	1.343.130.000
67	196,53	35.400.000	9	73,52	36.000.000	59.570.000	1.240	437	687,32	71.400.000
561	1.626,98	293.620.000	215	3.752,92	1.495.000.000	381.040.000	5.661	1.863	6.631,17	1.788.620.000
79	204,31	186.455.100	15	380,15	166.885.200	63.800.000	725	256	752,46	353.340.300
141	675,39	78.843.583	98	3.689,64	1.065.730.000	286.490.565	1.451	560	4.745,26	1.144.573.583
135	514,00	125.238.000	26	527,00	157.208.000	122.615.000	3.304	964	2.233,00	282.446.000
355	1.393,70	390.536.683	139	4.596,79	1.389.823.200	472.905.565	5.480	1.780	7.730,72	1.780.359.883
904	2.082,71	106.028.000	31	507,01	84.000.000	300.500.000	7.655	4.432	7.857,52	190.028.000
142	274,00	53.250.000	82	2.216,00	598.600.000	148.800.000	3.100	615	2.829,00	651.850.000
75	178,21	30.500.000	8	98,00	22.500.000	90.815.000	1.365	890	1.126,59	53.000.000
256	679,16	51.400.000	49	628,55	198.500.000	262.800.000	3.378	1.534	2.523,38	249.900.000
11	27,04	6.200.000	4	112,81	22.000.000	15.730.000	1.090	628	869,88	28.200.000
93	323,89	38.800.000	2	42,86	7.000.000	300.000.000	4.736	1.288	2.144,94	45.800.000
1.481	3.565,01	286.178.000	176	3.605,23	932.600.000	1.118.645.000	21.324	9.387	17.351,31	1.218.778.000
2.999	8.187,66	1.158.376.683	650	15.303,91	4.423.323.200	2.317.612.565	40.770	16.466	39.913,82	5.581.699.883
347	1.034,61	235.165.000	21	496,95	111.000.000	188.870.000	2.188	1.110	2.662,65	346.165.000
259	790,79	199.300.000	12	461,76	121.000.000	187.400.000	4.476	1.229	2.608,56	320.300.000
606	1.825,30	434.465.000	33	958,71	232.000.000	376.270.000	6.664	2.339	5.271,21	666.465.000
113	534,00	144.019.000	5	78,00	212.496.000	251.400.000	7.184	3.150	4.989,00	356.515.000
272	1.071,18	307.750.000	84	2.365,02	472.375.000	1.267.700.000	5.240	2.822	6.225,56	780.125.000
287	1.018,00	214.300.000	248	7.863,00	1.240.000.000	1.300.000.000	9.575	1.668	10.544,00	1.454.300.000
98	397,02	84.400.000	185	4.089,87	974.000.000	418.710.000	6.595	926	6.026,78	1.058.400.000
65	299,63	41.800.000	81	2.038,67	472.000.000	273.990.000	6.388	1.425	4.825,81	513.800.000
74	299,00	38.940.000	19	814,00	120.000.000	194.000.000	5.945	1.544	3.659,00	158.940.000
909	3.618,83	831.209.000	622	17.248,56	3.490.871.000	3.705.800.000	40.927	11.535	36.270,15	4.322.080.000
33	108,69	11.800.000	6	154,77	24.000.000	65.500.000	1.998	690	1.227,34	35.800.000
25	143,26	31.250.000	11	412,77	165.000.000	85.000.000	3.175	774	1.665,03	196.250.000
58	251,95	43.050.000	17	567,54	189.000.000	150.500.000	5.173	1.464	2.892,37	232.050.000
45	195,48	93.500.000	16	1.132,90	127.000.000	309.680.000	4.679	1.563	3.670,76	220.500.000
157	903,33	378.116.000	246	8.353,24	1.939.500.000	934.160.000	8.266	2.195	11.740,09	2.317.666.000
50	241,86	105.000.000	31	449,11	77.256.000	178.834.000	4.701	1.486	2.915,87	182.256.000
252	1.340,67	576.666.000	293	9.935,25	2.143.756.000	1.422.674.000	17.646	5.244	18.326,72	2.720.422.000
111	602,20	281.500.000	176	3.437,00	1.025.000.000	225.500.000	4.066	1.352	5.628,20	1.306.500.000
83	827,49	236.580.000	315	8.743,07	2.767.000.000	558.950.000	6.131	1.496	11.077,93	3.003.580.000
179	673,00	185.075.000	287	4.408,00	1.101.500.000	283.740.000	4.193	1.155	6.284,00	1.286.575.000
373	2.102,69	703.155.000	778	16.588,07	4.893.500.000	1.068.190.000	14.390	4.003	22.990,13	5.596.655.000
59	158,93	38.020.000	62	602,86	79.174.000	125.590.000	1.905	965	2.183,90	117.194.000
291	1.704,00	306.411.627	148	4.407,00	746.894.350	490.925.000	9.125	1.921	9.129,00	1.053.305.977
77	362,49	88.000.000	23	213,75	46.900.000	100.600.000	3.602	1.666	2.293,60	134.900.000
152	464,00	110.000.000	44	486,00	164.000.000	200.000.000	1.800	839	1.636,00	274.000.000
277	611,00	22.150.000	63	1.682,00	170.100.000	84.500.000	3.000	770	2.727,00	192.250.000
856	3.300,42	564.581.627	340	7.391,61	1.207.068.350	1.001.615.000	19.432	6.161	17.969,50	1.771.649.977
1.481	6.743,78	1.844.402.627	1.411	33.914,93	8.244.324.350	3.492.479.000	51.468	15.408	59.286,35	10.088.726.977
6.053	20.627,52	4.311.503.310	2.733	67.993,65	16.759.518.550	10.042.661.565	145.002	47.212	143.633,90	20.891.021.860

MOTOPESCHERECCI ISCRITTI
DISTINTI SECONDO LA POTENZA DELL'APPARATO MOTORE

ZONA MARITTIMA	N. d'ordine	COMPARTIMENTO MARITTIMO	FINO A 69 H.P.A.			DA 70 A 109 H.P.A.			DA 110 a 149 H.P.A.		
			Potenza N. complessiva t.s.l. in H.P.A.			Potenza N. complessiva t.s.l. in H.P.A.			Potenza N. complessiva t.s.l. in H.P.A.		
MARE LIGURE	1	Imperia	5	175	100	5	450	125	7	812	220
	2	Savona	1	24	15	3	225	43	1	110	15
	3	Genova	22	990	200	16	1.360	320	19	2.270	400
	4	La Spezia	16	630	198	10	810	180	2	220	47
<i>Mar Ligure</i>			44	1.819	513	34	2.845	668	29	3.412	682
ALTO	5	Viareggio	27	1.070	230	29	2.465	647	17	1.955	530
	6	Livorno	29	1.015	110	30	2.550	230	29	3.220	235
	7	Portoferraio	8	290	53	1	105	20	—	—	—
<i>Alto Tirreno</i>			64	2.375	393	60	5.120	897	46	5.175	765
MEDIO	8	Civitavecchia	3	83	35	6	510	110	4	440	125
	9	Roma	18	856	174	21	1.638	600	32	3.992	684
	10	Gaeta	6	210	63	6	540	120	12	1.392	230
<i>Medio Tirreno</i>			27	1.149	272	33	2.688	830	48	5.824	1.039
BASSO	11	Napoli	15	495	73	12	1.056	230	2	260	60
	12	Torre del Greco	13	660	330	45	3.657	1.067	18	2.163	508
	13	Castellammare di Stabia	5	136	61	3	236	37	—	—	—
	14	Salerno	16	768	162	22	1.936	250	9	1.130	170
	15	Vibo Valentia	2	110	38	1	85	35	1	113	40
	16	Reggio Calabria	1	35	11	—	—	—	—	—	—
<i>Basso Tirreno</i>			52	2.204	575	83	6.970	1.619	30	3.666	778
MAR TIRRENO			187	7.547	1.753	210	17.623	4.014	153	18.077	3.264
SAR- DEGNA	17	Olbia	9	352	134	5	405	97	6	735	226
	18	Cagliari	1	55	17	4	378	118	2	225	52
SARDEGNA			10	407	151	9	783	215	8	960	278
SICILIA	19	Messina	3	147	30	2	160	48	—	—	—
	20	Palermo	17	714	212	23	1.817	680	37	4.551	1.085
	21	Trapani	64	2.050	1.058	79	6.820	2.245	61	7.300	1.940
	22	Porto Empedocle	69	2.980	1.178	69	5.175	1.380	31	3.615	752
	23	Siracusa	31	1.360	505	21	1.627	490	23	2.645	671
	24	Catania	4	206	76	6	473	142	6	745	274
SICILIA			188	7.457	3.059	200	16.072	4.985	158	18.856	4.722
IONIO	25	Crotone	—	—	—	2	170	43	3	350	77
	26	Taranto	1	50	22	4	380	119	3	365	122
IONIO			1	50	22	6	550	162	6	715	199
BASSO	27	Brindisi	3	170	62	5	435	356	7	855	622
	28	Bari	71	2.850	1.120	68	5.785	1.790	51	6.018	1.834
	29	Manfredonia	16	712	171	9	760	140	6	700	138
<i>Basso Adriatico</i>			90	3.732	1.353	82	6.980	2.286	64	7.573	2.594
MEDIO	30	Pescara	69	2.550	830	79	6.743	1.782	25	2.955	715
	31	Ancona	92	3.470	1.077	110	9.585	2.823	84	10.572	2.922
	32	Rimini	193	6.272	1.580	57	4.840	1.228	25	2.950	732
<i>Medio Adriatico</i>			354	12.292	3.487	246	21.168	5.833	134	16.447	4.369
ALTO	33	Ravenna	54	1.235	377	5	331	100	3	371	126
	34	Chioggia	74	3.163	1.790	63	6.072	2.025	10	1.167	502
	35	Venezia	18	667	168	5	435	46	—	—	—
	36	Monfalcone	23	979	170	10	840	94	10	1.110	190
	37	Trieste	34	1.242	501	9	780	942	8	906	303
<i>Alto Adriatico</i>			203	7.286	3.006	92	7.458	2.507	31	3.554	1.121
MARE ADRIATICO			647	23.310	7.846	420	35.606	10.626	229	27.604	8.084
<i>Totali complessivi</i>			1.033	38.771	12.831	845	70.634	20.002	554	66.212	16.547

(1) Non sono comprese le cinque motonavi da pesca della Genepesca ammontanti complessivamente a t.s.l. 5.612.

NELLE MATRICOLE O NEI REGISTRI
E SUDDIVISI PER ZONE (SITUAZIONE AL 31 DICEMBRE 1954)

DA 150 a 199 H.P.A.			A 200 A 249 H.P.A.			Da 250 ED OLTRE			TOTALI COMPLESSIVI		
N.	Potenza complessiva in H.P.A.	T.S.L.	N.	Potenza complessiva in H.P.A.	T.S.L.	N.	Potenza complessiva in H.P.A.	T.S.L.	N.	Potenza complessiva in H.P.A.	T.S.L.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	17	1.437	445
1	150	40	—	—	—	3	3.000	760	9	3.509	873
3	450	101	4	800	440	2	600	145	66	6.470	1.606
—	—	—	—	—	—	—	—	—	28	1.660	425
4	600	141	4	800	440	5	3.600	905	120	13.076	3.349
7	1.075	413	5	1.000	410	3	930	300	88	8.495	2.530
15	2.300	210	8	1.648	150	7	5.510	214	118	16.243	1.149 (1)
—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	395	73
22	3.375	623	13	2.648	560	10	6.440	514	215	25.133	3.752
—	—	—	2	400	110	—	—	—	15	1.433	380
4	628	182	14	2.884	1.000	9	2.320	1.050	98	12.318	3.690
1	150	52	1	220	62	—	—	—	26	2.512	527
5	778	234	17	3.504	1.172	9	2.320	1.050	139	16.263	4.597
1	160	25	1	200	119	—	—	—	31	2.171	507
3	510	156	2	400	182	1	280	73	82	7.670	2.216
—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	372	98
2	315	46	—	—	—	—	—	—	49	4.149	628
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	308	113
—	—	—	—	—	—	1	280	32	2	315	43
6	985	227	3	600	301	2	560	105	176	14.985	3.605
37	5.738	1.225	37	7.552	2.473	26	12.920	2.574	650	69.457	15.303
—	—	—	1	200	40	—	—	—	21	1.692	497
2	330	85	2	400	130	1	330	60	12	1.718	462
2	330	85	3	600	170	1	330	60	33	3.410	959
—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	307	78
4	615	220	2	440	118	1	260	50	84	8.397	2.365
31	4.960	1.510	8	1.639	605	5	1.470	505	248	24.239	7.863
11	1.665	470	5	1.000	310	—	—	—	185	14.435	4.090
4	600	280	2	400	93	—	—	—	81	6.632	2.039
—	—	—	—	—	—	3	820	322	19	2.244	814
50	7.840	2.480	17	3.479	1.126	9	2.550	877	622	56.254	17.249
1	150	35	—	—	—	—	—	—	6	670	155
3	450	149	—	—	—	—	—	—	11	1.245	412
4	600	184	—	—	—	—	—	—	17	1.915	576
1	150	93	—	—	—	—	—	—	16	1.610	1.133
24	4.220	1.315	23	4.650	1.529	9	2.690	765	246	26.213	8.353
—	—	—	—	—	—	—	—	—	31	2.172	449
25	4.370	1.408	23	4.650	1.529	9	2.690	765	293	29.995	9.935
2	305	80	—	—	—	1	280	30	176	12.833	3.437
13	1.885	664	14	2.260	1.073	2	600	184	315	28.372	8.743
10	1.530	585	2	400	283	—	—	—	287	15.992	4.408
25	3.720	1.329	16	2.660	1.356	3	880	214	778	57.197	16.588
—	—	—	—	—	—	—	—	—	62	1.937	603
1	150	90	—	—	—	—	—	—	148	9.552	4.407
—	—	—	—	—	—	—	—	—	23	1.102	214
—	—	—	1	200	32	—	—	—	44	3.129	486
7	1.090	329	5	1.020	307	—	—	—	63	5.038	1.682
8	1.240	419	6	1.220	339	—	—	—	340	20.758	7.392
58	9.330	3.156	45	8.530	3.224	12	3.570	979	1.411	107.950	33.915
151	23.838	7.130	102	20.161	6.993	48	19.370	4.490	2.733	238.986	67.993 (1)

PROSPETTO 3

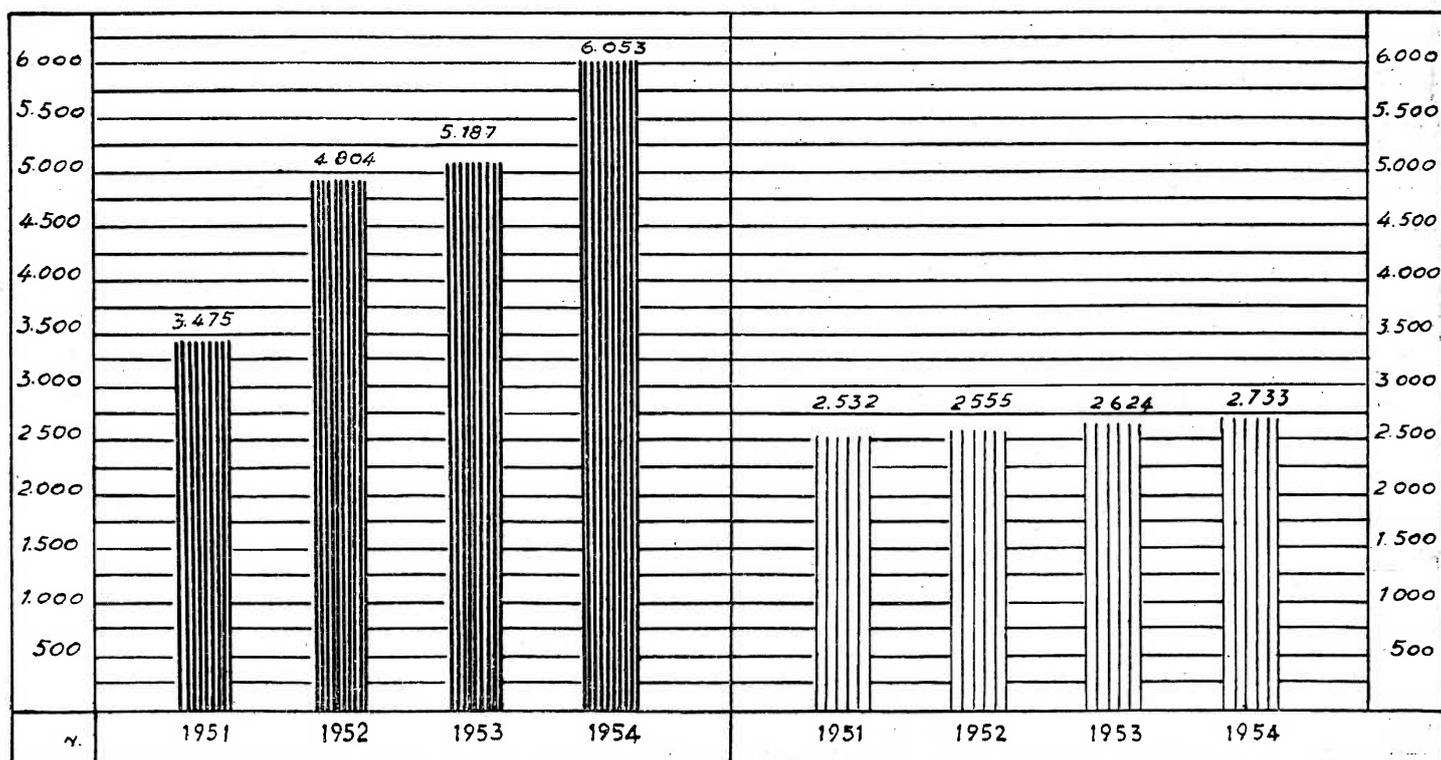
SPECCHIO COMPARATIVO DEL NAVIGLIO DA PESCA
Anni 1951 - 1952

NAVIGLIO	NUMERO				TONNELLATE			
	1951	1952	1953	1954	1951	1952	1953	1954
Removelico . . .	33.629	36.724	38.819	38.426	—	54.271	56.646	55.013
Motobarche . . .	3.475	4.804	5.187	6.053	—	16.015	18.338	20.627
Motopescherecci	2.532	2.555	2.624	(*) 2.733	—	59.685	65.633	(*) 67.994
<i>Totali</i>	39.636	44.083	46.630	47.212	—	129.971	140.617	143.634

(*) Vedi nota prospetto n. 2.

DIAGRAMMA 3-bis

DIAGRAMMA DEL NAVIGLIO DA PESCA MOTORIZZATO - Anni 1951, 1952, 1953, 1954

MOTOBARCHE**MOTOPESCHERECCI**

ISCRITTO NEI COMPARTIMENTI MARITTIMI
- 1953 - 1954

VALORE IN MILIONI DI LIRE				Aumento o diminuzione naviglio nel 1953 rispetto al 1952			Aumento o diminuzione naviglio nel 1954 rispetto al 1953		
1951	1952	1953	1954	N.	TONN.	VALORE	N.	TONN.	VALORE
—		2.421,870	2.275,859	+	1.095	+ 2.375	— 393	— 1.633	— 146,011
—	20.668,984	3.909,974	4.311,503	+	383	+ 2.323	+ 1.419,882	+ 866	+ 2.289 + 401,529
—		15.757,022	16.579,518	+	69	+ 5.948	+ 109	+ 2.361	+ 822,496
—	20.668,984	22.088,866	23.166,880	+	1.547	+ 10.646	+ 1.419,882	+ 582	+ 3.017 + 1.078,014

NATANTI MUNITI DI APPARECCHIATURE SPECIALI PER LA PESCA

Anno 1954

ZONA MARETTIMA	N.RO D'ORDINE	COMPARTIMENTO MARITTIMO	APPARECCHIATURE SPECIALI				
			GHIACCIAIA	FRIGORIFERO	SCANDAGLIO ELETRICO	RADIO- TELEFONO	ITTIOSCOPIO
MAR LIGURE	1	Imperia	17	—	1	—	—
	2	Savona	5	2	2	—	—
	3	Genova	36	8	1	—	—
	4	La Spezia	3	3	—	—	—
		<i>Mar Ligure</i>	61	13	4	—	—
ALTO	5	Viareggio	66	30	19	27	19
	6	Livorno	85	40	23	53	9
	7	Portoferraio	—	—	—	—	—
		<i>Alto Tirreno</i>	151	70	42	80	28
MEDIO	8	Civitavecchia	11	2	2	—	—
	9	Roma	45	20	10	10	5
	10	Gaeta	—	—	—	—	—
		<i>Medio Tirreno</i>	56	22	12	10	5
BASSO	11	Napoli	5	—	—	—	—
	12	Torre del Greco	67	3	2	4	—
	13	Castellammare di Stabia	—	—	—	—	—
	14	Salerno	49	—	—	—	—
	15	Vibo Valentia	4	—	—	—	—
	16	Reggio Calabria	1	—	—	—	—
		<i>Basso Tirreno</i>	126	3	2	4	—
TOTALE MARE TIRRENO			394	108	60	94	33

T I R R E N O

PROSPETTO 5

MOTOPESCHERECCI DISTINTI PER POTENZA ED ANNI DI COSTRUZIONE

(Consistenza al 31 dicembre 1954)

ENTRATI IN ESERCIZIO DA	fino a 69		da 70 a 109		da 110 a 149		da 150 a 199		da 200 a 249		da 250 ed oltre		TOTALE	
	N.	T.S.L.	H.P.A.	N.	T.S.L.	H.P.A.	N.	T.S.L.	H.P.A.	N.	T.S.L.	H.P.A.	M/P	T.S.L.
Non oltre 10 anni . . .	538	6.114	447	9.863	376	11.310	94	4.542	65	3.995	32	2.356	1.552	38.180
Oltre 10 anni fino a 15 .	125	1.172	119	3.185	62	1.779	28	1.300	15	1.257	9	970	358	9.663
Oltre 15 anni fino a 20 .	80	891	91	2.396	44	1.063	10	455	14	934	4	684	243	6.423
Oltre 20 anni	290	4.654	188	4.558	72	2.395	19	833	8	807	3	480	580	13.727
<i>Totale</i>	1.033	12.831	845	20.002	544	16.547	151	7.130	102	6.993	48	4.490	2.733	67.993

(1) Vedi nota prospetto n. 1.

PROSPETTO 7

SPECCHIO COMPARATIVO DEL PERSONALE ADDETTO ALLA PESCA

Anni 1951 - 1952 - 1953 - 1954

PERSONALE ADDETTO ALLA PESCA	NUMERO PERSONALE				Variazione di personale nel 1953 rispetto al 1952	Variazione di personale nel 1954 rispetto al 1953
	1951	1952	1953	1954		
Navigante		118.721	120.635	121.737	+ 1.914	+ 1.102
A terra	128.616	13.184	10.394	13.019	— 2.790	+ 2.625
Addetto ad attività sus- sidiarie a terra		10.308	9.103	10.246	— 1.205	+ 1.143
<i>Totale personale</i>	128.616	142.213	140.132	145.002	— 2.081	+ 4.870

NATANTI A PROPULSIONE MECCANICA O REMOVELICA ADDETTI ALLA PESCA
ANDATI PERDUTI NELL'ULTIMO QUINQUENNIO 1950-1954

ZONA MARITTIMA	N. d'ord.	COMPARTIMENTO MARITTIMO	NAVIGLIO DA PESCA PERDUTO										TOTALI					
			1950 M/P M/B R/V	1951 M/P M/B R/V	1952 M/P M/B R/V	1953 M/P M/B R/V	1954 M/P M/B R/V	1950 M/P M/B R/V	1951 M/P M/B R/V	1952 M/P M/B R/V	1953 M/P M/B R/V	1954 M/P M/B R/V	M/P	M/B R/V				
MAR LIGURE	1	Imperia	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
	2	Savona	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	3	Genova	—	1	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	3
	4	La Spezia	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
		<i>Mar Ligure</i>	1	1	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	6
ALTO	5	Viareggio	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	6	Livorno	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
	7	Portoferraio	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		<i>Alto Tirreno</i>	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2
MEDIO	8	Civitavecchia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	9	Roma	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	10	Gaeta	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		<i>Medio Tirreno</i>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
BASSO	11	Napoli	—	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	12	Torre del Greco	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	13	Castell. di Stabia	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	14	Salerno	—	—	26	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	15	Vibo Valentia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	16	Reggio Calabria	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		<i>Basso Tirreno</i>	—	9	34	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
TIRRENO			—	4	4	—	4	4	—	4	2	—	4	2	—	—	19	82
TIRRENO			—	6	4	—	12	40	—	1	7	—	5	2	—	2	28	93

COOPERATIVE PESCATORI MARITTIMI

Esistenti al 31 dicembre 1954

ZONA MARITTIMA	N.RO D'ORDINE	COMPARTIMENTO MARITTIMO	COOP.VE NUMERO	SOCI NUMERO	CAPITALE SOCIALE	IN ATTIVITÀ SI NO
MAR LIGURE	1	Imperia	4	186	1.023.840	3 1
	2	Savona	7	392	2.030.000	7
	3	Genova	13	831	1.028.700	12 1
	4	La Spezia	3	251	1.553.150	2 1
<i>Mar Ligure</i>			27	1.660	5.635.690	24 3
ALTO	5	Viareggio	1	31	349.500	1
	6	Livorno	7	176	624.500	7
	7	Portoferraio	2	59	296.000	2
<i>Alto Tirreno</i>			10	266	1.270.000	10
MEDIO	8	Civitavecchia	—	—	—	—
	9	Roma	3	258	3.625.700	2 1
	10	Gaeta	7	1.275	829.946	7
<i>Medio Tirreno</i>			10	1.533	4.455.646	9 1
BASSO	11	Napoli	17	4.606	7.573.500	17
	12	Torre del Greco	—	—	—	—
	13	Castellammare di Stabia	2	287	373.350	2
	14	Salerno	7	1.917	3.123.449	7
	15	Vibo Valentia	9	669	1.676.100	8 1
	16	Reggio Calabria	25	1.022	1.505.400	25
<i>Basso Tirreno</i>			60	8.501	14.251.799	59 1
TOTALE MAR TIRRENO			107	11.960	25.613.135	102 5

T I R R E N O

17	Olbia	11	492	1.265.500	11
18	Cagliari	15	1.063	2.770.500	15
TOTALE SARDEGNA					
		26	1.555	4.036.000	26

19	Messina	48	2.989	3.428.032	46	2
20	Palermo	16	2.882	1.386.000	15	1
21	Trapani	8	1.539	3.800.000	7	1
22	Porto Empedocle	9	2.274	2.601.181	9	
23	Siracusa	11	1.162	1.208.240	10	1
24	Catania	9	2.109	2.105.500	9	
TOTALE SICILIA						
		101	12.955	14.528.953	96	5

25	Crotone	10	770	767.500	10	
26	Taranto	3	538	765.700	3	
TOTALE IONIO						
		13	1.308	1.533.200	13	

BASSO	27	Brindisi	5	1.395	4.330.300	5	
	28	Bari	15	1.415	13.593.000	14	1
	29	Manfredonia	12	1.165	1.496.000	12	
		<i>Basso Adriatico</i>	32	3.975	19.419.300	31	1
MEDIO	30	Pescara	8	874	2.293.000	8	
	31	Ancona	8	1.151	1.739.000	8	
	32	Rimini	16	3.255	20.301.500	14	2
		<i>Medio Adriatico</i>	32	5.280	24.333.500	30	2
ALTO	33	Ravenna	6	935	44.218.858	6	
	34	Chioggia	8	2.725	10.585.750	8	
	35	Venezia	8	1.777	17.203.500	7	1
	36	Monfalcone	4	708	2.137.500	3	1
	37	Trieste	—	—	—	—	
		<i>Alto Adriatico</i>	26	6.145	74.145.608	24	2
TOTALE MAR ADRIATICO							
			90	15.400	117.898.408	85	5

			337	43.178	163.609.696	332	15
--	--	--	-----	--------	-------------	-----	----

ZONA	N. d'ordine	COMPARTIMENTO MARITTIMO	Mercati	Centri raccolta	ALICI - SARDE E SGOMBRI		TONNI (pesca vagantiva)		N.	PRODUZIONE TONNI		
					Tonn.	Lire	Tonn.	Lire		Tonn.	Lire	
TIRRENO	MAR LIGURE	1 Imperia	1	2	400.678	38.923.470	0.495	198.000	—	—	—	
		2 Savona	1	13	1.014.100	163.720.000	—	—	—	—	—	
		3 Genova	2	3	1.181.946	215.500.110	—	—	17	0.257	120.600	
		4 La Spezia	1	4	778.300	96.749.481	—	—	—	—	—	
		<i>Mar Ligure</i>		5	22	3.375.024	514.893.061	0.495	198.000	17	0.257	120.600
	ALTO	5 Viareggio	1	—	664.765	75.775.800	—	—	—	—	—	
		6 Livorno (*)	1	3	1.979.565	267.411.375	—	—	—	—	—	
		7 Portoferraio	—	—	301.643	27.271.480	3.979	1.989.500	245	25.551	12.775.550	
		<i>Alto Tirreno</i>		2	3	2.945.973	370.458.655	3.979	1.989.500	245	25.551	12.775.550
	MEDIO	8 Civitavecchia	—	—	391.800	39.680.000	8.500	2.825.000	—	—	—	
		9 Roma	—	—	1.454.300	144.953.971	—	—	—	—	—	
		10 Gaeta	—	7	417.940	33.872.170	2.000	600.000	—	—	—	
		<i>Medio Tirreno</i>		—	7	2.264.040	218.506.141	10.500	3.425.000	—	—	—
	BASSO	11 Napoli	1	—	3.461.595	284.970.950	89.208	35.683.200	21	0.530	204.000	
		12 Torre del Greco	2	—	157.119	23.567.850	9.150	4.360.500	—	—	—	
		13 Castel di Stabia	—	1	253.007	44.427.550	6.705	2.882.000	—	—	—	
14 Salerno		1	1	2.871.818	344.618.160	42.606	11.503.620	—	—	—		
15 Vibo Valentia		—	—	1.061.207	180.405.190	1.100	440.000	33	1.522	608.800		
16 Reggio Calabria		2	12	1.135.448	157.184.290	2.288	1.144.000	—	—	—		
	<i>Basso Tirreno</i>		9	14	8.940.194	1.035.173.990	151.057	56.013.320	54	2.052	812.800	
TOTALE MAR TIRRENO			16	46	17.525.231	2.139.031.847	166.031	61.625.820	316	27.860	13.708.950	
SARDEGNA	17 Olbia	—	—	3.001.200	300.120.000	0.410	143.000	511	82.500	24.770.000		
	18 Cagliari	1	11	410.015	61.502.250	1.925	385.000	3.866	419.975	75.595.500		
	TOTALE SARDEGNA		1	11	3.411.215	361.622.250	2.335	528.000	4.377	502.475	100.365.500	
SICILIA	19 Messina	1	28	2.016.600	398.910.100	76.020	19.665.000	313	43.300	17.320.000		
	20 Palermo	3	7	6.289.805	1.302.732.420	12.857	4.408.700	482	84.077	31.918.057		
	21 Trapani	5	3	4.518.400	571.744.000	—	—	6.178	971.000	235.859.250		
	22 Porto Empedocle	4	8	5.651.154	479.937.024	0.300	60.000	377	44.120	11.155.570		
	23 Siracusa	—	3	3.268.802	326.880.200	—	—	317	31.442	9.435.600		
	24 Catania	2	4	937.400	299.368.000	—	—	—	—	—		
TOTALE SICILIA		15	50	22.682.161	3.379.571.744	89.177	24.133.700	7.667	1.173.939	305.688.477		
IONIO	25 Crotona	—	—	1.682.996	168.299.600	0.470	235.000	—	—	—		
	26 Taranto	1	2	771.853	105.047.251	9.300	3.255.000	193	4.243	1.697.200		
	TOTALE IONIO		1	2	2.454.849	273.346.851	9.770	3.490.000	193	4.243	1.697.200	
ADRIATICO	BASSO	27 Brindisi	1	3	407.262	61.089.300	0.373	11.190	1.793	30.818	12.327.200	
		28 Bari	5	4	3.826.654	478.331.750	—	—	—	—	—	
		29 Manfredonia	3	7	498.419	69.778.660	1.458	510.300	—	—	—	
		<i>Basso Adriatico</i>		9	14	4.732.335	609.199.710	1.831	521.490	1.793	30.818	12.327.200
	MEDIO	30 Pescara	5	3	3.571.100	378.708.128	6.021	1.814.391	—	—	—	
		31 Ancona	6	—	2.718.937	325.664.311	—	—	—	—	—	
		32 Rimini	6	1	2.791.818	346.166.433	63.321	19.725.580	—	—	—	
		<i>Medio Adriatico</i>		17	4	9.081.855	1.050.538.872	69.342	21.539.971	—	—	—
	ALTO	33 Ravenna	3	2	1.599.035	210.379.672	118.762	38.614.461	—	—	—	
		34 Chioggia	1	3	2.916.325	261.989.207	11.262	3.583.553	—	—	—	
		35 Venezia	3	—	765.800	92.191.000	—	—	—	—	—	
		36 Monfalcone	3	—	1.043.735	123.450.676	29.709	10.268.741	—	—	—	
37 Trieste	2	1	1.958.895	562.162.769	93.646	57.119.271	—	150.600	96.007.500			
	<i>Alto Adriatico</i>		12	6	8.283.790	1.250.173.324	253.379	109.586.026	—	150.600	96.007.500	
TOTALE MAR ADRIATICO			38	24	22.097.980	2.909.011.906	324.552	131.647.487	1.793	181.418	108.334.700	
<i>Totali generali</i>			71	133	68.171.436	9.063.484.598	591.865	221.425.007	14.346	1.889.935	529.794.827	

(*) Non è compresa la produzione ittica atlantica delle cinque motonavi della Genepesca (merluzzo salato tonn. 3.700, L. 884.780.000).

PER COMPARTIMENTI MARITTIMI

TONNARE								Quantità complessiva del pescato	Valore complessivo del pescato
ALTRI PESCI		ALTRI PESCI		MOLLUSCHI		CROSTACEI			
Tonn.	Lire	Tonn.	Lire	Tonn.	Lire	Tonn.	Lire	Tonn.	Lire
—	—	833,804	244.496.030	211,820	76.196.320	72,684	58.147.200	1.519.481	417.961.020
—	—	574,000	176.107.600	96,300	43.055.250	7.700	5.100.000	1.692,100	387.982.850
41,991	6.533.788	599,114	184.379.730	148,123	66.859.772	153,109	100.590.750	2.124,540	573.984.750
—	—	220,800	54.102.653	3.896,200	176.707.831	—	—	4.895,300	327.559.965
41,991	6.533.788	2.227,718	659.086'013	4.352,443	362.819.173	233,493	163.837.950	10.231,421	1.707.488.585
—	—	2.550,492	869.909.780	112,510	11.318.000	56,522	21.034.900	3.384,289	978.038.480
—	—	5.507,801	1.376.950.250	557,182	94.720.940	268,946	188.263.600	8.313,494	1.927.346.165
26,500	7.950.000	163,771	34.292.600	16,642	2.774.000	13,717	11.255.800	551,803	98.308.930
26,500	7.950.000	8.222,064	2.281.152.630	686,334	108.812.940	339,185	220.554.300	12.249,586	3.003.693.575
—	—	554,150	193.952.500	105,800	31.740.000	31,660	28.494.000	1.091,910	296.691.500
—	—	3.733,150	625.636.170	818,650	248.228.641	316,700	94.181.000	6.322,800	1.112.999.782
—	—	401,144	74.614.850	174,629	24.616.900	17,751	19.752.150	1.013,464	153.456.070
—	—	4.688,444	894.203.520	1.099,079	304.585.541	366,111	142.427.150	8.428,174	1.563.147.352
14,300	2.251.000	1.376,202	752.039.600	1.766,096	32.711.740	70,726	20.088.400	6.778,657	1.177.948.890
—	—	—	—	46,989	14.096.700	7,476	5.532.240	220,734	47.557.290
—	—	143,841	32.346.300	56,751	21.053.650	1,735	300.000	462,039	101.009.500
—	—	779,089	163.608.690	133,597	42.751.040	49,862	15.955.840	3.876,972	578.437.350
4,291	1.270.150	349,643	91.483.750	78,231	21.122.370	6,912	3.110.400	1.502,906	298.440.660
—	—	994,423	249.873.630	32,592	14.145.300	5,953	3.146.890	2.170,704	425.494.110
18,591	3.521.150	3.643,198	1.289.351.970	2.114,256	195.880.800	142,664	48.133.770	15.012,012	2.628.887.800
87,082	18.004.938	18.781,424	5.123.794.133	8.252,112	972.098,454	1.081,453	574.953.170	45.921,193	8.903.217.312
0,900	183.000	2.160,943	559.750.000	355,085	44.288.500	235,650	159.560.000	5.836,688	1.088.814.500
1,875	337.500	2.907,300	726.825.000	612,865	214.502.750	185,646	111.387.600	4.359,601	1.190.535.600
2,775	520.500	5.068,243	1.286.575.000	967,950	258.791.250	421,296	270.947.600	10.376,289	2.279.350.100
21,700	10.850.000	1.340,100	353.572.000	257,200	58.454.000	32,200	9.918.400	3.787,120	868.689.500
3,742	2.201.315	4.234,357	1.014.057.400	972,435	97.243.500	462,598	46.259.800	12.059,871	2.498.821.192
2,300	486.400	10.013,500	2.073.263.000	311,000	73.233.500	308,600	115.508.000	16.124,800	3.070.094.150
0,015	6.750	11.749,768	350.898,634	639,290	83.173.671	490,168	42.948.710	8.574,815	968.180.359
108,363	27.090.750	1.979,949	237.593.880	723,629	144.725.800	366,100	36.610.000	6.478,285	782.336.230
—	—	980,400	306.730.000	103,100	27.015.000	28,400	10.138.000	2.049,300	643.251.000
136,120	40.635.215	20.298,074	4.336.114.914	3.006,654	483.845.471	1.688,066	261.382.910	49.074,191	8.831.372.431
—	—	344,352	100.382.100	17,964	5.389.200	1,260	630.000	2047,042	274.935.900
14,664	2.932.800	1.154,490	571.186.180	4.237,224	802.987.259	63,972	31.352.193	6.255,746	1.518.457.883
14,664	2.932.800	1.498,842	671.568.280	4.255,188	808.376.459	65,232	31.982.193	8.302,788	1.793.393.783
38,132	8.626.400	2.723,709	518.355,800	489,540	122.385.000	96,565	33.797.750	3.786,399	756.592.640
—	—	5.429,333	1.009.855,938	2.954,057	434.765,868	221,035	51.280.120	12.431,079	1.974.233,676
—	—	1.926,848	712.933,760	633,278	189.983,400	32,418	8.104.500	3.092,421	981.310,620
38,132	8.626.400	10.079,890	2.241.145,498	4.076,687	747.134,268	350,018	93.182,370	19.309,899	3.712.136,936
—	—	3.676,400	798.114,259	583,700	90.040,096	264,400	92.461,291	8.101,621	1.361.138,165
—	—	6.947,663	1.429.174,685	1.581,537	338.162,701	1.181,805	400.721,034	12.429,942	2.493.722,731
—	—	3.472,740	827.643,451	1.447,382	240.120,668	242,069	22.297,350	8.017,330	1.455.953,482
—	—	14.096,803	3.054.932,395	3.612,619	668.323,465	1.688,274	515.479,675	28.548,893	5.310.814,378
—	—	2.260,308	449.131,328	535,690	95.342,740	166,968	16.407,551	4.680,763	809.875,752
—	—	3.031,349	733.508,760	685,442	145.291,426	216,409	57.469,808	6.860,787	1.201.842,754
—	—	2.640,900	734.283,000	707,200	133.916,000	494,000	92.757,000	4.607,900	1.053.147,000
—	—	1.019,884	224.128,338	1.076,572	50.208,147	112,098	7.173,511	3.281,998	415.229,463
—	—	1.127,909	503.910,244	314,505	118.915,496	385,895	116.355,414	4.031,450	1.454.470,694
—	—	10.080,350	2.644.961,720	3.319,409	543.673,809	1.375,370	290.163,284	23.462,898	4.934.565,663
38,132	8.626.400	34.257,043	7.941.039,613	11.008,903	1.959.131,542	3.413,662	898.825,329	71.321,690	13.957.516,977
278,773	70.719,853	79.903,626	19.359.091,400	27.490,807	4.482.243,176	6.669,709	2.038.091,202	184.996,151	35.764.850,603

merluzzo congelato tonn. 621, olio di fegato di merluzzo tonn. 134, altri pesci congelati tonn. 1.187, per un valore complessivo di

SPECCHIO COMPARATIVO DELLA

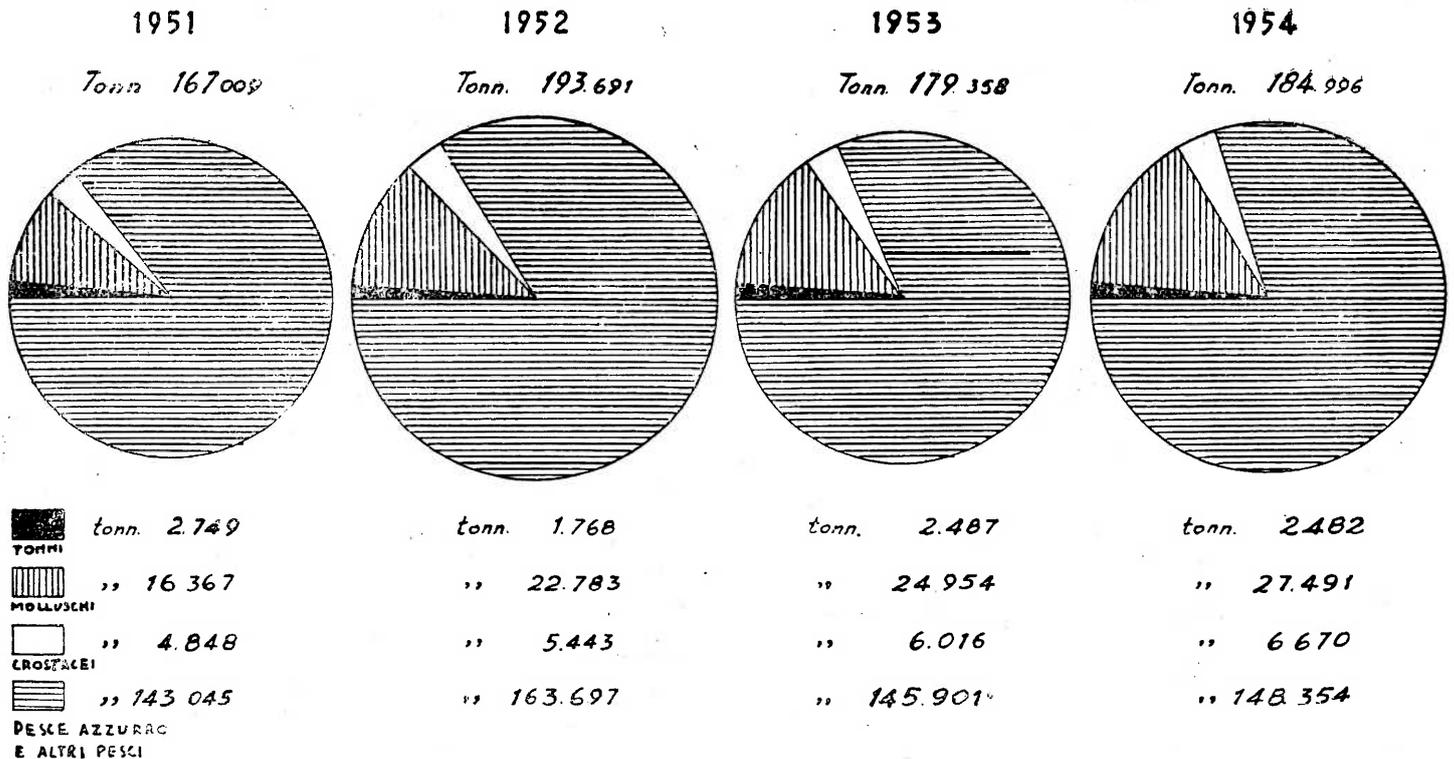
Anni: 1951 - 1952

P R O D O T T O	QUANTITÀ DEL PESCATO IN TONN.			
	1951	1952	1953	1954
da tonnare	2.749	1.046	2.011	1.890
da pesca vagantiva		722	476	592
Alici, Sarde e Sgombri.	143.045	163.697	66.701	68.171
Altri pesci			79.200	80.182
Molluschi	16.367	22.783	24.954	27.491
Crostacei	4.848	5.443	6.016	6.670
<i>Totale</i>	167.009	193.691	179.358	184.996 (*)

(*) Vedi nota prospetto n. 9.

DIAGRAMMA 10-bis

DIAGRAMMA DELLA PRODUZIONE ITTICA NAZIONALE IN TONNELLATE



PRODUZIONE ITTICA NAZIONALE

- 1953 - 1954

VALORE DEL PESCATO IN MILIONI DI LIRE				ANDAMENTO DELLA PESCA NEL 1953 RISPETTO AL 1952		ANDAMENTO DELLA PESCA NEL 1954 RISPETTO AL 1953	
1951	1952	1953	1954	TONN.	VALORE	TONN.	VALORE
887.888	383.934	526.226	529.795	+	965	+ 142.292	- 121 + 3.569
	264.539	168.449	221.425	-	246	- 96.090	+ 116 + 52.976
27.084.239	26.044.759	8.490.914	9.063.484	-	17.796	+ 148.932	+ 1.470 + 572.570
		17.702.777	19.429.812				+ 982 + 1.727.035
2.537.175	4.112.700	3.316.367	4.482.243	+	2.171	- 796.333	+ 2.537 + 1.165.876
853.932	1.070.813	1.573.554	2.038.091	+	573	+ 502.741	+ 654 + 464.537
31.363.234	31.876.745	31.778.287	35.764.850	-	14.333	- 98.458	+ 5.638 + 3.986.563

PROSPETTO 11

IMPORTAZIONE PRODOTTI ITTICI

Anno 1954

PRODOTTI ITTICI	PROVENIENZA	Quantità prodotti importati Tonn.	Valore in milioni di lire
Pesci freschi o conservati allo stato fresco	<i>Danimarca, Norvegia, Paesi Bassi, Svezia, ecc.</i>	22.495	4.845.012
Pesci secchi, salati o affumicati	<i>Paesi Bassi, Regno Unito</i>	4.933	657.295
Baccalà	<i>Danimarca, Francia, Germania Islanda, Canada, ecc.</i>	43.331	6.380.378
Stoccafisso	<i>Islanda, Norvegia</i>	6.406	3.411.825
Pesci sott'olio in scatole	<i>Jugoslavia, Spagna, Algeria, Belgio, Lussemburgo</i>	26.484	8.228.551
Molluschi e crostacei	<i>Francia, Jugoslavia, Danimarca, Paesi Bassi, Portogallo, Svezia, Marocco Fr.</i>	1.967	425.080
<i>Totali</i>		105.616	23.934.660

PROSPETTO 12

SPECCHIO COMPARATIVO DEI
Anni 1951 - 1952

PRODOTTI ITTICI	QUANTITÀ PRODOTTI IMPORTATI IN TONNELLATE			
	1951	1952	1953	1954
Pesci freschi o conservati allo stato fresco	22.132	25.033	23.407	22.495
Pesci secchi, salati o affumicati	16.950	20.797	19.711	4.933
Baccalà	55.620	58.364	37.003	43.331
Stoccafisso	7.898	9.922	6.548	6.406
Pesci sott'olio o in scatola	9.219	13.258	10.168	26.484
Molluschi e crostacei	1.319	1.366	1.671	1.967
<i>Totali</i>	113.138	128.740	98.508	105.616

PROSPETTO 13

SPECCHIO COMPARATIVO DELLA PRODUZIONE ITTICA NAZIONALE
E DELLE IMPORTAZIONI DI PRODOTTI ITTICI

Anni 1951 - 1952 - 1953 - 1954

ANNO	PRODOTTI ITTICI NAZIONALI		PRODOTTI ITTICI IMPORTATI		TOTALE PRODOTTI ITTICI IMPORTATI E PRODU- ZIONE NAZIONALE	
	TONN.	VALORE (milioni L.)	TONN.	VALORE (milioni L.)	TONN.	VALORE (milioni L.)
1951.....	167.009	31.363.234	113.138	21.004.774	280.147	52.368.008
1952.....	193.691	31.876.746	128.740	29.874.368	322.431	61.751.114
1953.....	179.358	31.778.287	98.508	22.137.593	277.866	53.915.880
1954.....	(*) 184.996	35.764.850	105.616	23.934.660	290.612	59.699.510

(*) Vedi nota al prospetto 9.

PRODOTTI ITTICI IMPORTATI
- 1953 - 1954

VALORE PRODOTTI IMPORTATI IN MILIONI DI LIRE				ANDAMENTO IMPORTAZIONI NEL 1953 RISPETTO AL 1952		ANDAMENTO IMPORTAZIONI NEL 1954 RISPETTO AL 1953	
1951	1952	1953	1954	TONN.	MILIONI DI LIRE	TONN.	MILIONI DI LIRE
3.379.972	4.876.573	4.440.361	4.845.012	—	1.626 — 436.212	—	912 + 404.651
3.700.451	5.092.216	4.457.027	657.295	—	1.086 — 635.189	—	14.788 — 3.799.731
6.818.132	9.481.272	5.987.490	6.380.378	—	21.361 — 3.493.782	+	6.328 + 392.888
2.884.463	4.259.858	3.002.051	3.411.825	—	3.374 — 1.257.807	—	142 + 409.774
4.060.433	5.937.784	3.929.068	8.215.070	—	3.090 — 2.008.716	+	16.316 + 4.286.002
161.323	226.665	321.596	425.080	+	305 + 94.931	+	296 + 103.484
21.004.774	29.874.368	22.137.593	23.934.660	—	30.232 — 7.736.775	+	7.108 + 1.797.067

PROSPETTO 14

SPECCHIO COMPARATIVO DEL CONSUMO NAZIONALE MEDIO
DEI PRODOTTI ITTICI SIA FRESCHI CHE CONSERVATI PER ABITANTE

Anni 1951 - 1952 - 1953 - 1954

ANNO	QUANTITÀ E VALORE DEI PRODOTTI ITTICI IMPORTATI E NAZIONALI		PRODOTTI ITTICI ESPORTATI		CONSUMO NAZIONALE GLOBALE DI PRODOTTI ITTICI		NUMERO ABITANTI	CONSUMO MEDIO PER ABITAN- TE Kg.
	Tonn.	Valore (milioni di lire)	Tonn.	Valore (milioni di lire)	Tonn.	Valore (milioni di lire)		
1951...	280.147	52.368.008	1.046	526.816	279.101	51.841.192	46.760.000	5.970
1952...	322.431	61.751.114	851	521.867	321.580	61.229.247	46.968.000	6.850
1953...	277.866	53.915.880	892	596.484	276.974	53.319.396	47.213.000	5.870
1954...	290.612	59.699.510	995	516.246	289.617	59.183.264	47.782.000	6.060

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 1955 al 30 giugno 1956, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

Art. 2.

Per l'esercizio finanziario 1955-56 sono autorizzate le seguenti spese straordinarie:

lire 5.000.000.000 per contributi previsti dalla legge 17 luglio 1954, n. 522, recante provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento;

lire 40.000.000 per il pagamento delle spese per le sistemazioni difensive previste dalla legge 17 luglio 1954, n. 522.

Art. 3.

Per l'esercizio finanziario 1955-56 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.