

(N. 2151-A)

SENATO DELLA REPUBBLICA

RELAZIONE DELLA 7^a COMMISSIONE PERMANENTE

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

SUL

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro *ad interim* del Tesoro

di concerto col Ministro del Bilancio

NELLA SEDUTA DEL 31 GENNAIO 1952

Presentata il 24 aprile 1952

Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile
per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1952 al 30 giugno 1953

I N D I C E

LA BANDIERA MERCANTILE ITALIANA È RITORNATA SUI MARI DEL MONDO

PREMESSA	Pag. 5
1° <i>Consistenza della flotta mercantile e problema cantieristico</i>	5
a) Leggi sulle costruzioni navali e sviluppo della marina mercantile	5
b) Invecchiamento del naviglio e suo rinnovamento	6
c) Mercati e produzione internazionale di navi mercantili	12
d) Ricostruzione e ammodernamento del naviglio di piccolo e medio cabotaggio	14
2° <i>Costi di produzione del naviglio mercantile italiano</i>	15
a) Considerazioni generali	15
b) Costi di produzione dell'acciaio	18
c) Costo del denaro ed oneri fiscali	19
d) Provvedimenti di competenza del Governo	22
3° <i>Traffico mercantile marittimo</i>	25
a) Sviluppo dei traffici marittimi nei porti dello Stato	25
b) Marina mercantile sovvenzionata dallo Stato:	28
1. Società di preminente interesse nazionale	28
2. Servizi sovvenzionati minori commerciali e postali	32
4° <i>Problemi della pesca</i>	33
a) Attività peschereccia italiana e suo sviluppo	33
b) Pesca oceanica e importazioni ittiche	36
c) Opere assistenziali e del lavoro dei pescatori	37
d) Vigilanza sulla pesca e tutela del suo esercizio	37
5° <i>Enti portuali e gestione dei punti franchi</i>	38
6° <i>Problemi particolari delle Capitanerie di porto</i>	40
7° <i>Uffici tecnici del Ministero della marina mercantile</i>	41
8° <i>Il lavoro della gente di mare e dei portuali</i>	42
a) Eccedenza dei marittimi rispetto alle necessità dell'armamento	42
b) Impiego dei marittimi e tutela del lavoro di bordo	43
c) Il lavoro dei portuali	44
9° <i>Osservazioni sullo stato di previsione in esame e conclusione</i>	45
10° <i>Disegno di legge</i>	48

LA BANDIERA MERCANTILE ITALIANA È RITORNATA SUI MARI DEL MONDO

PREMESSA

ONOREVOLI SENATORI. — È questa la quarta volta che esaminiamo i bilanci dei singoli Ministeri; e quindi, anche nella discussione dello stato di previsione della spesa per l'esercizio finanziario 1952-53 del Ministero della marina mercantile disponiamo di una ricca documentazione parlamentare, che ci consente di delineare la politica marinara attuata dal Governo, i risultati conseguiti in questi ultimi anni e quelli che è necessario ottenere nel prossimo futuro.

L'attuale Ministro per la marina mercantile, che nel 1947 fece parte del quarto gabinetto De Gasperi, nello stesso dicastero, fu anche il primo Presidente della nostra 7^a Commissione permanente e primo relatore sullo stato di previsione dell'esercizio finanziario 1948-49 per il dicastero della Marina mercantile. Noi prenderemo le mosse dalle direttive che egli ci ha più volte indicate, ed in particolare dalla sua esauriente relazione e dal discorso pronunziato al Senato in quella occasione. Nello svolgimento successivo del nostro lavoro terremo anche conto di quanto fu rilevato dagli altri relatori, dagli oratori che sono intervenuti nelle discussioni alla Camera dei deputati e in questa nostra Assemblea (1), nonché dai Ministri della marina mercantile che si sono succeduti al Governo (2). Perché bisogna apertamente e subito riconoscere che molti dei problemi da essi posti in discussione attendono ancora di venire risolti.

(1) Cfr.: Relazione n. 127-A. Disegni di legge e relazioni del Senato-1948. Discorso del relatore senatore Cappa nella CIV seduta del Senato del 28 ottobre 1948.

Camera dei deputati: Relazione n. 17-A e 17-A-bis, 1948, on. Pecoraro; n. 380-A, 1949, on. Mazza; n. 1220-A, 1950, on. Angelini; n. 1864-A, 1951, on. Monticelli.

Senato: Relazione n. 663-A-1949, sen. Raja; n. 854-A 1950, sen. Tommasini; n. 1935-A-1951, sen. Borromeo.

(2) on. Saragat (1948-49), on. Simonini (1950-51) e sen. Cappa (1951-52).

1. - CONSISTENZA DELLA FLOTTA MERCANTILE ITALIANA E PROBLEMA CANTIERISTICO.

a) *Leggi sulle costruzioni navali e sviluppo della marina mercantile.*

La nostra marina mercantile di linea e di grande cabotaggio non può considerarsi la esclusiva e necessaria fonte di lavoro per le costruzioni di navi nei cantieri italiani.

Le due attività marinare nazionali, dell'esercizio della navigazione mercantile e delle costruzioni del naviglio all'uopo necessario, traggono entrambe la parte preponderante della loro vitalità dalle condizioni generali dell'economia mondiale dei traffici marittimi, e quindi non possono subire dei vincoli di troppo stretta interdipendenza. Pur tuttavia si deve ammettere che una organica politica di sviluppo della marina mercantile di una nazione come l'Italia, che è protesa sui mari, debba tenere presenti, insieme alle necessità dei traffici marittimi di carattere internazionale, anche quelle delle possibilità di costruzione, se non esclusiva almeno preminente, di navi nei propri cantieri dietro richiesta degli armatori italiani.

In questo modo viene a definirsi quantitativamente la estensione e lo sviluppo *del mercato interno cantieristico italiano* al quale la marina mercantile nazionale può e deve attingere in modo predominante, pur riconoscendole la libertà di rivolgersi anche alla produzione straniera; e pertanto anche sotto questo aspetto l'intervento del Governo si rende necessario.

Tra i recenti schemi di legge predisposti per lo sviluppo della economia e l'incremento della occupazione è compreso anche quello relativo ad un programma di nuove costruzioni navali per la marina mercantile (3). Questo provvedimento ha carattere provvisorio, come quelli in precedenza emanati (4) a cui fa riferimento

(3) Cfr.: Schema di legge n. 2511. Camera dei deputati 31 gennaio 1952: Provvedimenti per lo sviluppo dell'economia ed incremento dell'occupazione. Capitolo VII: Costruzioni navali per la marina mercantile.

(4) Cfr.: Legge n. 75 dell'8 marzo 1949 e n. 902 del 5 settembre 1951 per: contributi dello Stato sul costo dei materiali, di ammortamenti e di miglioramenti delle costruzioni di navi mercantili nazionali eseguite in cantieri italiani.

per la sua applicazione, ed estende i benefici a soli tre esercizi finanziari (1952-53 al 1954-55) con uno stanziamento da parte dello Stato di 12 miliardi complessivi a favore della costruzione di nuove navi cisterna di almeno 10.000 t.s.l. per un totale intorno alle 200.000 t.s.l.

Il Governo però ha già manifestato l'intenzione di completare lo studio e di mettere a punto una nuova legge organica di carattere generale che sia destinata a conseguire degli effetti permanenti. Essa dovrà essere idonea, non soltanto a soddisfare alle immediate esigenze di sviluppo della nostra marina mercantile, ma anche a consentire ai cantieri nazionali un lavoro sufficientemente regolare che possa diventare sempre più economico e redditizio, in modo da raggiungere una condizione di parità nei confronti dei costi di produzione della concorrenza straniera (5).

Riteniamo che la attuazione delle facilitazioni che lo Stato dovrà prossimamente prevedere debba essere sufficientemente flessibile per adattarsi nel tempo alla variabile richiesta dell'economia marinara e poter quindi consentire che il sacrificio richiesto allo Stato risulti di entità ridotta al minimo indispensabile e sia soltanto un mezzo efficace per stimolare l'iniziativa privata in tutti i campi in cui essa può e deve efficacemente operare.

Una futura legge avente questo scopo dovrebbe pertanto risultare articolata in modo da aiutare la nostra industria cantieristica ad avviarsi decisamente verso i costi di produzione internazionali; e quindi le particolari facilitazioni future da concedere al credito marinaro dovrebbero essere suscettibili di modificazioni per adattarsi di volta in volta alle variazioni dei costi del mercato nazionale rispetto a quello internazionale, in conseguenza dei miglioramenti gradualmente conseguibili e che sono possibili nei costi di produzione attuali dei nostri cantieri.

Di fronte ad un problema così delicato e complesso è sembrato alla nostra Commissione legislativa che fosse utile una analisi obiettiva dei singoli elementi in gioco. Per questo motivo è necessario di avere un quadro di insieme della

(5) Il Ministro della marina mercantile ha già autorevolmente confermato che tale studio sarà iniziato al più presto. (Dal discorso del Ministro Cappa del 16 marzo 1952 in occasione del varo della motonave *Messapia*).

situazione tecnica ed economica, non soltanto della marina mercantile, ma anche di quella dei cantieri nazionali, in modo che il Governo e la nostra Assemblea possano trarre da esso gli elementi per esprimere il proprio giudizio. Sarà così possibile delineare le direttive da seguire per una sempre più sana e concreta politica marinara su cui dovrà saldamente posare lo sviluppo futuro della nostra marina mercantile.

b) *Invecchiamento del naviglio e suo rinnovamento.*

È stato autorevolmente ricordato che la marina mercantile italiana, dopo il suo poderoso sforzo di ricostruzione, per giungere alla efficienza antebellica (1939) deve ancora aumentare il tonnellaggio del proprio naviglio di poco meno di 500.000 t.s.l. con unità aventi più di 100 t.s.l. (6) che si ridurranno a circa 300.000 t.s.l. dopo la costruzione delle nuove navi cisterna, senza prevedere però la demolizione di quelle ormai troppo vecchie.

Questa situazione deve considerarsi soltanto come una prima tappa del cammino intrapreso, perchè i fattori obiettivi di carattere geografico, economico e sociale seguiranno necessariamente ad influire sullo sviluppo della nostra marina mercantile, così come è avvenuto in tutta la sua gloriosa attività secolare. Dobbiamo quindi ritenere con fondatezza che il tonnellaggio dell'anteguerra sarà in breve tempo, non soltanto raggiunto, ma anche superato (7).

(6) Cfr.: *L'Industria delle costruzioni navali in Italia*. Ing. G. LOJACONO in: *Atti della Accademia di Marina Mercantile*, anno IV, 1951, Genova. Il pregevole studio fu presentato dall'A. alla C.I.S.I.M. (Commissione di indagini e studi sull'industria meccanica) nel settembre 1950. La Commissione, presieduta dall'estensore di questa relazione, se ne è giovata per la preparazione del proprio rapporto generale in corso di stampa.

Gli elementi statistici che sono serviti per la presente relazione sono stati in gran parte forniti dalle competenti Direzioni generali del Ministero della marina mercantile che debbo ringraziare per la cortese collaborazione; oppure rilevati dalle pubblicazioni periodiche del *Lloyd's Register of Shipping*, dell'*American Bureau of Shipping*, dal *Registro Italiano*, nonchè da studi e relazioni di enti od associazioni qualificate.

(7) Il traffico mercantile marittimo mondiale è in continuo sviluppo e denota una tendenza nettamente ascendente; in particolare quello nei nostri porti nazionali

Si ammette generalmente che una buona nave mercantile non deve avere una vita superiore ai 30 anni; ne segue che sul totale attuale di circa 3.000.000 t.s.l. battenti bandiera italiana (8) si dovrebbero richiedere in media, circa 100.000 t.s.l. all'anno di nuove costru-

zioni, necessarie alla sostituzione di altrettante navi da disarmare e successivamente da demolire.

Dobbiamo però subito riconoscere che in questi ultimi anni le demolizioni di navi sono state assai scarse (Tabella n. 3: t.s.l. 228.365

ha avuto negli ultimi anni un forte aumento (confrontare Tabella n. 14). La bandiera italiana ha quindi tutte le possibilità di migliorare notevolmente le attuali sue posizioni.

(8) Nel giugno 1939 la marina mercantile italiana raggiungeva le 3.425.000 t.s.l. con 1.227 navi di oltre 100 t.s.l. Al luglio 1951 essa era già salita a 1071 navi

con 2.917.323 t.s.l.; ma vi erano circa 108.000 t.s.l. già varate ed in allestimento. La situazione al 1° gennaio 1952 della flotta mercantile di navi con oltre 100 t.s.l. viene riportata nella tabella n. 1 seguente. (Cfr.: per il totale delle navi della flotta: «La ricostituzione della marina mercantile» in: *Documenti di vita italiana*, marzo 1952, n. 4).

TABELLA N. 1

SITUAZIONE DEL NAVIGLIO MERCANTILE AL 1° GENNAIO 1952 (navi con più di 100 tonnellate stazza-lorda).

(Rilievi del Ministero della marina mercantile).

a) navi passeggeri	tonn. s. l.	431.760,92	di cui il 40 %	costruite od acquistate di seconda mano all'estero.	
b) navi da carico secco	»	1.748.365,30	» 90 %	» »	
c) navi cisterne	»	567.116,31	» 73 %	» »	
d) navi speciali (frigorifere, traghetti, rimorchi, draghe, salvataggi, da pesca ecc.)	»	38.275,60	» 62 %	» «	
Totale navi in ferro		tonn. s. l.	2.785.518,13	» 75,6 %	» «
e) motonavi in legno	»	30.382,73	» 7,15 %	» »	
Totale		tonn. s. l.	2.815.900,86	» 74,4 %	» »
f) navi di nuova costruzione in allestimento nei cantieri italiani	»	215.374,95	» —	» »	
Totale		tonn. s. l.	3.031.275,81	» 68,7 %	» »

N. B. Delle navi acquistate all'estero, t.s.l. 1.050.744 sono costituite dalle 144 Liberty U.S.A. e Fort Canadesi. Il complesso dei recuperi e ripristini delle navi affondate e dell'acquisto di seconda mano, oltre alle Liberty e

Fort, facilitato dal Governo con la sua disponibilità di sterline, sale a 1.212.605 t.s.l. Le nuove costruzioni per t.s.l. 552.605 si sono distribuite come risulta dalla tabella n.2

in quattro anni, con una media di t.s.l. 57.051 all'anno) (9) mentre le nuove costruzioni eccedenti le demolizioni sono state in media appena di 40.516 t.s.l. anno (Tabella n. 2), e ciò malgrado che le navi di età superiore ai 30 anni al 1° gennaio 1951 raggiunghessero già le 808.779 t.s.l. (Tabella n. 7).

In aggiunta alle 100.000 t.s.l. da costruire in media ogni anno nelle condizioni di regime,

si deve tener conto anche del lavoro assorbito dai cantieri per le necessità di carenaggio, di raddobbo e manutenzione ordinaria e straordinaria degli scafi e del macchinario. I cantieri italiani per tali lavori impiegano un quantitativo di mano d'opera e di materiale che può valutarsi con sufficiente approssimazione, equivalente alla costruzione di circa 20.000 t.s.l. di

(9) Alla fine della guerra (25 aprile 1945) la flotta mercantile italiana si era ridotta a sole 205 unità superiori alle 100 t.s.l. per complessive circa 400.000 t.s.l.

La ricostruzione del nostro naviglio mercantile avvenuta in poco meno dei sei anni, fu di ben 2.631.725 t.s.l. Su tale notevole risultato ha influito il cospicuo apporto

di acquisti di navi di seconda mano e di costruzioni all'estero (tab. n. 1). Le costruzioni eseguite nei cantieri italiani si sono distribuite negli anni del dopoguerra come risulta dalla tabella n. 2, per un totale di t.s.l. 552.605 (media annua di t.s.l. 78.930).

TABELLA N. 2.

NUOVE COSTRUZIONI DI NAVIGLIO MERCANTILE ITALIANO DEL DOPOGUERRA.

(Superiore alle 100 tonn. stazza lorda)

	1945 (1)	1946 (2)	1947 (2)	1948 (2)	1949 (2)	1950 (2)	1951 (1)	Totale (3)
Unità varate	21	57	45	47	46	17	17	250
Tonnellate stazza-lorda	13.803	61.742	62.247	111.555	99.150	107.464	96.640	552.601

(1) Tonnellaggio presunto. (2) Secondo i rilievi del *Lloyd's Register of Shipping*. (3) Vi erano inoltre 215.374 tonnellate stazza-lorda di navi in allestimento (Tab. 1).

(10) Il t.s.l. demolito negli ultimi 4 anni è stato il seguente (Tab. n. 3):

TABELLA N. 3

DEMOLIZIONE DI NAVI SUPERIORI ALLE 100 TONNELLATE STAZZA-LORDA.

	1948	1949	1950	1951	Totale	Media annua
Unità demolite	7 (1)	16	14	16	53	13,25
Tonnellate stazza-lorda demolite	69.259	46.230	44.248	68.628	228.365	57.091
Eccedenza tonnellate stazza-lorda costruite sulle demolite	+ 42.296	+ 52.920	+ 63.213	+ 28.012	+ 186.444	+ 40.516

(1) Tra cui il *Conte di Savoia* per tonn. s. l. 48.502.

nuovo naviglio (10). Onde la produzione dei nostri cantieri *limitata alle sole necessità di rinnovamento della flotta mercantile nazionale* (e cioè senza costruzioni o riparazioni per committenti stranieri) dovrebbe mantenersi a regime normale, e non la flotta attuale ad una media di circa 12.000 t.s.l. anno, a cui occorre aggiun-

gere un possibile apporto di lavoro per le esigenze della difesa e della polizia marittima non soddisfatte dai cantieri militari (11).

Tale tonnello veniva difatti assorbito mediamente dal nostro complesso cantieristico prima della crisi economica mondiale del 1931-1932 (12).

(10) Il lavoro di raddobbo in cantiere può ritenersi equivalente, per ogni tonnellata di materiale metallico impiegato, a circa 2 t.s.l. di nuova costruzione.

(11) La potenzialità attuale di produzione dei nostri 15 maggiori cantieri navali civili è di circa 156.6000 tonnellate di materiale metallico lavorato all'anno, equivalenti a circa 313.200 t.s.l. di naviglio (una tonnellata di materiale metallico per due t.s.l.). Per il normale rendimento di un cantiere occorre assicurargli un carico medio di lavoro pari al 65 per cento circa della sua potenzialità (200.000 t.s.l.). Il fabbisogno di 120.000 t.s.l. è soltanto

il 60 per cento dello stretto necessario e quindi *non sufficiente* ad una economica produzione cantieristica nazionale.

(12) La produzione dei cantieri navali civili italiani negli anni precedenti l'ultima guerra aveva raggiunto complessivamente (per costruzioni mercantili e militari) un tonnello di produzione annua notevolmente superiore alle 120.000 t.s.l. (tab. n. 4). Alla forte diminuzione di costruzioni mercantili (tab. n. 5) fu supplito in gran parte con costruzioni militari.

TABELLA N. 4.

PRODUZIONE DEI CANTIERI CIVILI ITALIANI NELL'IMMEDIATO ANTEGUERRA.

A N N I	1938	1939
a) Nuovo naviglio mercantile varato per la bandiera nazionale t.s.l.	36.595	40.016
b) Nuovo naviglio mercantile varato per la bandiera straniera	66.653	76.766
c) Riparazioni e raddoppi di naviglio equivalente . . . t.s.l.	18.000	(a) 19.500
Totale t.s.l.	121.248	136.272
d) Costruzione di naviglio militare italiano (b) . . . t.s.l.	88.210	22.980
Totale t.s.l.	209.458	159.252

(a) Dato presunto.

(b) Il dislocamento tipo del naviglio militare (cioè il peso di nave senza combustibile e senza acqua di riserva) espresso in tonnellate metriche si traduce in t.s.l. nel rapporto 1 : 2,75. Nel 1938 si sono costruite tonn. metriche di 32.080 di naviglio militare e nel 1939 tonn. metriche 8.356.

Successivamente il rinnovamento fu assai più lento; ciò che determinò un graduale invecchiamento del nostro naviglio mercantile (13).

Tale situazione si mantenne per molti anni, ed attualmente persiste anche dopo la ricostituzione o sostituzione del naviglio perduto; tanto che essa rappresenta una caratteristica

negativa della nostra flotta mercantile che deve venire messa in rilievo, anche se essa, in molto minore misura, si manifesta in generale (14).

Difatti, su 2.917.323 t.s.l. al 31 luglio 1951 ben 925.496 avevano superato l'età di 25 anni (31,8 per cento); di esse 808.779 t.s.l. erano vecchie di oltre 30 anni (15). Delle 64 navi

(13) La costruzione in Italia di nuove navi per la bandiera italiana è riassunta nella tabella n. 5.

TABELLA N. 5.

COSTRUZIONE DI NAVI MERCANTILI ITALIANE DAL 1925 AL 1942.

ANNO	dal 1925 al 1929 (a)	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941	1942
Numero navi varate . . .	28	36	33	1	3	6	4	7	6	8	9	10	20	14
Tonn. stazza lorda . . .	115.056	87.709	165.048	47.441	16.560	26.667	22.360	11.340	21.918	36.595	40.016	61.972	101.611	74.169

(a) Media annuale del quinquennio.

(14) Lo svecchiamento della flotta mercantile mondiale nei primi anni del dopoguerra ha proseguito a rilento. Attualmente il 20 per cento del naviglio navigante mondiale ha una età maggiore dei venticinque anni. In Italia però esso rappresenta invece il 31,8 per cento (tabella N. 6) nettamente superiore della media mondiale.

TABELLA N. 6.

NAVIGLIO MERCANTILE ITALIANO DIVISO PER ETÀ AL 30 GIUGNO 1951.

ETÀ DELLE NAVI	fino a 5 anni	da 5 a 10 anni	da 10 a 15 anni	da 15 a 20 anni	da 20 a 25 anni	oltre i 25 anni	Totale
Numero di navi	119	374	41	15	56	466	1.071
% sul totale	11,11	34,92	3,83	1,40	5,23	43,51	100
Tonnellate stazza lorda	291.850	1.286.851 (a)	112.296	50.920	249.910	925.496	2.917.323
% sul totale	10	44,2	3,8	1,7	8,5	31,8	100

(a) Di cui 1.050.744 tonnellate stazza lorda costituite dalle 144 navi U. S. A. e Canadesi (Liberty e Fort).

(15) Le navi mercantili italiane di oltre 30 anni di età al 1° gennaio 1951 erano divise come indicato nella tabella n. 7.

TABELLA N. 7.

NAVI MERCANTILI ITALIANE CON ETÀ SUPERIORE AI TRENTA ANNI.

TIPO DI NAVE	Passeggeri e miste	da carico secco	cisterne	speciali	Totale
Tonnellate stazza lorda	69.543	590.933	140.284	8.019	808.779
% sul totale	8,62	73,06	17,33	0,99	100

N. B. Le navi mercantili dell'armamento libero risultano mediamente *più vecchie* di quelle dell'armamento sovvenzionato. (Cfr. nota n. 46).

acquistate all'estero nel 1950, con pagamento in sterline, 22 avevano superato i 30 anni e sei di esse avevano una età superiore ai 40 anni (16). Come rileveremo nel paragrafo seguente, in tutto il mondo marinaro si è manifestato in questi ultimi tempi un vero fervore di rinnovamento del naviglio mercantile: in Italia invece non se ne riscontra ancora il sintomo.

Un razionale programma nazionale, ad esempio quinquennale, di rinnovamento della nostra flotta potrebbe prevedere la ricostruzione, non soltanto del tonnellaggio necessario per il normale fabbisogno e cioè di sole 100.000 t.s.l. anno, bensì di un tonnellaggio di naviglio notevolmente superiore occorrente per il rapido smaltimento delle più che 808.000 t.s.l. di oltre 30 anni (Tab. n. 7) e che potrebbe raggiungere, fino il valore di 160-170.000 t.s.l. anno di nuove costruzioni. Non vogliamo con ciò dire che sia necessario di spingere lo sforzo economico dell'ammodernamento del naviglio fino a tale limite. Ma rilevando che dal 1925 al 1951 i nostri cantieri hanno costruito naviglio per la bandiera italiana in quantità superiori od uguali alle 100.000 t.s.l. anno per oltre 10 anni (Tabelle n. 1 e n. 4) dobbiamo ritenere che tale tonnellaggio di lavoro cantieristico si possa nuovamente raggiungere e mantenere in condizioni di regime.

(16) Le deficienze qualitative e tecniche della nostra flotta mercantile costituiscono il principale elemento della sua debolezza commerciale di fronte a quelle di altre nazioni marinare. Secondo il Lloyd's Register la bandiera italiana al 1° gennaio 1951 contava solo 106 unità su 949 del totale di 730.000 t.s.l. (pari soltanto al 26 per cento della nostra flotta) con velocità di 12 miglia o superiore. Tutte le nazioni marinare, nella competizione internazionale dei traffici marittimi di questo dopoguerra, cercano di migliorare rapidamente le caratteristiche funzionali delle loro flotte: tonnellaggio e velocità tendono ad aumentare; i mezzi di carico e scarico si perfezionano e diventano sempre più rapidi e facilmente manovrabili. Si riduce in tal modo la durata del viaggio e quella delle operazioni portuali. I consumi unitari delle macchine di propulsione migliorano notevolmente e le spese di esercizio diminuiscono. Ormai non possiamo più mantenere economicamente in linea navi con vecchie motrici a vapore ingombranti e lente, spesso ancora alternative, alimentate da caldaie a media pressione, con basso numero di giri dell'elica, con impianti ausiliari di bordo poco efficienti, ecc.

Nella costruzione di nuove navi mercantili non si dovrebbero trascurare quelle per carico secco che hanno la più alta percentuale di tonnellaggio vecchio (t.s.l. 590.933 pari al 20 per cento del totale della flotta ed al 73,2 per cento delle navi con oltre 30 anni di età) (Tabella n. 7). Ciò mi sembra che debba, in questa sede, venire messo in particolare rilievo, specialmente per la valutazione obiettiva dei ricordati provvedimenti legislativi di prossima attuazione a favore delle sole nuove costruzioni di navi cisterna che abbiamo ricordato. Che tali nuove costruzioni possano costituire un aumento di naviglio di costo economico e di elevato reddito in questo particolare momento di noli favorevoli per carichi liquidi, nessuno può negarlo: ma esso non corrisponderà ad una sostituzione delle vecchie cisterne tuttora in navigazione per quanto largamente ammortizzate dopo la loro più che trentennale navigazione, perchè il mercato dei noli ne favorisce l'utilizzazione. Anche per tali vecchie cisterne il problema dell'ammodernamento rimarrebbe pertanto ancora da risolvere come per le navi da carico secco e rientrerebbe nel quadro generale dell'ammodernamento della flotta considerato.

In aggiunta al fabbisogno di rinnovamento e di riparazione del naviglio è infine da prevedere l'aumento naturale della flotta che è necessario prima per raggiungere la consistenza anteguerra e poi di superarla. Se le 500.000 t.s.l. (tra le quali vanno comprese le 200.000 t.s.l. costituite dalle ricordate nuove costruzioni di cisterne) che attualmente mancano (al netto delle demolizioni) per ottenere una flotta mercantile equivalente a quella del 1939 dovessero tutte costruirsi nei cantieri italiani (e non acquistarne una parte all'estero) in un periodo di circa dieci anni (1953-1963) si apporterebbe un ulteriore volume di lavoro ai nostri cantieri di altre 50.000 t.s.l. anno con un gradiente di aumento annuo della attuale flotta di tre milioni di t.s.l. di soltanto l'1,5÷2 per cento.

In definitiva l'insieme delle sole necessità del rinnovamento normale del naviglio, del rad-

dobbo e dell'incremento naturale della flotta nazionale apporterebbe il lavoro seguente:

- | | |
|---|---------|
| 1) Per rinnovamento normale della flotta attualmente navigante . t.s.l. | 100.000 |
| 2) Per riparazioni, carenaggi e raddoppi di navi nazionali e straniere | 20.000 |
| 3) Per aumento della flotta complessiva nazionale (1,6 medio per cento all'anno della flotta navigante) . . | 50.000 |

Totale possibilità annua del mercato cantieristico italiano . . . t.s.l. 170.000

Devesi infine aggiungere che si può avere un ulteriore aumento di lavoro per commesse di naviglio militare nazionale e di costruzioni per l'estero che, come vedremo, ha la possibilità di realizzazioni notevoli. La produzione di 200.000 t.s.l. di nuove navi mercantili ogni anno non è dunque un limite difficilmente raggiungibile; e si aggiunge anche che esso può avere la possibilità di venire finanziato, ai costi internazionali, dalla stessa attività mercantile della marina italiana (17)

(17) Sulle 170.000 t.s.l. di nuovo naviglio da costruire vi sono 120.000 t.s.l. che debbono trovare il loro finanziamento (a prezzi internazionali) dai prodotti normali dei traffici marittimi da cui si traggono le quote necessarie al rinnovamento del naviglio navigante. Le rimanenti 50.000 t.s.l. di aumento patrimoniale dovrebbero invece venire finanziate attingendo dal risparmio con nuovi investimenti valutabili in circa 20 miliardi all'anno, pari cioè al 3,6 per cento del valore patrimoniale dell'attuale flotta registrata e navigante che, al netto del ricupero dei rottami di demolizione, si aggira intorno ai 560 miliardi. Esso rappresenta inoltre il 7,1 per cento del prodotto lordo annuo del traffico marittimo; perchè tale prodotto lordo annuo della attività mercantile marittima italiana può venire valutato dell'ordine di 280 miliardi e si presenta in notevole espansione. Gli investimenti di rinnovamento normale dovrebbero pesare per il 14,3 per cento, mentre quelli patrimoniali per nuovo naviglio rappresenterebbero il 7,1 per cento. Totale 21,4 per cento.

Il traffico marittimo mercantile italiano di merci e viaggiatori, rispetto al 1949 ha subito in due anni (1950 e 51) un incremento medio annuo superiore al 16 per cento (tab. n. 14) e tutto il traffico mercantile mondiale è in aumento (tab. n. 15); quindi vi sono già in atto gli elementi di reddito mercantile nazionale ed internazionale che consentono di ritenere che l'economia marinara possa trovare per il rinnovamento normale ed il potenziamento della flotta i necessari finanziamenti dalla propria economia e da quella generale del nostro Paese.

Si conclude che può riconoscersi nel mercato nazionale opportunamente incrementato da quello internazionale, la possibilità, *almeno potenziale* della costruzione di un tonnellaggio sufficiente a coprire il normale fabbisogno dei nostri cantieri.

c) *Mercato e produzione internazionale di navi mercantili.*

L'industria cantieristica italiana ha sempre avuto un buon nome in campo internazionale e non vediamo le ragioni perchè non debba dignitosamente conservarlo ed anzi aumentarlo (18).

Le possibilità tecniche dei nostri principali cantieri si presentano notevoli. Esse sono maggiori di quelle del 1938 perchè la ricostruzione degli impianti e delle attrezzature ne hanno notevolmente aumentato la potenzialità di produzione. Se essi lavorassero a regime normale potrebbero realizzare anche una produzione molto più economica e redditizia di quella attualmente ottenuta (19).

Nel passato (anteguerra) i cantieri italiani hanno costruito in media dalle 50.000 alle 60.000 t.s.l. ogni anno per l'estero. Questo tonnellaggio di nuove costruzioni è ora quasi com-

(18) Rilievi eseguiti nell'autunno 1951 da un *team* di esperti navali americani che hanno visitato e studiato le condizioni di funzionamento dei nostri maggiori cantieri navali, per invito del C.I.S.I.M. (cfr.: nota 6) hanno confermato che la loro attrezzatura può venire considerata tra le migliori e del tutto comparabile con quelle dei meglio organizzati cantieri stranieri. Premesso che: « *l'industria cantieristica italiana ha sempre goduto grande considerazione in tutto il mondo per la sua eccellente tecnica di progettazione e di costruzione* » viene affermato che « *alcuni dei maggiori cantieri navali visitati durante le nostre indagini, hanno un'ottima disposizione degli impianti e sono bene attrezzati* ».

Questo giudizio ha molta importanza. Esso ha certamente influito a decidere gli armatori degli U.S.A. di trattare in Italia per la costruzione di nuove cisterne americane nei nostri cantieri. (Cfr. nota 22).

(19) Nei nostri cantieri sono occupati circa 50.000 operai. Il fatturato annuo per la costruzione di 200.000 t.s.l. potrebbe raggiungere il valore di 94 miliardi (v. tabella n. 12), corrispondente a un fatturato *pro-capite* di 1.880.000 lire, che è già da solo sufficiente a mettere in evidenza la possibilità di assestamento anche economico dell'industria cantieristica italiana. Si noti che il fatturato medio annuo *pro-capite* dell'industria meccanica italiana attuale si aggira intorno ad 1,2 milioni anno.

pletamente perduto: ma vi sono ancora le condizioni tecniche essenziali per poter venire riconquistato almeno in gran parte. L'attuale particolare condizione favorevole del mercato internazionale dei noli, anche se ha avuto qualche lieve contrazione di carattere provvisorio, non consente tuttavia di indugiare perchè l'Italia ne possa approfittare.

Nel campo della marina mercantile internazionale, dopo un periodo di relativa stasi, si sta attuando una intensa politica di *svecchiamento* delle flotte delle più importanti nazioni marinare. Difatti la richiesta internazionale di nuovo naviglio si è elevata a cifre molto superiori di quelle della media anteguerra che era di circa 2.500.000 t.s.l. all'anno con punte notevoli in alto e in basso; perchè essa al 1° luglio 1951 aveva già raggiunto 5.331.224 t.s.l. di nuove costruzioni (escluse quelle del territorio U.R.S.S.) e cioè superava la media del 110 per cento.

Tale politica di rinnovamento delle flotte mercantili è seguita non soltanto dagli inglesi, dagli scandinavi, dai francesi e dagli U.S.A., ma anche dal Giappone che, nel gennaio 1951, aveva passato ordinazioni per oltre 450.000 t.s.l. (20).

(20) La impostazione sugli scali di nuove navi superiori alle 100 t.s.l. al 30 giugno 1951 (escluse le costruzioni in territorio U.R.S.S.) raggiungeva 5.331.224 t.s.l. corrispondenti alla quota annua di tonnellaggio necessaria per il rinnovamento completo della flotta mercantile mondiale, valutata in 87.245.000 t.s.l., in circa 16,3 anni (Cfr.: *American Bureau of Shipping* e relazioni trimestrali del *Lloyd's Register*).

NAVIGLIO MERCANTILE MONDIALE - T.s.l. 000

	1 maggio 1952	1 luglio 1939
1. Inghilterra	18.550	17.980
2. Canada	1.647	3.231
3. Altri Dominii	1.966	—
4. U.S.A.	27.331	12.003
5. Argentina	979	312
6. Belgio	493	408
7. Brasile	687	487
8. Danimarca	1.343	1.178
9. Francia	3.366	2.952
10. Germania	1.030	4.492
11. Grecia	1.277	1.780
12. Giappone	2.182	5.629
13. Honduras	508	—
14. Italia	2.917	3.448
15. Liberia	585	—
16. Norvegia	5.818	4.834

La favorevole congiuntura che ha largo sviluppo all'estero non ha riflessi sui cantieri italiani che sono attualmente quasi privi di nuove ordinazioni e che attendono la legge sulle costruzioni di cisterne per sostituire negli scali le navi che stanno per ultimare; mentre i cantieri stranieri lavorano a pieno ritmo e molti di essi non accettano nuove ordinazioni se non per consegne a lunga scadenza superiore a tre e fino a sette anni (21).

Si nota soltanto che alcune grandi ditte meccaniche italiane producono grossi motori marini quasi esclusivamente dietro ordinazioni straniere che ne accettano il maggior prezzo evidentemente allo scopo di accelerare i tempi delle consegne del nuovo naviglio impostato dalle altre marine. Tali nostre ditte hanno un *carnet* di lavoro discreto pur essendo notevolmente inferiore a quello delle concorrenti straniere.

In base ai dati di fatto riassunti, si dovrebbe logicamente concludere che basterebbe un modesto apporto di commesse straniere (che, ad esempio potrebbe venire anche da ordinazioni di cisterne da parte degli U.S.A. i quali sembra che sarebbero disposti di fornire l'acciaio

	1 maggio 1952	1 luglio 1939
17. Olanda	3.234	2.972
18. Panama	3.609	—
19. Spagna	1.215	913
20. Svezia	2.113	1.581
21. Russia	2.221	1.335
22. Altri	4.174	2.904
Totale	87.245	69.439

Alla stessa data il tonnellaggio di nuove costruzioni di navi varate in Italia in un anno è stato di circa 97-98.000 t.s.l. (Cfr.: tab. n. 2) corrispondente all'1,8 per cento della produzione mondiale sopra indicata e quasi totalmente per ordinazioni in base alla legge n. 75; mentre il rapporto attuale tra la capacità produttiva complessiva dei nostri cantieri grandi e medi rispetto a quelli stranieri di potenzialità equivalente è stata recentemente valutata in circa il 3,5 per cento (LOJACONO, op. cit.). I nostri cantieri avrebbero perciò potuto avere (almeno teoricamente) delle ordinazioni di poco meno del doppio di quelle effettivamente ottenute (dell'ordine di almeno 195.000 t.s.l. anno).

(21) L'attuale congiuntura risente evidentemente delle ripercussioni sull'economia dei trasporti marittimi mondiali degli avvenimenti di Corea e delle altre situazioni economiche internazionali in corso di sviluppo. Il *Shipbuilding and Shipping Record* del 10 gennaio 1952 riferiva che al 1° gennaio i cantieri mondiali avevano re-

occorrente (22)) per raggiungere e superare il nostro fabbisogno annuo di nuove costruzioni fino ad un totale annuo di 200.000 t.s.l., essendovi tutte le possibilità tecniche e di assorbimento del mercato interno ed internazionale che attualmente lo consentono.

Si rileva invece che le commesse di navi per la bandiera nazionale sono scarsissime e quelle straniere fino ad oggi sono state collocate in piccola parte quasi esclusivamente nel campo dei grandi motori marini; mentre nel campo cantieristico della costruzione degli scafi completi e del loro allestimento, i committenti stranieri *spesso trascurano perfino di chiedere offerte ai cantieri italiani*; cosicchè mentre tutte le flotte mercantili del mondo si rinnovano, la flotta mercantile italiana continua ad invecchiare.

Questa anormale situazione non può quindi venire giudicata ed affrontata in base a semplici considerazioni contingenti di organizzazione aziendale o di efficienza produttiva dei

gistrato complessivamente ordinazioni di nuove navi per ben 12.918.149 t.s.l. e notava che questa può considerarsi la più alta cifra raggiunta in materia di costruzioni navali, essendo di circa 5 volte superiore alla media annuale della impostazione negli scafi di nuove costruzioni. Vi sono cantieri impegnati per un lavoro superiore alla media di 5 anni fino a sette anni. Per contrapposto dobbiamo rilevare che l'Italia ha i propri scali scarsissimamente utilizzati ed è praticamente assente dal lavoro internazionale.

(22) Le ordinazioni di navi cisterna americane da passare ai cantieri italiani mi risulta che formano in questi giorni oggetto di serie trattative. Esse rappresenterebbero un volume di lavoro complessivo di notevole importanza e che ritengo possa completare con larghezza il fabbisogno minimo di ordinazioni straniere che abbiamo indicato come necessario per il regolare funzionamento dei nostri maggiori cantieri.

La costruzione di cisterne americane potrebbe occupare un periodo di tempo che si ritiene possa essere superiore anche ai cinque anni.

Il materiale metallico dovrebbe in gran parte venire fornito dai committenti americani con forniture di lamiera extra-dogana di produzione tedesca o giapponese.

Tali commesse hanno una importanza che trascende i limiti, pure essenziali ma contingenti, della occupazione dei nostri cantieri, perchè potrebbe dare ai costruttori ed armatori italiani la possibilità di constatare direttamente quali sono le reali possibilità di estendere alle esigenze delle navi cisterna italiane da costruire i metodi e le sistemazioni progettate e disegnate per le nuove navi americane, *allo scopo di ottenere una diminuzione degli attuali costi di produzione.*

nostri impianti cantieristici; *essa assume tutto l'aspetto di un problema di politica economica e finanziaria generale del nostro Paese e che ha necessità di una urgente soluzione.*

d) *Ricostruzione ed ammodernamento del naviglio di piccolo e medio cabotaggio.*

Il traffico marittimo di cabotaggio per quanto di modesta intensità si presenta tuttavia per il nostro Paese con caratteristiche particolari che hanno bisogno di un apposito e breve esame.

La forma allungata della nostra penisola mette inevitabilmente in concorrenza il traffico costiero con i trasporti terrestri su strada ordinaria e ferrata che seguono degli itinerari congiungenti i singoli porti serviti anche dal cabotaggio marittimo.

Ne deriva che la nostra marina di cabotaggio risente direttamente gli effetti dei perfezionamenti e dei miglioramenti dei trasporti terrestri costieri ed abbisogna di mantenersi per questo motivo sempre aggiornata ed efficiente, nelle attrezzature di carico e scarico, nella velocità di navigazione e soprattutto nella mitezza dei noli da offrire per vincere la concorrenza terrestre.

Da parte degli armatori delle piccole navi di cabotaggio si auspica da tempo che il Governo consegua una politica energica di economia dei trasporti la quale consenta, per ogni tipo di merce e corrente di traffico, la scelta del mezzo più conveniente. Di fronte alla attuale situazione del mercato dei trasporti marittimi di cabotaggio, aggravato dall'ammontato costo delle operazioni portuali e di quello degli oneri riflessi sulle spese degli equipaggi per contributi assicurativi di previdenza ed assistenziali (vedere Cap. 8°), i loro bilanci non consentono di trovare con i soli mezzi finanziari di cui dispongono, il credito richiesto per l'ammodernamento del proprio naviglio; ciò che invece diviene ogni giorno più urgente e necessario.

Occorre in sostanza di provvedere all'ammodernamento o alla sostituzione di circa 188 unità a scafo di legno da carico secco, ormai non più rispondenti alle richieste di un moderno ed economico traffico di cabotaggio, per un ton-

nell'aggio complessivo di circa 14.700 t.s.l. Di esse ben 169 navi sono inferiori alle 150 t.s.l.; dieci da 150 t.s.l. a 200 t.s.l. e soltanto nove sono da 200 t.s.l. a 300 t.s.l. La maggior parte di questo tonnello è costituito da navi con sede di armamento nei porti dell'Italia meridionale e delle grandi isole, e particolarmente nei porti siciliani.

Sappiamo che il Ministro è compreso dell'importanza che questo particolare problema assume per la nostra economia marinara; egli ha già presentato alla Camera dei deputati un provvedimento legislativo apposito per avviarlo ad una concreta soluzione (23).

Trattasi sostanzialmente di stimolare per il cabotaggio l'ammodernamento della flotta in modo analogo a quanto si segue per il materiale rotabile dei trasporti ferroviari in concessione; e sembra ai tecnici specialisti che il naviglio da ricostruire che meglio risponda alle esigenze del traffico di cabotaggio mediterraneo, sia quello costituito da unità con scafo di acciaio da 500 a 1.000 t.s.l. per un totale di 7.000 t.s.l. sufficienti per soddisfare alle esigenze dei traffici attualmente svolti dalle 14.700 t.s.l. delle vecchie navi in legno da demolire. La velocità di navigazione per essere economica non dovrebbe risultare alle prove inferiore alle 9-10 miglia orarie.

Dobbiamo aggiungere — e la raccomandazione si rivolge agli armatori ed ai tecnici costruttori, ministeriali e privati, che dovranno occuparsi del problema — che il nostro cabotaggio costiero, specialmente adriatico, deve tenere presenti le necessità della navigazione interna fluviale e lagunare per consentire possibilità di distribuzione diretta dei traffici anche entro la pianura padana. Le caratteristiche di navigazione del Po e delle valli venete dovranno perciò essere tenute presenti specialmente per le navi da 500 t.s.l. perchè risultino adatte anche alla navigazione interna. Le navi da 1.000 t.s.l. potranno invece avere una classifica più ampia, valevole per tutto il Mediterraneo.

La diminuzione delle unità che porta alla riduzione delle spese di esercizio richiede il

(23) Cfr.: Disegno di legge n. 2608: *Norme speciali per la ricostruzione del naviglio di cabotaggio*, presentato alla Camera dei deputati il 20 marzo 1952.

raggruppamento di armatori di piccole navi in cooperative o società per raggiungere la possibilità di ottenere un finanziamento complessivo da parte dello Stato. Il contributo necessario si ritiene che possa essere dell'ordine del 35 per cento del costo della nave costruita in cantieri italiani (circa lire 130.000 di contributo per t.s.l.) (Tabella n. 12).

Qui sembra utile di ricordare che oltre ai 15 cantieri navali grandi e medi che sono associati all'« Assonave » abbiamo in Italia altri 32 piccoli cantieri distribuiti in tutta la nostra costa marittima che potranno trarre il proprio lavoro costruendo, oltre che piccoli scafi in legno o in ferro per la pesca costiera, anche scafi metallici di modeste dimensioni per il piccolo cabotaggio mediterraneo.

2. - COSTI DI PRODUZIONE DEL NAVIGLIO MERCANTILE ITALIANO.

a) *Considerazioni generali.*

Sui costi di produzione dei grandi complessi aziendali come sono i nostri principali cantieri navali abbiamo una recente ed ampia documentazione originale (24).

Cercherò di trarre da essa soltanto gli elementi essenziali per ottenere un giudizio sintetico da sottoporre all'attenzione della nostra Assemblea e del Governo, lasciando a chi volesse approfondire l'indagine il compito di esaminare le fonti consultate.

Mi auguro che il Ministro valuti tutta l'importanza delle conclusioni a cui si giunge in questo capitolo e posi la sua particolare attenzione sugli argomenti che gli sottoponiamo come contributo alla definizione di una sana politica di sviluppo della nostra marina mer-

(24) Cfr.: *Atti del 2° Convegno Nazionale di Tecnica Navale (A.T.E.N.A.)* - Roma dicembre 1949; *Guadagni e costi medi aziendali della mano d'opera nell'industria navale e meccanica in Italia e all'estero al 1° gennaio 1951* - Studio della F.I.A.T. - Divisione Mar. - per il C.I.S.I.M. - febbraio 1951. Ing. G. LOJACONO, op. cit. alla nota (6); *Relazione Finmeccanica* - esercizio 1951; *Relazione dello Standard Research Institute of California* consegnata al C.I.S.I.M. il 10 novembre 1951. Studi originali del C.I.S.I.M. e relazione del suo Presidente in corso di stampa, ecc.

cantile che, per quanto abbiamo già premesso, non può venire disgiunta da quella cantieristica.

Credo di poter affermare subito con tranquillità che i maggiori nostri cantieri non soltanto sono attrezzati in modo da competere con quelli della concorrenza internazionale (25); ma che la mano d'opera cantieristica qualificata, nel suo complesso, non viene utilizzata in modo tale da determinare, in condizioni normali di produzione, *un aumento notevole delle spese aziendali*.

Non vi sono perciò elementi obiettivi, tecnici ed organizzativi che determinino *un maggior impiego o dispendio di energia produttiva* nelle costruzioni cantieristiche italiane rispetto a quelle straniere.

Le cause dei nostri costi più elevati sono in larga parte dipendenti da elementi estranei alle possibilità di produzione cantieristica vera e propria e derivano da un complesso di circostanze che occorre succintamente ricordare.

Tra i fattori principali che determinano gli elevati costi di produzione italiani delle navi mercantili rispetto a quelli dei cantieri inglesi che danno *il tono* al mercato mondiale, dagli esperti nazionali e internazionali vengono generalmente compresi i seguenti:

a) basso carico di lavoro dei cantieri nazionali per eccesso della loro potenzialità normale rispetto alle richieste da soddisfare (scarso valore della *operating ratios*);

b) organizzazione interna dei cantieri non sempre redditizia per scarsità di attuazione dei principi più efficaci della *produttività aziendale*; non sufficiente valutazione delle *humans relations* e limitato sviluppo nel campo internazionale delle attività di *marketing* per mancanza di una adeguata attrezzatura commerciale; elevato costo della amministrazione aziendale;

c) sviluppo ancora troppo limitato, se pur in via di estensione dei sistemi di prefabbricazione degli elementi costitutivi delle navi (26);

(25) Cfr. il giudizio espresso alla nota (18).

(26) Tra questi elementi di costo si cita spesso anche la maggiore spesa determinata in Italia dalle minori dimensioni delle lamiere per scafi prodotte e previste nei nuovi impianti dalla nostra siderurgia a ciclo integrale, e normalmente usate, rispetto a quelle impiegate nelle costruzioni straniere. Ciò porta ad un maggior impiego di mano d'opera specializzata (saldatori) e di mezzi

d) scarsa diffusione della unificazione, non soltanto dei tipi di navi e dei motori di propulsione, quanto e soprattutto dei pezzi elementari delle strutture, dell'arredamento, dei macchinari ausiliari e delle attrezzature di bordo;

e) alto costo dell'acciaio ed in genere di tutti i materiali metallici;

f) elevato costo del denaro per gli investimenti patrimoniali;

g) pesantezza della pressione fiscale nei confronti di quella della concorrenza straniera.

Contrariamente a quanto potrebbe ritenersi a prima vista, e come abbiamo già rilevato, non viene considerato come determinante il costo della mano d'opera impiegata, le cui differenze, rispetto ai costi internazionali, possono ritenersi compensate da variazioni e perfezionamenti possibili nella organizzazione interna di cui ai punti a), b) e c); nonché della politica sindacale ed assistenziale in vigore nei vari Paesi che fa aggravare gli oneri sociali sulla mano d'opera in modo molto diverso tra Stato e Stato (27).

Un esame approfondito di questi elementi esorbita dal compito di chi deve limitarsi ad indicare le direttive generali della politica economica che si ritengono necessarie per un definitivo assestamento della attività produttiva della nostra industria cantieristica. Ma già la

meccanici per tagli, saldature chiodature, ecc. Sull'entità di tale maggiore spesa i pareri non sono concordi; da valutazioni approssimate direttamente eseguite, non mi sembra che essa possa riuscire determinante nei confronti della spesa totale della nave, quando si sia in grado di organizzare facilmente elementi prefabbricati in ambiente attrezzato ed eliminare le difficoltà di trasporto di lamiere saldate di grande dimensione; influendo nella *produttività aziendale* della loro lavorazione prima del montaggio in opera. Comunque il problema, squisitamente tecnico ed organizzativo, è tuttora sul tappeto. Spetta ai nostri tecnici siderurgici e cantieristici, una volta impostato sulle sue basi essenziali di risolverlo adeguatamente: essi ne hanno tutta la capacità necessaria di cultura e di esperienza.

Per mio conto ho fatto verificare i disegni costruttivi degli scafi delle Liberty e si è rilevato che essi sono costruiti con lamiere saldate della larghezza di non oltre m. 2,25 e quindi del tipo delle lamiere che verranno prodotte in Italia dai nuovi impianti di laminazione a ciclo integrale.

(27) I costi della mano d'opera cantieristica specializzata, riportati al dollaro U.S.A. possono venire valu-

semplice elencazione riportata mette in evidenza, non soltanto le difficoltà di ottenere una semplice e sollecita soluzione integrale del problema, ma anche la ragione per cui possono esservi, ed in effetto esistono, divergenze notevoli di valutazione *del peso* che ognuno dei punti indicati assume nel processo produttivo, quando si tratti specialmente della determinazione del costo complessivo delle nostre costruzioni navali rispetto a quelle straniere ed in particolare a quelle inglesi (28).

Mi limito pertanto a richiamare l'attenzione non soltanto del Governo, ma anche degli industriali siderurgici meccanici e navali italiani, sull'importanza del problema e sulla urgenza di attuare un programma di assestamento tec-

nico-economico dell'industria cantieristica, *che non è soltanto limitato ad una azione del Governo.*

Nè mi si dica, come spesso avviene, da parte dei siderurgici, oppure dei costruttori navali, o degli armatori della marina libera e di quella sovvenzionata, che essi hanno sempre fatto e fanno tutto quant'è nelle loro possibilità per fronteggiare l'attuale situazione e che è solo lo Stato che non provvede ancora; perchè alla loro encomiabile e meritoria attività spesa per la realizzazione di una rapida ricostruzione della nostra industria siderurgica e meccanica e della marina mercantile, deve ora seguire lo sforzo necessario per il suo assestamento tecnico ed economico in armonia con la concorrenza internazionale. È dalla concorde opera di tutti, im-

tati come risulta dalla tab. n. 8 comprendendo in essi tutti gli oneri diretti ed indiretti sostenuti dalle Ditte per ora di mano d'opera effettivamente resa.

TABELLA N. 8.

COSTO MEDIO ORARIO TOTALE DELLA MANO D'OPERA CANTIERISTICA QUALIFICATA
(al 1° gennaio 1951).

	Svezia	Belgio	Francia	Inghilterra	Italia	Olanda	Danimarca	Germania
Dollari U. S. A.	0.656	0.589	0.502	0.501	0.494	0.493	0.586	0.454
% (a).	0,55	12,50	24,85	2,66	18,50	15,40	4,95	8,50

(a) Percentuale media degli oneri riflessi che sono *direttamente* a carico delle Ditte rispetto al costo aziendale complessivo della mano d'opera.

La tabella, che ha un valore indicativo, per quanto dedotto da fonte autorevole (F.I.A.T. op. cit. alla nota 24) mette in evidenza la complessità di una analisi del genere, soprattutto per la disforme ripartizione degli oneri riflessi tra l'azienda, la collettività (Stato) e il lavoratore. Si rileva che l'Italia, dopo la Francia, ha la più alta percentuale di oneri riflessi direttamente gravanti nell'azienda; mentre la Svezia e l'Inghilterra hanno le percentuali più basse, perchè molte delle più importanti provvidenze assistenziali sono a carico diretto dello Stato e vevoli per tutti i lavoratori in generale o a carico del lavoratore stesso.

Il problema non è limitato al solo settore cantieristico; esso si estende a tutta la politica generale del lavoro, attuata nei vari paesi nelle proprie industrie meccaniche.

(28) La valutazione del costo complessivo di una nave costruita con materiale italiano in cantieri italiani, rispetto a quello della stessa nave costruita in cantieri inglesi, considerando 100 il costo inglese, porta a risultati che, secondo le varie fonti consultate, vanno da un minimo di 145 a un massimo di 165 (Cfr.: Tabella numero 11); ovvero se si considera 100 il costo italiano, il costo inglese si riduce a 60 od a 40.

prenditori, lavoratori e Stato, che dovranno scaturire gli elementi realizzatori di esso (29).

I primi termini dei provvedimenti elencati debbono dunque richiamare la particolare e convinta attenzione degli industriali cantieristici, degli armatori e dei lavoratori, mentre *gli ultimi tre soltanto richiedono l'attuazione di una rapida azione di Governo.*

In linea più generale possiamo dunque affermare che i fattori essenziali della produzione che determinano gli elevati costi delle navi nei cantieri italiani dipendono da due cause; le prime che definiamo *intrinseche* al processo produttivo sono risolvibili nell'ambito del mercato della richiesta e della organizzazione aziendale; le seconde che sono *estrinseche* al processo stesso, derivano in parte dalla situazione generale economica del mondo in cui le attività marinare si esplicano in libera concorrenza tra di loro, ed in parte dalla politica finanziaria, economica e sociale del nostro Paese. Queste ultime soltanto sono evidentemente quelle che qui noi, dobbiamo esaminare.

Potremo in questo modo riconoscere facil-

(29) Non è certamente tra i migliori sistemi organizzativi, ad esempio, quello assai diffuso tra gli armatori, di evitare la standardizzazione dei tipi di navi da fabbricarsi per limitate unità che risultino meglio adatte ai singoli servizi e di minor costo; o quanto meno quello di non richiedere la costruzione di navi dotate di ausiliari e di motori di propulsione uguali e di serie, ciò che è fonte di economia nella costruzione e nell'esercizio per la diminuzione dei tipi dei pezzi di rispetto (cfr.: G. LOJACONO, op. cit.: « In Inghilterra la riproduzione di navi dello stesso tipo è cosa corrente... e si può elencare il notevole numero di motori marini *identici* (ad es. del tipo Doxford)... mentre è noto che i cantieri inglesi sono restii a varianti alle *navi-tipo* e che fanno pagare a carissimo prezzo, spesso superiore al loro valore, allo scopo di evitarle »).

In Italia bisogna eliminare le spese che si fanno ad es. per costruire pochi esemplari di nuovi tipi di trattori agricoli in qualche grande cantiere navale (cfr.: Relazione Assemblea Finmeccanica 1951) senza avere nello stesso cantiere la completa preparazione tecnica e commerciale necessaria e la conoscenza completa dei mercati nazionali ed internazionali di macchine agricole; di costruire pochi piccoli motori da pescherecci, oppure attrezzarsi appositamente per riparare alcuni carri ferroviari o locomotive; di costruire infine cinque navi passeggeri *tutte tra loro identiche* assegnandone due ad un cantiere e tre ad un altro ecc. e senza un programma di rigorosa unificazione nei metodi di lavorazione e nelle costruzioni delle strutture o pezzi elementari e nell'impiego dei macchinari principali ed ausiliari di bordo. E così via.

mente che le cause estrinseche al processo produttivo cantieristico possono assumere per l'Italia delle dimensioni tali da giustificare quasi totalmente il maggior costo delle costruzioni navali in confronto di quelle inglesi. Rimarrà dunque aperto alla attività industriale e cantieristica tutto il campo delle possibilità intrinseche che sono ancora suscettibili di notevoli miglioramenti e che potranno e dovranno nel futuro consentire di competere degnamente coi costi di produzione internazionali.

b) Costo di produzione dell'acciaio.

Osservo subito che il fabbisogno annuo di acciaio per le costruzioni navali dei nostri cantieri, rispetto alla produzione attuale italiana e al consumo complessivo è modesta.

Con una attività cantieristica normale annua di 200.000 t.s.l. di costruzioni di naviglio (pari a 100.00 tonnellate di acciaio) essa rappresenta soltanto il 3,5 per cento della produzione siderurgica complessiva attuale (30) e diminuirà percentualmente con l'aumento del consumo complessivo del ferro che è da prevedersi nei prossimi anni anche in Italia in armonia con gli sviluppi della siderurgia internazionale stimolati dal piano Schuman nonchè dell'attuazione ormai prossima del programma Finsider a ciclo integrale (31),

(30) Nel 1951 si è avuta in Italia una produzione totale di acciaio grezzo di t. 3.048.000 di cui circa 2.340.000 di laminati a caldo (cfr.: *L'economia italiana nel 1951 - Confindustria e notizie FINSIDER*) con forte incremento rispetto al 1950 (2.362.400 t.) e già molto superiore all'anteguerra (1938). La richiesta cantieristica media di circa 100.000 tonn. anno di prodotti siderurgici corrispondente a circa 200.000 t.s.l. di nuovo naviglio (essendo necessaria in media una tonnellata di acciaio per 2 t.s.l.) costituisce il 3,3 per cento della produzione totale 1951. Il consumo attuale (1951) di acciaio nei nostri cantieri è stato eccezionalmente superiore alla media (di 175.00 t.) in dipendenza della costruzione ritardata e concentrata di nuove navi in base alla legge n. 75; di raddoppi e riparazioni scafi e di esportazioni di macchinari principali ed ausiliari di bordo.

(31) Secondo attendibili informazioni, l'attivazione completa del programma Finsider (Ing. Sinigaglia) nei suoi tre grandi impianti a ciclo integrale viene prevista per la fine del 1952. Dal prossimo 1953 dunque le officine di Cornigliano produrranno, a prezzi comparabili con quelli internazionali, circa 500.000 tonn. anno di laminati piatti di acciaio Martins (per scafi) incluse le lamiere leggere a caldo e a freddo di cui soltanto il 20 per cento potrà venire richiesta per le costruzioni navali dei nostri cantieri.

ciò che farà aumentare il consumo del ferro anche in Italia (32).

Al massimo, tra circa un anno, il costo nazionale dell'acciaio per scafi potrà venire equiparato a quello internazionale (33); ciò che consentirà di ridurre i costi di produzione delle navi costruite nei cantieri italiani di una percentuale oscillante dal 12 a 17 per cento secondo il tipo di navi, il loro dislocamento ed arredamento.

Tale titolo di maggiore spesa inciderà dunque sul costo delle costruzioni navali italiane per poco tempo ancora ed i provvedimenti da prendere da parte del Governo dovranno assumere un carattere provvisorio in relazione allo sviluppo del piano siderurgico Finsider.

c) Costo del denaro ed oneri fiscali.

1. È noto che il costo del denaro in Italia è tra i più elevati nel mondo dopo quello della Germania (34). Il tasso di interesse complessivo per finanziamenti a carattere industriale è nell'ordine dell'8÷9 per cento mentre nei Paesi con i quali l'Italia è in concorrenza esso

va da un minimo del 3 ad un massimo del 6 per cento. Questa condizione è di evidente svantaggio per poter competere con la concorrenza internazionale. Non è qui il caso di illustrare le cause cui normalmente va attribuita tale nostra condizione di inferiorità (35); ma essa è certamente un ostacolo che occorre prontamente rimuovere per mettere l'industria cantieristica italiana in condizioni di parità con quella straniera.

Devesi rilevare che una nave mercantile, quando viene impiegata per traffici internazionali nel libero mercato dei noli in valuta pregiata, e soltanto in questo caso, deve considerarsi un bene strumentale che, dovunque sia stato prodotto, costituisce un bene *extra-dogana* che trae le sue fonti di reddito pure in un mercato *extra-dogana* di valuta pregiata.

Altrettanto non si può riconoscere invece per le navi che esplicano i propri traffici marittimi esclusivamente nei mari territoriali e tra porti dello Stato. In questo caso le navi devono considerarsi alla stregua degli altri mezzi di trasporto nazionali; e quando esse sono destinate ad un pubblico servizio e sono remunerate in lire italiane, *debbono sostenere gli stessi oneri e gli stessi trattamenti di fa-*

(32) Cfr.: Relazione FINSIDER - esercizio 1951-52 all'assemblea ordinaria del 18 luglio 1951.

(33) Il costo totale del materiale metallico per le costruzioni navali con materiale italiano in cantieri italiani rappresenta mediamente poco più del 30 per cento del costo totale secondo il tipo della nave (cfr.: *Atti A.T.E.N.A.*, cit., nota 24).

Ad esempio, per una motonave moderna da carico secco tipo «Sidarma» da 6.344 t.s.l. con velocità di navigazione a pieno carico di miglia 14,5 all'ora (cfr.: nota 3) è stato determinato analiticamente il costo dei materiali ferrosi dello scafo, del macchinario principale ed ausiliario, al 1° giugno 1951 in lire 616,2 milioni se acquistato in Italia e in lire 435,1

milioni se acquistato all'estero. Sul costo totale della nave di lire 1.900 milioni costruita in Italia con materiale italiano, il materiale metallico pesa per il 38,8 per cento. Se la costruzione fosse stata invece eseguita in cantieri italiani, ma con materiale straniero la spesa totale sarebbe scesa a 1.628,5 milioni con una economia di 227,1 milioni pari al 14,5 per cento (tab. n. 11).

Nel caso di navi cisterne da 10.000 t.s.l. la percentuale calcolata con lo stesso criterio sale al 17,5 per cento.

(34) Cfr.: *Compendio Statistico italiano 1951*. Il tasso ufficiale di sconto medio nel 1950 viene riportato nella tabella n. 9.

TABELLA N. 9.

TASSO UFFICIALE DI SCONTO MEDIO ALLE BANCHE CENTRALI (ANNO 1950).

PAESI	Germania	Italia	Belgio	Olanda	Francia	Stati Uniti	Svizzera
Tasso di sconto . . .	6	4 %	3,75	3	2,5 %	1,75	1,50

(35) Tra esse si cita con frequenza una eccessiva prudenza di garanzia di rischi, una scarsa disponibilità

di capitali, un elevato costo di funzionamento delle Banche, per notevole complessità delle loro organizza-

vore che si usano in casi analoghi per i trasporti terrestri (36).

Nel caso dunque di soli servizi marittimi per traffici mercantili internazionali occorrono provvidenze generali di *carattere stabile* che consentano di ottenere i necessari finanziamenti ad un tasso almeno prossimo a quello delle nazioni concorrenti.

In analogia ad altri provvedimenti già adottati, lo Stato dovrebbe dunque assegnare alle costruzioni navali italiane destinate a traffici internazionali, un contributo di annualità (ad esempio fino a 15 ritenendo che una nave debba considerarsi ammortizzabile mediamente in 15

anni) di un valore attuale tale da compensare il maggior prezzo del denaro; e sembrerebbe anche da esaminare se fosse il caso, ed in quale forma, concedere la garanzia sussidiaria dello Stato agli Istituti finanziatori delle singole costruzioni autorizzati ad esercitare il credito (37).

Si dovrebbe pertanto studiare per questo settore dell'economia produttiva, un provvedimento che consentisse di ridurre le annualità di ammortamento delle navi in modo da mettere i gravami degli armatori italiani in condizioni equivalenti a quelle dei concorrenti esteri.

zioni, delle remunerazioni del personale; complessità delle procedure da svolgere per gli scambi con l'estero, eccessive spese di gestione delle banche e di raccolta di deposito ecc. Cfr.: *Moneta e credito*, n. 16, 4° trimestre 1951: Prof. MARIO MAZZANTINI. *È possibile ridurre i costi di gestione delle nostre banche?*

« Le banche italiane hanno ancora un margine di si-

curezza dei loro costi unitari: l'adeguamento del valore reale della massa di risparmio da esse amministrato a quello raggiunto nel 1938, essendo ancora agli 8/10 di quest'ultimo, e l'incremento naturale dei depositi in conseguenza del risparmio di nuova produzione in quanto tali fenomeni siano sopportabili dalla odierna organizzazione personale e degli sportelli (Tab. n. 10) ».

TABELLA N. 10.

COSTO DI GESTIONE DELLE BANCHE PER OGNI 100 LIRE AMMINISTRATE.

ITALIA.	FRANCIA (a)	BELGIO (b)	SVIZZERA (c)	U. S. A.
L. 4,15 % (1950)	L. 6,53 % (1949)	L. 3,50 % (1949)	L. 1,34 % (1949)	L. 1,51 (1949)
» 4,45 » (1949)	» 6,48 » (1948)	» 3,44 » (1948)	» 1,37 » (1948)	» 1,51 (1948)
» 4,88 » (1948)	» 3,28 » (1946)	» 3,25 » (1947)	» 1 — » (1938)	» 1,88 (1941)
» 2,16 » (1938)	—	» 2,05 » (1943)	—	» 4,03 (1934)

(a) Dai rapporti annuali della *Commission de controle des Banques* e dal *Conseil National du Crédit*.

(b) Dai rapporti annuali della *Commission Bancaire*.

(c) Dalla statistica della *Banca Nazionale Svizzera*.

(d) Dagli elementi pubblicati dalla *Federal Deposit Insurance Corporation*.

(36) La differenziazione tra i traffici marittimi nazionali ed internazionali, agli effetti economici, richiede anche una analoga discriminazione dei rispettivi provvedimenti finanziari o fiscali. Tale concetto è condiviso solo in parte da alcuni autorevoli economisti (Cfr.: LOJACONO, op. cit.). Essi lo accettano soltanto per la separazione della *navigazione fluviale o lacuale* dalla *navigazione marittima*; senza voler riconoscere che quest'ultima, nei casi particolari dei traffici tra porti di uno stesso Stato, assume caratteristiche economiche e politiche del tutto analoghe, non solo a quelle della navigazione interna o lacuale, ma soprattutto, quando si tratta di pubblici servizi sovvenzionati dallo Stato, delle ferrovie od autolinee in regime di concessione.

(37) La proposta trae la sua origine dalla disposizione legislativa contemplata nell'articolo 3 dello schema di provvedimento già approvato dal Senato il 23 febbraio 1951 (n. 1068) sui: « *Provvedimenti per l'esercizio ed il potenziamento delle ferrovie e di altri trasporti in regime di concessione* ». Nel caso delle costruzioni navali, concedendo un contributo statale, ad esempio del 3 per cento per 15 anni, si avrebbe un valore attuale della annualità che riduce del 17,3 per cento il valore dell'ammortamento; ciò che è equivalente ad una corrispondente riduzione del valore totale del finanziamento necessario all'armatore per la costruzione della nave pagabile in lire italiane.

2. Gli oneri fiscali che incidono sulle costruzioni navali dei nostri cantieri hanno necessità di venire ulteriormente alleggeriti oltre a quelli attualmente concessi in via temporanea che dovrebbero avere invece carattere permanente in modo da risultare paragonabili con quelli dei cantieri stranieri (38).

Non è certamente in questa sede che si possa sviluppare in modo particolareggiato il ponderoso problema. Si può affermare però in linea di massima, che l'opinione predominante di economisti italiani e stranieri, è quella di riconoscere la necessità di fare un nuovo e coraggioso passo *modificando* la attuale struttura fiscale della imposta generale sull'entrata I.G.E. (39).

Tale imposta, generalmente del 3 per cento su tutti i passaggi di beni e di servizi, ha provocato in Italia la tendenza di orientare le attività produttivistiche nel senso *della organizzazione verticale* della costruzione navale. I cantieri, per evitarne il carico sono indotti a costruire direttamente pezzi o meccanismi che invece potrebbero altrimenti venire forniti a minor costo e con produzione il più possibile omogenea e di serie.

(38) Le esenzioni fiscali in favore dell'industria delle costruzioni navali previste dal decreto legge 7 maggio 1948 n. 1121, e scadute al 31 dicembre 1951 sono state prorogate al 31 dicembre 1954. Sembra che anche dopo tale data esse dovrebbero aver efficacia, perchè trattasi di importazioni in franchigia di tutti i materiali e oggetti di dotazione o di ricambio occorrenti per l'esercizio delle navi mercantili, delle draghe, dei rimorchiatori-pontoni o dei pontoni di sollevamento nazionali, nonchè di tutti i macchinari finiti o di parti staccate da sistemarsi sulle navi.

Si devono pure mantenere le esistenti agevolazioni fiscali nei riguardi dei lavori di riparazione, modificazione e trasformazione navale *sia per conto di cittadini italiani che per conto di stati esteri e cittadini stranieri*.

(39) Viene spesso ripetuto che una delle *sfortune* dell'industria italiana in generale ed in specie della navalmeccanica è quella che l'I.G.E. costituisce per l'erario una imposta molto redditizia perchè produce un gettito complessivo che è il più elevato di qualsiasi altra imposta italiana. Essa perciò è così saldamente istituita che si trova molta difficoltà soltanto a discuterne la struttura e proporre delle modifiche.

L'I.G.E. si presenta con ottimi requisiti fiscali nei riguardi della produzione del reddito, in quelli della sua semplicità, uniformità e snellezza di applicazione, nella

Le nostre industrie navalmeccaniche, per sempre più migliorare la loro organizzazione ed evitare le critiche già messe in evidenza (40) hanno bisogno invece di muoversi e perfezionarsi nel senso della *organizzazione orizzontale* ormai affermatasi all'estero, della sempre maggiore specializzazione ed unificazione degli elementi di produzione.

Lo svantaggio attuale assume la maggiore sua importanza nella costruzione delle navi che sono destinate all'esportazione.

Una analisi recentemente eseguita del processo costruttivo attuale (41) ha portato alla conclusione che sul costo di una nave costruita con sani criteri economici ed organizzativi, secondo i metodi moderni della produzione, l'importo totale delle singole applicazioni dell'I.G.E. sui prodotti di sub-fornitura raggiungerebbe in Italia circa il 12-14 per cento del costo totale della nave.

Si riconosce che la semplice abolizione globale di un fattore così importante del reddito fiscale, per orientare l'industria delle costruzioni navali verso nuove direttive tecnicamente preferibili, non può attuarsi rapidamente e con facilità: ma si ritiene però che nel

sua flessibilità, nella difficoltà di grosse evasioni e nella possibilità di non difficili controlli, ecc.

L'I.G.E. ha però un effetto decisamente nocivo dal punto di vista degli affari e soprattutto dallo sviluppo industriale della Nazione, perchè tende costantemente e con larghissima diffusione a *deformare* la tecnica produttiva per evitare pagamenti successivi a catena e di spingerla verso gli orientamenti antieconomici che consentono di fare a meno delle sub-forniture. Favorisce perciò le organizzazioni industriali a struttura verticale e accentratrice con produzione diretta *dalla materia prima al prodotto finito* (che sono essenzialmente di tipo artigiano anche se attuate in grande) mentre fa abbandonare le iniziative a struttura orizzontale di costruzione delle parti elementari necessarie alla formazione del prodotto finito che riescono sempre di minor costo e che sono ormai la base di partenza delle più sviluppate economie industriali. Le singole parti elementari dovrebbero venire costruite da ditte specializzate e in larga serie, e non direttamente e in pochi esemplari nei numerosi cantieri di trasformazione e di montaggio, come invece avviene in Italia per la preoccupazione di ridurre al minimo i gravami fiscali ed in particolar modo quello dell'I.G.E.

(40) Cfr. nota (28).

(41) Dal rapporto dello *Standford Research Institute of California* del 10 novembre 1951. Op. cit. alla nota (24).

campo cantieristico, in attesa di innovazioni fiscali più radicali, dovrebbe attuarsi uno sgravio almeno parziale del complesso I.G.E. e che viene suggerito del 6 per cento circa, come ristoro di una quota parte dell'I.G.E. stessa pagata nei singoli passaggi a sollievo del costo totale del prodotto finito in cantiere. Ciò porterebbe ad una ulteriore diminuzione di costo complessivo delle navi.

d) *Provvedimenti di competenza del Governo.*

La succinta esposizione fatta consente di riassumere come segue le proposte di carattere generale che si ritiene possano venire prese in considerazione dal Governo per incamminarci rapidamente sullo studio di provvedimenti di carattere continuativo atti a risolvere la crisi cantieristica italiana che si ripercuote direttamente su tutta l'economia della nostra marina mercantile.

I tre provvedimenti qui di seguito elencati, di competenza governativa, potrebbero venire graduati secondo il tipo di nave, il suo dislocamento, la potenza installata nell'apparato motore e negli ausiliari di bordo entro i limiti massimi seguenti che dovrebbero potere essere suscettibili di variazione in diminuzione secondo la situazione obiettiva dell'economia nazionale all'atto delle ordinazioni di nuove navi:

- a) contributo provvisorio dello Stato sul costo del materiale metallico per lo scafo, l'apparato motore e gli ausiliari da stabilirsi secondo il tipo di nave e la potenza di motori installati, limitato nel tempo e cioè fino all'inizio della produzione di acciaio nazionale a prezzi internazionali . . . 12÷17 %
- b) contributo in annualità opportunamente stabilite oppure in capitale per compensare il maggior costo del denaro, per le costruzioni di navi per traffici extra dogana costruite con ca-

pitali italiani e da commisurare al costo effettivo del denaro all'atto dei singoli contratti di costruzione 12÷17 %

- c) ristoro forfaitario dell'I.G.E. sui diversi passaggi in relazione alle sub-forniture richieste e da computarsi nel costo della nave ultimata in cantiere prima della consegna all'armatore italiano o straniero e da concedersi soltanto alle navi da costruire per essere adibite a traffici extra-dogana 6÷6 %

Totale complessivo 30÷40 %

Si deve rilevare subito che i provvedimenti indicati, mentre incidono soltanto su cause estranee alla organizzazione tecnica interna di produzione di cantieri, raggiungono nel loro complesso l'importo massimo delle maggiorazioni di costo che si attribuiscono generalmente alla produzione cantieristica italiana nei confronti di quella inglese.

Devesi peraltro rilevare che il primo e terzo provvedimento determinerebbero una riduzione di spesa per l'armatore, dipendente da una vera diminuzione del costo di cantiere; mentre il secondo risulterebbe equivalente ad un compenso dato all'armatore, perchè, a pari onere di ammortamento complessivo, ma con un tasso di interesse inferiore a quello normale del mercato italiano, possa far fronte ad una spesa maggiore di costruzione.

Ciò dimostra che, come abbiamo accennato in principio, *non è soltanto il processo di produzione vero e proprio* dei cantieri che determina il maggior costo delle navi. L'attuale maggior costo di produzione cantieristico, pur essendo suscettibile di notevoli miglioramenti e di perfezionamenti, sarebbe già attualmente in grado di venire notevolmente ridotto se le condizioni generali economiche del Paese, di volume delle ordinazioni, di fornitura della materia prima, di costo del denaro e di pressione

fiscale potessero risultare paragonabili a quelle degli altri cantieri esteri (42).

La suddivisione in tre parti dei provvedimenti suggeriti viene da noi posta con solo carattere indicativo ed è suscettibile di perfezionamenti. Il contributo di cui al punto a) dovrebbe avere una durata limitata e venire concesso soltanto per le costruzioni navali eseguite con materiali metallici nazionali prodotti prima dell'entrata in funzione dei nuovi impianti Finsider a ciclo integrale; e ciò per evitare che il vantaggio concesso possa estendersi anche a quei cantieri che riuscissero a procurarsi acciaio da scafo di importazione a prezzo internazionale (ad esempio dalla Germania oppure anche dal Giappone) come sembra che sia avvenuto (ed è comprensibile) per qualche caso di costruzioni di navi con i contributi globalmente concessi dalle leggi 8 marzo 1949, n. 75 e 5 settembre 1951, n. 902.

Così pure il contributo di cui al punto b) dovrebbe assegnarsi soltanto alle costruzioni

eseguite con finanziamenti italiani ad alto tasso di interesse; mentre invece il ristorno forfetario dell'I.G.E. dovrebbe estendersi a tutte le navi costruite in Italia per servizi internazionali (extra-dogana) siano esse per la bandiera italiana o per quelle straniere che hanno tutte una parità di condizioni nel mercato dei noli.

Il contributo statale complessivo dovrebbe venire concesso non in base al costo della nave od alla potenza installata nel suo apparato motore come viene previsto dalla ricordata legge n. 75; bensì con un parametro variabile opportunamente studiato e riferito al tipo di nave da costruire in armonia con le tre voci di contributo sopra indicate.

La ragione della proposta che facciamo di una modificazione del genere per le prossime provvidenze a carattere stabile da studiare relative alla costruzione delle navi mercantili, trae origine dall'esame del consuntivo dei contributi concessi con la ricordata legge n. 75 e che risultano dalla Tabella n. 12.

(42) Cfr.: Ing. LOJACONO, op. cit. alla nota (6). Ripor-
tiamo i dati essenziali riassuntivi del costo di una nave
nei nostri cantieri in confronto di costi inglesi. La media

dei costi italiani per diversi tipi di navi (di cui il tipo
preso ad esempio è sufficientemente orientativo) può
dedursi dalla tabella n. 11.

TABELLA N. 11.

COSTO DI COSTRUZIONE DI UNA NAVE DA CARICO SECCO TIPO «SIDARMA»

di 6.344 t. s. l. (in milioni di lire).

TIPO DI PRODUZIONE	COSTO DI COSTRUZIONE					
	nei cantieri nazionali		nei cantieri inglesi		nei cantieri nazionali con materiale straniero	
		%		%		%
a) Scafo e allestimento	1.284.6	100	741.2	57,7	1.089.4	85 -
b) Completamento in cantiere dell'apparato motore . .	261.3	100	165.6	63,3	228.3	87,3
c) Costruzione motore	359.7	100	236.7	65,7	310.8	85,1
	1.905.6	100	1.143.5	62,2	1.628.5	86,1

Maggior costo italiano rispetto a quello inglese:

con materiale italiano	milioni	762.1	pari al	40 %
» » straniero	»	277.1	»	14.5 %

TABELLA N. 12.

COSTO DELLE NAVI AMMESSE AI BENEFICI DELLA LEGGE 28 MARZO 1949, N. 75

E VALORI TOTALI E SPECIFICI DEL CONTRIBUTO STATALE.

TIPO DI NAVI	Numero	t. s. l. totali	Costo della nave (all'inizio) lire	Ammontare totale dei benefici di legge lire	Costo medio per t. s. l. lire	Contributo di legge medio per t. s. l.
1. Navi passeggeri e miste . . .	11	109.450	57.688.281.047	15.451.534.163	527.500	142.000
2. Navi cisterna	8	44.287	11.827.016.038	3.919.958.227	267.000	88.500
3. Navi di tipi speciali . . .	13	14.506	8.279.317.932	2.328.591.149	570.000	160.000
4. Navi da carico secco . . .	15	21.218	7.556.520.323	2.299.963.749	355.000	108.000
6. Navi da pesca	210	29.884	18.164.130.097	5.644.069.209	608.000	188.000
Totali . . .	257	219.345	103.515.265.437	29.644.116.497	472.000	135.300

Agli effetti dello sforzo economico complessivo da sostenere per ottenere il massimo rendimento produttivo, le navi cisterna risultano le più a buon mercato, con un costo per t.s.l. di sole 267.000 lire; esse hanno anche richiesto conseguentemente il più basso contributo governativo per unità di stazza lorda (lire 88.500 per t.s.l.). Poichè (al 1° gennaio 1952) le cisterne rappresentavano soltanto il 18,8 per cento della nostra flotta mercantile — t.s.l. 567.116 sul totale di t.s.l. 3.031.275 — (Tabella n. 1) un aumento di nuove unità da costruire, come previsto dallo schema di legge n. 2511 riportato alla nota (3) viene anche sotto questo aspetto riconosciuto utile.

I benefici maggiori della legge n. 75 dal punto di vista unitario sono stati assegnati alle navi da pesca (188.000 lire per t.s.l.) che sono di non elevato dislocamento e che perciò risultano del più alto costo per t.s.l. Poichè le navi piccole richiedono una maggiore spesa unitaria di quelle di maggiore tonnellaggio, la discriminazione del contributo statale dovrebbe tenere conto oltre che del tipo di nave, anche del suo dislocamento. Tale criterio del resto è stato già accettato dal Ministro, sia per il caso della costruzione del naviglio di cabotaggio, già rilevato (nota 23, disegno di legge

n. 2608), come per quello della costruzione delle nuove navi cisterna (43).

(43) Nello schema di provvedimento ricordato per la costruzione di nuove navi cisterna (cfr. nota (3), n. 2511, della Camera dei deputati) si stabilisce un contributo statale massimo di lire 60.000 per t.s.l. per nave cisterna di oltre 10.000 t.s.l. con riduzione dell'1 per cento per ogni mille o frazione inferiore alle 500 t.s.l. Si determina in tal modo il tipo di nave, la sua portata e l'importo del contributo massimo.

Tale contributo massimo rappresenta il 28,8 per cento rispetto al costo consuntivo totale della nave cisterna che, in base alla applicazione della legge n. 75 è risultato in media di lire 267.000 per t.s.l. (tabella n. 12).

Il contributo statale massimo così previsto risulta inoltre inferiore alla media del contributo già concesso dalla legge n. 75 di lire 88.000 per t.s.l. di nave cisterna (33,5 per cento) ed è suscettibile di ulteriore riduzione in seguito ad istanze-offerte presentate dai concorrenti al beneficio. Si ritiene che questo procedimento di concessione con offerte di ribasso possa venire applicato anche tenendo conto della possibilità di impiego di acciaio al prezzo internazionale (che in Italia verrà fornito dalle acciaierie a ciclo integrale a partire dal prossimo anno oppure acquistato anche subito all'estero extra-dogana). Esso potrà influire decisamente sulla riduzione del contributo statale (fino ad es. lire 50.000 t.s.l.) e stimolare gli interessati (costruttori ed armatori) a diminuire ulteriormente i costi di produzione e i prezzi di acquisto.

Nelle modalità di applicazione di questa nuova legge n. 2511 per la costruzione di cisterne si deve riconoscere un deciso progresso rispetto al precedente, n. 75, sia per la riduzione del contributo governativo che per la specificazione di esso ad un determinato tipo di nave.

* * *

Le considerazioni svolte in questo capitolo hanno soltanto lo scopo di dare il necessario risalto all'importanza del problema dell'assetto tecnico ed economico dei cantieri italiani strettamente connesso con quello dell'efficienza della nostra marina mercantile e del suo futuro sviluppo.

I termini posti per quanto riassuntivi e, per loro natura, soltanto indicativi, mettono ancora una volta in evidenza le necessità di risolverlo adeguatamente con la più completa comprensione da parte del Governo, degli armatori, dei dirigenti e lavoratori navalmeccanici, poichè ormai le condizioni necessarie non risultano più eccessivamente onerose e vengono delineate in modo da consentire una valutazione sufficientemente esatta delle possibilità e sviluppi futuri degli elementi in gioco.

Assicuriamo infine il Ministro che questo nostro contributo di studio critico della attuale

situazione cantieristica e di quella della flotta della marina mercantile, ha il solo scopo di confortarlo dell'appoggio della nostra 7^a Commissione permanente nell'opera che egli ha già intrapresa e di cui si riconoscono gli apprezzabili risultati conseguiti ed in via di attuazione.

3. - TRAFFICO MERCANTILE MARITTIMO.

a) *Sviluppo dei traffici marittimi nei porti dello Stato.*

Dobbiamo subito rilevare che il traffico marittimo complessivo nei porti nazionali è in promettente aumento, sia per il trasporto di merci che di passeggeri.

Notevole è la constatazione dell'aumento complessivo di traffico tra i singoli porti dello Stato (traffico interno) che nel 1951 tra arrivi e partenze, rispetto al 1949 è stato del 21,5 per cento per le merci e del 18 per cento per i passeggeri (Tabella n. 13).

TABELLA N. 13.

TRAFFICO MARITTIMO COMPLESSIVO NEI PORTI DELLO STATO.

ANNI	1949		1950		1951	
	arrivi	partenze	arrivi	partenze	arrivi	partenze
a) Numero navi:						
nello Stato	94.871	95.211	100.755	101.245	105.749	106.028
estero	11.268	10.848	11.639	11.133	12.407	11.760
Totali	106.139	106.059	112.394	112.378	118.156	117.788
b) Tonnellate di carico:						
nello Stato	5.555.677	5.102.268	5.713.208	5.334.486	6.350.709	6.568.321
estero	18.302.228	2.951.624	19.485.491	2.788.313	24.519.889	3.972.303
Totali	23.857.905	8.053.892	25.198.699	8.122.799	30.870.598	10.540.624
c) Passeggeri:						
nello Stato	2.250.274	2.262.645	2.476.206	2.392.765	2.638.634	2.611.908
estero	135.295	368.275	180.567	301.605	168.749	252.771
Totali	2.385.569	2.630.920	2.656.773	2.694.370	2.807.383	2.864.679

TABELLA N. 14.

VARIAZIONI DI TRAFFICO CON L'ESTERO.

Merci:

in arrivo (importazioni)	+ 34 %
in partenza (esportazioni)	+ 34 %

Passeggeri:

in arrivo dall'estero	+ 24 %
in partenza per l'estero	— 31 %

Le variazioni di traffico in arrivo e partenza dall'estero all'Italia invece, nei due anni considerati denotano una forte flessione nelle partenze dei passeggeri e un aumento negli arrivi; ciò che sembra in gran parte dipendere dal-

l'orientamento attuale del turismo transoceanico che preferisce iniziare nei propri viaggi con la visita dell'Italia per ultimarli all'imbarco per il ritorno nei porti continentali del nord.

L'aumento del traffico marittimo delle merci non è limitato ai soli porti italiani. Esso si manifesta, con diversa entità in tutti i maggiori porti continentali europei, ma è notevole soprattutto nel Mediterraneo dove ha superato i valori dell'anteguerra; ciò che ci indica che l'attività marinara mediterranea è anch'essa in sensibile sviluppo. (Tabella n. 15).

TABELLA N. 15.

TRAFFICO MERCANTILE MARITTIMO NEI PRINCIPALI PORTI CONTINENTALI EUROPEI
(in milioni di tonn.)

Porti continentali europei	Rotterdam	Amburgo	Copenaghen	Anversa	Marsiglia	Genova	Amsterdam	Le Havre	Brema	Rouen
Traffico merci 1938 . . .	42	25.7	6.2	23.5	9.9	7.3	5.6	6.6	8.9	7.7
Traffico merci 1948 . . .	22	9.5	6.5	9.5	11.3	7.6	5-	10.1	6.6	9.2
Traffico merci 1950 . . .	28.9	11-	7.4	11	12.2	8-	5.2	9.9	5.9	7.6
% del 1950 rispetto al 1948	+ 31,4	+ 16	+ 12,8	+ 16-	+ 8	+ 5,2	+ 4	- 2	- 10,6	- 17,0

Anche il nostro traffico mercantile *interno* tra i porti tra lo Stato ha avuto un aumento notevole che mette in evidenza l'importanza assunta dagli scambi commerciali di merci e passeggeri tra la parte continentale della Repubblica, le sue maggiori isole e gli arcipelaghi. (Tabelle n. 13 e n. 16).

TABELLA N. 16.

MOVIMENTO MERCANTILE MARITTIMO NEI MAGGIORI PORTI ITALIANI CON TRAFFICO ANNUO SUPERIORE AL MILIONE DI TONNELLATE DI MERCE (COMPLESSIVE IN ARRIVO E PARTENZA).

	1938	1949	1950	Variazioni del 1950 rispetto al 1949
Bari	—	1.404.103	1.633.385	+ 16,3 %
Genova	7.273.292	7.565.086	8.001.511	+ 5,76 %
La Spezia	977.000	1.573.587	1.983.104	+ 26,1 %
Livorno	1.896.000	1.596.402	1.614.838	+ 1,2 %
Napoli	2.439.000	2.587.570	3.717.913	+ 43,7 %
Savona-Vado	2.443.000	3.141.235	2.689.181 (1)	- 14,4 %
Trieste	3.364.000	2.286.896	3.495.456	+ 52,8 %
Venezia	3.971.000	3.209.322	3.704.641	+ 18,4 %

(1) La diminuzione dipende essenzialmente da una forte contrazione di arrivo del carbone fossile e dagli oli minerali. La costituzione preponderante del traffico del Porto di Savona può suddividersi come segue (1950): carbone 54 %; oli minerali 24 %; merci varie 22 %. — Totale 100 %.

Questo sviluppo del traffico marittimo interno italiano, unito alla caratteristica della nostra marina mercantile di essere essenzialmente mediterranea, determina la particolare fisionomia della nostra flotta, nella quale predomina il naviglio di medio tonnellaggio in proporzioni assai più elevate di quanto non si riscontri nelle flotte di altre nazioni continentali che invece svolgono prevalentemente traffici oceanici (44).

I traffici marittimi che maggiormente ci interessano sono naturalmente quelli della bandiera italiana. Su di essi anche quest'anno, come per il passato hanno fatto gli altri relatori, dobbiamo richiamare l'attenzione del Governo e del Senato; ed in particolare sui traffici della marina sovvenzionata di preminente interesse nazionale (P.I.N.) e quelli pure sovvenzionati minori dei servizi commerciali e postali di carattere locale.

Non trattiamo quindi delle condizioni dell'armamento libero che trae le fonti del suo reddito completamente dalla propria iniziativa commerciale e marinara.

b) Marina mercantile sovvenzionata dallo Stato.

1. Società di preminente interesse nazionale (P.I.N.). — Delle cinque Società marittime: Italia, Lloyd Triestino, Adriatica, Tirrenia e Marittima Nazionale che appartengono al gruppo finanziario Finmare dell'I.R.I., le prime quattro svolgono servizi di linee sovvenzionate dallo Stato.

Nel 1950 la Finmare utilizzava una flotta di 87 unità (75 proprie e 12 noleggiate) per t.s.l. 479.599 pari al 17 per cento della flotta mercantile italiana complessiva (45).

(44) Le 1071 navi superiori alle 100 t.s.l. della nostra marina mercantile al 30 giugno 1951 sommavano ad un totale di 2.917.323 t.s.l. (tab. n. 6) con una media per nave di 2.700 t.s.l. La Marina mercantile francese, al 1° gennaio 1952, con sole 726 navi superiori alle 100 t.s.l. raggiungeva 3.173.224 t.s.l. con una media di 4.360 t.s.l. per nave. Rispetto a quella della flotta italiana la nave media francese ha dunque il 61 per cento di maggiore stazza lorda.

Tale differenza è un indice che mette in evidenza la differenza del tipo di servizi effettuati dalle due flotte.

(45) Cfr.: *Relazione e bilancio del quattordicesimo esercizio* (1° luglio 1950-30 giugno 1951) della Società Finanziaria marittima per azioni FINMARE.

Se si tiene conto che al termine delle ostilità (1945) il tonnellaggio superstite globale delle Società del gruppo si era ridotto a sole circa 108.000 t.s.l. si deve riconoscere che lo sforzo ricostruttivo è stato notevole (di 370.600 t.s.l. pari all'80 per cento dell'attuale flotta).

Per la ricostruzione del proprio naviglio distrutto dalla guerra la Finmare ha beneficiato, in base alla legge n. 75 dei contributi di Stato per 137.170 t.s.l. (pari al 65 per cento) del totale di t.s.l. 219.345 costruite in applicazione di tale legge (Tabella n. 12). Inoltre altre 87.200 t.s.l. sono state costruite dalla Finmare con i benefici concessi dal Governo Militare Alleato (G.M.A.) di Trieste. In totale un complesso di 224.370 t.s.l. della Società di navigazione Finmare è stato costruito con contributi governativi su complessive 479.599 t.s.l. preesistenti della propria flotta (46,5 per cento) per un valore totale di benefici concessi da parte dello Stato che ha superato i 30 miliardi.

Si deve quindi riconoscere che quasi i due terzi dello sforzo ricostruttivo della marina mercantile determinato dalle provvidenze governative italiane è andato a favore del complesso di Società in esame e che esse hanno inoltre avvantaggiato per altra cospicua parte dei benefici G.M.A. Pertanto le navi P.I.N. si presentano oggi notevolmente ammodernate e in pieno sviluppo di attività e portano degnamente la nostra bandiera su tutti i mari del mondo (46).

Il traffico che esse assolvono è in aumento (Tabella n. 17) in armonia con il traffico internazionale. In conseguenza anche l'andamento delle entrate corrispondenti da parte delle Società sono in aumento (Tabella n. 18), tanto che la assemblea degli azionisti della Società

(46) Da questa constatazione deriva che il complesso delle navi mercantili della marina libera sono mediamente più vecchie di quanto risulti per la intera flotta mercantile italiana (tabella n. 7). Pertanto il problema del rimodernamento del naviglio assume importanza essenziale soprattutto per l'armamento libero, perchè esso è già in via di risoluzione per la marina sovvenzionata delle Società di navigazione I.R.I. che hanno prevalenza di capitale di proprietà dello Stato.

Il tonnellaggio di nuove navi costruito in base alla legge n. 75 è stato di 82.175 t.s.l. per la marina libera ed è risultato pari soltanto al 3,3 per cento della sua flotta complessiva.

finanziaria Finmare ha approvato il pagamento a decorrere dal 29 dicembre 1951 di un dividendo di lire 32,50 per azione (6,65 per cento del valore nominale); le assemblee degli azionisti delle Società di navigazione del gruppo

hanno potuto assegnare alle azioni un dividendo dell'8 per cento sul valore nominale delle azioni alla Società « Italia » (1950) e, in base alle rispettive convenzioni con lo Stato, del 4 per cento per ciascuna azione delle altre Società.

TABELLA N. 17.

TRAFFICO ASSOLTO DALLE SOCIETÀ MARITTIME DEL GRUPPO « FINMARE »

ANNI	1947	1948	1949	1950
Viaggi effettuati (numero)	2.534	2.856	3.252	3.376
Miglia percorse	1.836.133	2.901.038	3.264.343	3.506.924
Passeggeri (numero)	502.822	653.358	728.903	820.233
Merci (tonn.)	1.246.425	1.635.547	1.476.805	1.572.814

TABELLA N. 18.

INTROITI DEL TRAFFICO DELLE SOCIETÀ DI NAVIGAZIONE « FINMARE »

(in milioni di lire)

ANNI	1947	1948	1949	1950	Aumento (1) %
Noli passeggeri	5.104	16.699	21.699	25.596	+ 18
Noli merci	6.098	12.338	13.709	13.943	+ 1,8
Compensi noleggi da terzi (escluse consorelle)	620	70	158	358	+ 126,5
Proventi diversi del traffico	197	326	455	548	+ 20,4
Totale	12.019	29.433	36.021	40.445	+ 11,7

(1) Aumento percentuale degli introiti del 1950 rispetto al 1949.

Si deve notare però che mentre sono in aumento tanto i traffici quanto i corrispondenti introiti (ciò che consente di concedere agli azionisti degli utili che, come abbiamo rilevato, in alcuni casi sono notevoli) il contributo finanziario dello Stato a copertura del disavanzo di gestione complessivo messo in rilievo dalle Società, anziché diminuire, aumenta del-

l'11,6 per cento (Tabella n. 19) passando da 8.784 milioni nel 1949 a 9.804 milioni nel 1950.

Rileviamo inoltre che i contributi stessi vengono concessi sia dal Ministero della marina mercantile che da quello del tesoro in base ad una particolare sovvenzione riservata; sembra necessario semplificare le esistenti disposizioni a scopo di chiarezza e per raggiungere una

unità di indirizzo e maggiore facilità di controllo parlamentare in materia (47).

Le risultanze riassuntive dell'esercizio delle Società P.I.N. ci indica, per lo meno, che l'attuale sistema delle sovvenzioni e delle integrazioni di bilancio fatte alle singole Società e *non all'intero complesso del gruppo Finmare* (per poter in tale modo, e come sembrerebbe naturale compensare i bilanci più magri con i risultati migliori degli altri) ha bisogno di essere riveduto e reso più aderente alla realtà effettiva dei servizi richiesti dallo Stato ad un complesso industriale avente la maggioranza di capitali in mano allo Stato stesso, per un servizio richiesto da superiori interessi nazionali.

Non è difatti corrispondente ad una chiara amministrazione del denaro pubblico ammettere che, verificandosi un aumento del traffico e dei rispettivi introiti dei noli in gran parte in valuta pregiata, dopo il notevole ammodernamento e potenziamento della flotta ottenuto con il contributo dello Stato, si debba giungere al

(47) Nel capitolo n. 58 dello stato di previsione in esame è stanziata la somma di 6.831 milioni (uguale a quella dell'esercizio precedente) per sovvenzioni alle Società assuntrici di servizi marittimi e compensi per speciali trasporti con carattere postale e commerciale. Di essi 1.442 milioni dovrebbero venire impegnati per i servizi minori. I 5.389 milioni rimanenti sono destinati alle sovvenzioni e integrazioni P.I.N. Ma essi costituiscono solo una parte delle sovvenzioni e integrazioni concesse o da concedere che, per il 1950 sommano invece a 9.804,2 milioni (tabella n. 19).

Questa notevole differenza tra stanziamenti ed impegni effettivi ad essi superiori dà motivo al Ministro della marina mercantile di non riconoscere sufficiente lo stanziamento accordato dal suo collega del Tesoro sul capitolo 58. Per nostro conto questa differenza non ci consente di esprimere un giudizio sull'importante questione, in quanto che essa trae origine tra l'altro dal fatto che lo Stato contribuisce *soltanto in parte sul capitolo 58* dello stato di previsione in esame; una seconda parte (per quanto relativamente minore) viene corrisposta in base a speciali convenzioni riservate facenti carico direttamente al bilancio del *Ministero del tesoro* e che non risultano nella diretta competenza del Ministero della marina mercantile; ciò che avviene ancora in base al disposto del regio decreto-legge 7 dicembre 1936, n. 2081, per la società Italia.

Si concedono due sovvenzioni (Tesoro e Marina mercantile) ed una integrazione (Marina mercantile). Sembra necessaria quindi una maggiore unificazione, omogeneità d'indirizzo e semplificazione.

risultato di aumentare, sulle linee sovvenzionate, non soltanto il contributo complessivo statale, ma anche quello riferito al miglio percorso (48).

Occorre rilevare che non sembra si possa accettare senza riserva, che una società di navigazione appartenente all'*holding* dell'I.R.I., riceva dei contributi statali e contemporaneamente assegni dei dividendi apprezzabili ai propri azionisti, tra cui non bisogna dimenticare che *vi è una minoranza di privati che ne godono direttamente* essendo possessori di azioni Finmare regolarmente quotate in borsa. Riteniamo quindi necessario pregare il Ministro di rivedere tutta la attuale legislazione delle sovvenzioni e dei contributi alle Società P.I.N.

Oggi lo Stato interviene in modo molto oneroso perchè contribuisce con 9,8 miliardi anno a mettere in pareggio i bilanci economici e dare un utile alle azioni delle Società P.I.N. le quali introitano noli complessivamente per circa 40,4 miliardi (1950). Ne segue che il disavanzo coperto dallo Stato per sanare i bilanci delle Società dotate di flotte, profondamente rinnovate con contributi dello Stato, assume un valore dell'ordine del 24 per cento degli introiti lordi dei noli stessi (Tabella n. 21).

Si riconosce che il problema si presenta in modo complesso e di non semplice soluzione. Riteniamo tuttavia prospettare i termini essenziali perchè sembra che esso debba risolversi almeno parzialmente per quei casi di linee di interesse nazionale preminente che assolvono traffici *extra-dogana* su mercato internazionale dei noli. Per esse una rivalutazione adeguata delle sovvenzioni stabilite dalle convenzioni potrebbe venire fissata in valori tali da *eliminare in modo definitivo* l'attuale in-

(48) Non basta, per giustificare questa situazione, affermare che l'aumento del contributo statale complessivo *per miglio percorso* dipende quasi esclusivamente dall'aumentato costo internazionale di alcune materie prime di consumo (combustibili); perchè l'aumento del traffico porta degli aumenti di introiti che vengono remunerati in base *al costo totale* del servizio nella libera concorrenza internazionale; mentre l'aumento di costo di uno soltanto o di alcuni dei fattori elementari del servizio influisce invece esclusivamente sul *costo marginale* di esso.

Non si ravvisano perciò i motivi per cui vengano complessivamente riconosciuti accettabili gli aumenti del contributo per miglio, ad es. del Lloyd Triestino.

TABELLA N. 19.

SOMME SPETTANTI PER SOVVENZIONI ED INTEGRAZIONI ALLA SOCIETÀ P. I. N.

DA PARTE DELLO STATO.

(in milioni)

	Italia		Lloyd Triestino		Adriatica		Tirrenia		TOTALE	
	1949	1950	1949	1950	1949	1950	1949	1950	1949	1950
a) Sovvenzione . . . mil.	104.7	114.6	28.3	25.1	21.7	21 -	28.7	34.1	183.4	194.8
b) Integrazione	—	—	3.772.6	4.197.7	2,309.9	2.198.9	2,518.2	3,212.8	8.600.7	9.609.4
	104.7	114.6	3.800.9	4.222.8	2.331.6	2.219.9	2.546.9	3.246.9	8.784.1	9.804.2
Aumento in % del 1950 rispetto al 1949		+ 9,45		+ 11,1		- 4,7		+ 27,4		+ 11,6

TABELLA N. 20.

CONTRIBUTO COMPLESSIVO DELLO STATO (SOVVENZIONI E INTEGRAZIONI) PER MIGLIO

EFFETTUATO DA LINEE SOVVENZIONATE P. I. N.

	Italia		Lloyd Triestino		Adriatica		Tirrenia		Totale	
	1949	1950	1949	1950	1949	1950	1949	1950	1949	1950
a) Totale contributo dello Stato (milioni)	104.7	114.6	3.800.9	4.222.8	2.331.6	2.219.9	2.546.9	3.246.9	8.784.1	9.804.2
b) Miglia percorse (migliaia)	1.187.5	1.366.3	905.2	956.9	680.4	698 -	491 -	580.7	3.264.1	3.601.9
c) Variazione del migliatico del 1950 rispetto 1949 %		+ 15		+ 5,7		+ 2,5		+ 18		+ 10,3
d) Contributo per miglio in lire	88 -	83,5	4.200	4.420	3.420	3.180	5.120	5.600	2.672	2.720
e) Variazione del contributo del 1950 rispetto al 1949 %		- 5,4		+ 5,2		- 7,0		+ 9,3		+ 1,8

TABELLA N. 21.

INTROITI DEI NOLI E SOVVENZIONI DELLE SOCIETÀ DI NAVIGAZIONE P. I. N. « FINMARE ».

	Introiti dei noli	Migliatico	Introito per miglio	Contributo dello Stato per miglio	
	milioni	migliaia	lire		
Anno 1949	36.021	3.264	11.000	2.680	24,4 %
Anno 1950	40.445	3.506	11.500	2.750	24 %
Aumento in % del 1950 rispetto al 1949	+ 12,3 %	+ 7,4 %	+ 4,55 %	+ 2,6 %	

tegrazione annuale dei bilanci per colmare i disavanzi, attingendo alle tre fonti che abbiamo ricordate e contribuire quindi a compensare i servizi richiesti nell'interesse dello Stato soltanto con una unica quota fissa opportunamente commisurata alla entità dei servizi stessi.

La nostra 7^a Commissione prega il Ministro di prendere in esame la importante questione per risolverla sollecitamente in modo conforme alle necessità di una rigida e chiara amministrazione dei denari dello Stato.

2. - *Servizi sovvenzionati minori commerciali e postali.* — Il problema dei servizi sovvenzionati minori di carattere locale deve venire considerato con criteri diversi da quelli relativi alle grandi linee P.I.N. mentre attualmente non vi è una sostanziale diversità di trattamento. In questo caso si deve soddisfare a servizi di pubblico trasporto tra porti dello Stato non più pagati in valuta internazionale, bensì pagati in lire italiane e soggetti ad un sistema di tariffe vincolate perchè stabilite e controllate dallo Stato in modo perfettamente analogo e quanto si verifica nei trasporti pubblici terrestri. Nella loro maggioranza essi si attuano in regime di monopolio e solo in alcuni casi debbono sostenere la concorrenza con traspor-

ti terrestri costieri automobilistici o ferroviari (49).

Questa particolare situazione (che a mio avviso dovrebbe esaminarsi con uno stesso criterio anche per i servizi della « Tirrenia » almeno limitatamente alle linee sovvenzionate Napoli-Palermo e periplo italo in concorrenza con le ferrovie dello Stato e con noli di passaggio convenzionati che tengono conto delle tariffe ferroviarie; e infine anche sulle linee della Sardegna (50) con noli pure convenzionati in lire italiane) richiede una modificazione all'attuale regime di sovvenzioni, che sono state di volta in volta stipulate con le singole Società esercenti, in base alla legge 23 gennaio 1941, n. 52 e che contemplano un regime misto di contributo dello Stato costituito da una sovvenzione ordinaria e da una sua integrazione per coprire il disavanzo di

(49) Ad esempio la linea marittima Napoli-Sorrento-Capri subisce la concorrenza della ferrovia Circumvesuviana che collega Napoli con Sorrento; la Napoli-Capri-Positano-Amalfi quella delle autolinee della penisola Salentina; la Messina-Milazzo-Lipari quella ferroviaria ed autostradale nel tratto Messina-Milazzo; la linea Trieste-Grado quella dei servizi di cornice automobilistici da Trieste a Venezia, ecc.

(50) Linee Civitavecchia-Olbia; Genova-Livorno-Porto Torres; Genova-Sardegna-Palermo; linee locali sarde; periplo Adriatico-Sicilia-Tirreno.

gestione, in modo analogo a quanto si attua per i servizi P.I.N.

In proposito è già all'esame del Senato la legge n. 1747-*Urgenza* (51) che la nostra 7^a Commissione ha discusso e che riordina il regime finanziario delle linee marittime minori nel senso desiderato. Ci auguriamo che essa possa rapidamente venire approvata.

Trattasi di disciplinare un servizio di non trascurabile importanza che collega sostanzialmente le isole minori con i porti nazionali continentali o della Sicilia di cui occorre determinare in modo concreto, non soltanto le caratteristiche economiche e finanziarie dipendenti dal traffico passeggeri e merci e dalla frequenza delle corse nautiche che si ritiene indispensabili di effettuare, ma anche quelle della flotta necessaria e del tipo di navi da adottare e per le quali dovranno prendersi decisioni opportune in campo governativo di tecnica marinara. Tuttavia si può precisare che tutto il complesso dei servizi necessari richiede una flotta di 20 nuove navi per un totale di 10.200 t.s.l. in confronto dell'attuale tonnellaggio complessivo di 9.720 t.s.l. di vecchie navi ormai non più idonee ai servizi, soprattutto per la loro vetustà ed elevato costo di esercizio che dovrebbero gradualmente venire radiate e sostituite.

Trattasi di percorrere un complesso di 360.927 miglia all'anno (attualmente - 1951 - se ne effettuano 305.441) con un contributo da parte dello Stato di sovvenzioni che dovrebbero trovare capienza negli stanziamenti del bilancio ordinario (capitolo 58) in aggiunta a quelli necessari per le sovvenzioni alle linee marittime di preminente interesse nazionale. La spesa dello Stato per i servizi minori è

(51) Disegno di legge n. 1747-*urgenza*: « Ordinamento dei servizi postali e commerciali marittimi di carattere locale », presentato al Senato il 22 giugno 1951.

(52) Il contributo statale medio di lire 4.720 per miglio di percorso delle linee sovvenzionate minori è notevolmente superiore al contributo medio per miglio concesso alle linee P.I.N. che è stato di lire 2.750 per miglio (tabella n. 21). Trattasi nel caso in esame di un esercizio marittimo esercitato con piccole navi da 400 a 600 t.s.l. con non elevata velocità (non oltre le 14 miglia) e quindi modesto macchinario ed armamento limitato all'equipaggio richiesto per traffici costieri prevalentemente diurni, senza onerosi servizi di camera e di mensa.

stata di lire 1.442.659.855 nel 1951 corrispondente a lire 4.724 per miglio effettuato. Tale cifra unitaria sembra che possa efficacemente ridursi realizzando un notevole miglioramento del naviglio (52) anche con un aumento del migliatico sovvenzionato avendo l'avvertenza di impiegare razionalmente le navi con opportuni turni ed orari delle corse nautiche.

Notiamo al riguardo che le sei Società esercenti le linee minori ricevono una sovvenzione per miglio percorso tra loro diversa (Tabella n. 22); e che le linee a maggior traffico (Fiumana, Eolia e Partenopea) hanno le sovvenzioni per miglio minori. Ciò induce a ricordare al Ministro che nel nuovo ordinamento delle sovvenzioni per le linee minori si tenga conto della possibilità della diminuzione del contributo dello Stato con l'aumento del traffico riconosciuto necessario e richiesto specialmente sulle linee che hanno una apprezzabile attività turistica.

4. - PROBLEMI DELLA PESCA.

La particolare attenzione della nostra Assemblea è stata sempre richiamata sui problemi della pesca, tutte le volte che negli anni passati si è discusso il bilancio della Marina mercantile. Anche in questo nostro nuovo esame dobbiamo ritornare nell'argomento, non soltanto per limitarci a riconoscere che apprezzabili progressi si sono già ottenuti in questo particolare settore della economia marinara, ma soprattutto per rilevare che altro cammino rimane ancora da compiere.

Per giudicare in modo completo la attuale situazione della nostra pesca marittima è opportuno riportare succintamente le sue caratteristiche essenziali.

a) *Attività peschereccia italiana e suo sviluppo.*

Sembra che sia utile in primo luogo di valutare l'importanza della produzione di pesce nei mari nazionali e delle importazioni provenienti dalla pesca oceanica.

La produzione ittica del 1950 risulta dagli elementi riportati nella Tabella n. 23.

I risultati della produzione 1951, non ancora noti in forma definitiva, fanno peraltro presumere un lieve aumento della produzione che

TABELLA N. 22.

MIGLIATICO E SOVVENZIONI ALLE LINEE DI NAVIGAZIONE MINORI PER SERVIZI E COMMERCIALI POSTALI
(esercizio 1950-51).

	Percorrenza sovvenzionata (in miglia)	Sovvenzione Lire	Contributo Lire	Totale Lire	Totale per miglio Lire
Società Toscana di navigazione	55.647	26.982.454	327.242.940	354.225.394	6.365
Società Partenopea di navigazione	115.972	73.128.911	333.112.188	406.241.099	3.503
Società Eolia di navigazione .	64.197	43.279.927	154.983.133	198.263.060	3.090
Armatore Cirincione (Ustica-Pelagie - Egadi e Pantelleria)	61.035	344.815.301	—	344.815.301	5.649
Società Istria-Trieste	3.440	3.529.143	29.420.004	32.949.147	9.578
Società Fiumana	5.050	1.803.075	104.362.779	106.165.854	2.102
Totale	305.341	493.538.811	949.121.044	1.442.659.855	4.724

TABELLA N. 23

PRODUZIONE ITTICA ITALIANA NEL 1950. (1)

	Pesca mediterranea Quintali	Pesca oceanica Quintali	Totale Quintali
Pesce fresco e congelato (3)	1.575.223 (2)	20.971	1.596.204
Pesce secco, salato o affumicato	—	67.542	67.542
Totale quintali	1.575.223	88.513	1.663.746

(1) Cfr.: Bollettino Istituto Centrale di Statistica 1951.

(2) Di cui quintali 18.069 di tonni provenienti dalla pesca effettuata nelle tonnare e tonnarelle.

(3) Compresi la pesca lagunare ed i molluschi (seppie, polpi, calamari e crostacei) complessivi per quintali 207.764 nella sola pesca mediterranea.

è mediamente dell'1,5 per cento per la pesca mediterranea, con un massimo del 5 per cento nelle tonnare e tonnarelle.

La produzione annua complessiva di un milione e 700 mila quintali di pesce, richiede una spesa di esercizio media annua riferita ai porti di sbarco che noi valutiamo globalmente del-

l'ordine di 11 miliardi. Essa impiega un totale di pescatori che, in base ai dati più recenti forniti dalle nostre capitanerie di porto al gennaio 1952 può calcolarsi complessivamente di 120.000 unità di cui 18.000 imbarcati sul naviglio a propulsione meccanica. Ne risulta un fatturato medio *pro capite* dell'ordine di circa

916.000 lire anno, ciò che conferma come la industria della nostra pesca è molto povera, sia nel proprio reddito che nelle remunerazioni al personale navigante. Poichè la produzione ittica è relativamente più elevata della media nella pesca con navi a propulsione meccanica, ne segue naturalmente che quella ottenuta con il naviglio velico diviene più po-

vera della media ed ancora più povera quella con battelli costieri e delle sciabiche.

Dobbiamo però rilevare che la situazione è assai migliorata nel 1951. (Cfr.: Relaz. gen. del Ministro Pella sulla Situazione economica del Paese, trasmessa alla Presidenza del Senato il 31 marzo 1952. Tab. 2 pag. 10).

Il naviglio impiegato nella pesca del 1951 risultava come viene indicato nella Tabella 24:

TABELLA N. 24.

NAVIGLIO DA PESCA NEL 1951.

	Numero	T. s. l.	%
Navi a propulsione meccanica con atto di nazionalità	485	23.389	18,4
Navi a propulsione velica e motovelica con atto di nazionalità	1.492	34.315	27-
Motobarche e barche con motore ausiliario	4.221	13.000	10,3
Battelli a vela e a remi da pesca	35.773	56.161	44,3
Totale	41.971	126.865	100

Il tonnellaggio del naviglio a propulsione meccanica è risultato in aumento del 10 per cento rispetto al 1950; pure un aumento, per quanto minore, si è avuto nel naviglio a propulsione mista; questi aumenti confermano la tendenza dell'armamento a migliorare e modernizzare la flotta peschereccia. Ma ciò non ostante si deve rilevare che la flotta da pesca è ancora per il 44,3 per cento del t.s.l. costituita da battelli a vela, e a remi per ben 35.773 unità. Essa è ancora sostanzialmente una flotta di piccole e poco attrezzate imbarcazioni costiere.

Inoltre occorre tener presente che al 31 dicembre 1951 tra il naviglio peschereccio erano in disarmo:

n. 72 pescherecci per ragioni tecniche di riparazione;

n. 292 pescherecci per ragioni economiche di produzione;

totale n. 364.

Gli elementi riassunti dimostrano in modo molto chiaro la necessità, non soltanto di migliorare la qualità del naviglio peschereccio ma anche di mettere in condizione l'industria della pesca di elevare il trattamento economico

del personale richiesto aumentando il reddito lordo *pro-capite* in modo adeguato e tale da consentire un miglioramento tecnico delle attrezzature necessarie e dei metodi di pesca.

L'ammodernamento del naviglio deve indirizzarsi verso i tonnellaggi più elevati perchè la pescosità dei nostri mari costieri è molto scarsa e quindi occorre navigare su mari più lontani con adeguate attrezzature e con conoscenze complete dei campi da sfruttare.

Al riguardo occorrerebbe che anche per la pesca italiana, come già per quella di altre Nazioni, siano organizzate metodicamente delle campagne sperimentali di pesca razionalmente studiate in modo da orientare i pescatori verso le rotte più redditizie da seguire.

L'ammodernamento del naviglio da pesca con propulsione meccanica è stato in questi ultimi anni apprezzabile. Dobbiamo riconoscere che le direttive del Governo, poste negli anni passati, hanno ottenuto dei risultati concreti.

Difatti, in applicazione della legge 8 marzo 1949, n. 75 e sue successive modificazioni, i benefici concessi al naviglio con propulsione meccanica si sono estesi ad un complesso di 223 su di un totale di 485 unità per t.s.l. 6.438 in confronto alle 23.389 esistenti con atto di

nazionalità. Si sono avvantaggiate dei benefici della legge un complesso di navi del 46 per cento del totale e cioè poco meno della metà; esse sono corrispondenti soltanto al 27,2 per cento delle t.s.l. ciò che mette in evidenza che il vantaggio si è esteso sostanzialmente al naviglio di minore stazza lorda. Ma se si rileva che per altre 222 unità furono concesse le particolari facilitazioni previste dalla legge relative alla sostituzione di apparati motori ed apparecchi ausiliari, si deve concludere *che tutto o quasi il naviglio peschereccio a propulsione meccanica* ha potuto trarre giovamento dalle provvidenze per esso previste (446 unità su 485). Ciò che deve essere motivo di compiacimento per il risultato ottenuto dal Governo in questo settore.

Ma, constatato il successo, dobbiamo non arrestarci e decisamente continuare nella via intrapresa, esigendo la demolizione dei vecchi scafi di legno antieconomici perchè siano sostituiti con battelli moderni e adeguatamente attrezzati.

La legge 8 gennaio 1952, n. 20 autorizza a questo scopo la spesa di 150 milioni. A noi sembra che proprio con questa legge deve ottenersi uno stimolo efficace, non tanto dell'aumento del tonnellaggio peschereccio, quanto e soprattutto del suo ammodernamento, perchè possano diminuire i costi di esercizio e nello stesso tempo aumentare il quantitativo pescato. Sappiamo che il Ministro è convinto di questa necessità e quindi siamo sicuri che il risultato richiesto verrà sollecitamente ottenuto. Perchè dobbiamo tener presente e ripetere anche per questa attività marinara, che il nostro naviglio peschereccio di alto mare è ormai vecchio ed arretrato nelle sue attrezzature rispetto alle flotte di altri Paesi.

Nel campo dell'impiego di appropriati apparati motori, scelti con criteri economici e possibilmente unificati, in quello della diffusione sempre più estesa degli strumenti di esplorazione delle zone di pesca più redditizie, che debbono diventare l'ausilio normale della loro navigazione, oppure in quello della applicazione dei mezzi di bordo razionali, economici e di facile esercizio per la conservazione del pesce catturato, o della scelta delle più adatte attrezzature per la pesca, i progressi di altre nazioni sono stati veramente notevoli. I nostri

armatori invece non hanno potuto seguire i perfezionamenti necessari ad una maggiore produttività dei loro complessi pescherecci sostanzialmente perchè costretti ad una attività che non consentiva loro di disporre dei capitali richiesti per gli investimenti necessari.

L'importanza del problema fu prospettata alla F.A.O. nella Conferenza di Roma del dicembre 1951; e fu anche auspicata la costituzione di una *Federazione internazionale della pesca* che si occupasse di quanto abbiamo accennato.

Esprimiamo il voto che il nuovo consesso internazionale della *Interpesca* possa venire rapidamente realizzato.

In campo nazionale e in sede ministeriale tutti i problemi ricordati vengono trattati dalla *Commissione consultiva per la pesca* che ha iniziato i propri lavori solo da poco tempo, e che dovrà assolvere ai suoi importanti compiti con sempre maggiore prestigio ed autorità.

Raccomandiamo quindi al Ministro che continui a seguire attentamente e stimolare lo sviluppo dei perfezionamenti tecnici ed organizzativi della pesca, sia nel campo nazionale che in quello internazionale, al fine di mettere gli armatori, i pescatori e tutti gli altri lavoratori delle industrie ad essa attinenti, nelle stesse condizioni dei concorrenti stranieri. Si potrà così raggiungere un aumento della produzione di cui i benefici si ripercuoteranno non soltanto sugli armatori e sui lavoratori della pesca ma anche sui mercati di consumo con riduzione dei prezzi del pesce.

Al riguardo occorre un programma deciso e di larghe vedute. La legge 10 gennaio 1952, n. 16 che ripristina il concorso statale nel pagamento degli interessi sui mutui pescherecci ha avuto larga risonanza; e l'interesse che essa ha suscitato negli ambienti marinari della pesca dimostra che anche in tale campo l'opera del Governo può agire in profondità ed estensione specialmente in una industria che abbiamo già rilevato come assai povera e abbisognevole di aiuto.

b) Pesca oceanica e importazioni ittiche.

Occorre notare come le importazioni dei prodotti ittici oceanici da parte di pescherecci stranieri e la loro diretta immissione nei no-

stri mercati, non deve subire rapide ed improvvise variazioni sugli scali nazionali che non sono attrezzati alla conservazione del pesce per lunghi periodi. Non essendo possibile ottenere delle scorte per deficienza dei frigoriferi allo sbarco, occorre che il regime delle importazioni ittiche, nei riguardi del loro volume, si mantenga opportunamente regolato.

Fino all'autunno 1951 le importazioni dei prodotti ittici erano disciplinate con il sistema del contingentamento e della licenza, che, pur non assicurando una adeguata tutela all'industria nazionale della pesca, tuttavia costituiva una sufficiente garanzia ai nostri produttori sia per la conoscenza dei limiti di tempo concessi che per le quantità di produzione a cui venivano vincolate le importazioni.

In questi ultimi tempi, la liberalizzazione degli scambi e la conseguente messa a dogana dei prodotti ittici, ha fatto cessare tale garanzia che mette i nostri produttori nazionali di fronte all'alea delle continue oscillazioni del mercato di consumo che è motivo di un deprezzamento sistematico del prodotto sul mercato di origine.

Con decreto presidenziale del 1° novembre 1951, n. 1125 la riduzione dei dazi doganali fu estesa ai prodotti ittici nella misura del 10 per cento; mentre, ad esempio, per il baccalà fu tolta ogni protezione doganale (53).

La soppressione di tale dazio, come del resto poteva prevedersi, ha provocato delle difficoltà di carattere transitorio e di assestamento ad alcune nostre industrie esercenti attività di pesca oceanica: ma si ritiene che esse debbano trovare rapidamente una compensazione diretta alla mancanza della protezione doganale, raffinando la propria organizzazione aziendale e le proprie attrezzature tecniche per ridurre i costi di esercizio della pesca e dei servizi di collocamento e conservazione del prodotto, prima che venga immesso nel nostro mercato di consumo, in modo che la nostra

(53) Il dazio doganale sul baccalà (che è l'unico pesce conservato prodotto in Italia) aveva una aliquota dell'8 per cento e quindi non gravosa sul prezzo, all'ingrosso che non supera mediamente lire 140-150 al chilogrammo. Economie tecniche ed organizzative delle società esercenti la pesca oceanica ci sembra che siano realizzabili per poter ottenere una riduzione equivalente dei costi di produzione.

pesca oceanica possa competere con quella internazionale.

Trattasi di una particolare situazione economica di congiuntura che deve venire particolarmente seguita, ma che non si presenta come esiziale allo sviluppo della pesca oceanica nazionale; soprattutto perchè tale pesca costituisce per l'Italia un volume di prodotto ittico fresco e conservato di circa quintali 90.000 all'anno che rappresenta il 5,6 per cento soltanto della produzione nazionale complessiva di pesce e del relativo assorbimento sul mercato nazionale. Essa quindi ha una entità che non ci sembra determinante sulla situazione attuale e sullo sviluppo futuro della pesca nazionale.

c) Opere assistenziali e del lavoro dei pescatori.

Nel campo delle provvidenze assistenziali occorre proseguire e portare a termine gli studi che già sono stati intavolati tra Ministero della marina mercantile e Ministero del lavoro, relativi al problema di assicurare anche ai pescatori, come a tutti gli altri marittimi (54), un adeguato trattamento previdenziale.

Degno di rilievo ci sembra il fatto che in attesa di un apposito provvedimento legislativo che disciplini organicamente e in modo completo la materia, siano state estese alle cooperative di pescatori le provvidenze previste dalle assicurazioni sociali obbligatorie e che si sia provveduto a ripristinare in favore di molte cooperative la corresponsione degli assegni familiari.

Risulta inoltre che l'Istituto nazionale di previdenza sociale sta sperimentando un nuovo sistema di erogazione degli assegni ai pescatori che le ricevono direttamente anzichè per il tramite delle cooperative. Di essa ne ripareremo trattando in generale della previdenza marinara e successivamente del bilancio del dicastero in esame.

d) Vigilanza sulla pesca e tutela del suo esercizio.

Due problemi, a nostro avviso, vanno sottoposti ancora, come per il passato, alla attenzione benevola del Ministro: quello della vi-

(54) Cfr. il successivo capitolo sul lavoro della gente di mare e dei portuali.

gilanza della pesca e quello della tutela del nostro armamento peschereccio nelle acque dell'Adriatico.

1. Problema sempre vivo ed attuale rimane quello della lotta clandestina ed abusiva a mezzo di esplosivi.

Esistono invero, leggi speciali che disciplinano l'esercizio della pesca con particolare riguardo alla repressione della pesca di frodo con esplosivi o con sostanze venefiche.

Il danno che ne risente il patrimonio ittico è notevole perchè, oltre alla distruzione del pesce adulto, che talvolta giunge fino ai nove decimi del pesce catturato dai pescatori di frodo, l'esplosivo od il veleno compiono falcidie imponenti del pesce novello e sconvolgono le condizioni del fondo marino dove vivono varie specie ittiche, a cui si toglie l'ambiente necessario al loro sviluppo.

Occorre dunque una sempre più assidua vigilanza da parte delle capitanerie di porto: ma a ciò è di ostacolo la esiguità delle somme stanziare in bilancio (capitolo 59) e necessarie per l'uso dei natanti richiesto per la sorveglianza che occorre almeno nei prossimi esercizi di aumentare adeguatamente per dotare le capitanerie della necessaria attrezzatura. Noi raccomandiamo al Ministro di tener presente questa necessità. Da informazioni assunte ci risulta che sarebbe indispensabile provvedere per un primo impianto di mezzi nautici e di attrezzature uno stanziamento dell'ordine di 300 milioni che non ci sembra eccessivo data l'importanza dello scopo da raggiungere.

2. Ritorniamo anche quest'anno sulla situazione ancora non risolta in cui si trova la pesca italiana nelle acque jugoslave.

Con legge 4 marzo 1952, n. 121, sono stati approvati gli accordi tra il Governo della Repubblica italiana e quello della Repubblica jugoslava stipulati rispettivamente il 13 aprile 1949, e 26 febbraio 1951.

Rileviamo però che tali accordi stanno per scadere.

Occorre quindi pensare fin d'ora a rinnovarne la validità per non arrivare troppo in ritardo (55). Non mi indugio su quanto fu

(55) Il trattato scade il 30 aprile 1952. Il problema assume quindi grande urgenza ed ha ripercussioni che trascendono i limiti del semplice esame tecnico del bilancio sullo stato di previsione della spesa per la Ma-

detto e ripetuto al Parlamento nei riguardi della spinosa questione della pesca in acque jugoslave e sulle dolorose vicende subite dai nostri pescatori. Mi limito soltanto a ricordare che la nostra flotta peschereccia dell'alto, medio e basso Adriatico ha necessità di svolgere la propria attività in tali acque. Se ciò fosse vietato una notevole parte del nostro armamento peschereccio che interessa tutti i porti maggiori e minori della nostra sponda adriatica dovrebbe passare in disarmo; e le ripercussioni economiche e sociali sarebbero molto gravi non soltanto per l'armamento stesso e per gli equipaggi, ma anche per tutte le industrie connesse dai piccoli cantieri, ai retifici, agli stabilimenti per la conservazione del pesce, ecc., che faticosamente si sono creati, vincendo tutte le difficoltà dell'economia povera, ma assai diffusa, di questa nostra industria marinara.

Ci auguriamo quindi che il rinnovo degli accordi avvenga sollecitamente ed anzi migliori ulteriormente le condizioni di esercizio della pesca nelle acque dell'Adriatico orientale.

5. - ENTI PORTUALI E GESTIONE DEI PUNTI FRANCHI.

L'aumento dei traffici marittimi che nei nostri porti maggiori salvo poche eccezioni, ha superato quello anteguerra (Tabella n. 16) richiede che la organizzazione tecnica ed amministrativa dei porti stessi si mantenga sempre efficiente e continuamente aggiornata. Le navi mercantili della marina di qualunque bandiera, quando hanno la possibilità di scelta per servire un determinato retroterra preferiscono di fare scalo nei porti meglio attrezzati dove le operazioni di imbarco e sbarco si fanno più sollecitamente ed a minore costo. Per

rina mercantile. Esso investe un delicato settore della nostra politica estera specialmente complesso in questi momenti. Quando noi approveremo il bilancio che stiamo discutendo probabilmente il trattato non sarà più operante.

Raccomandiamo al Ministro che si faccia eco delle nostre preoccupazioni presso il Presidente del Consiglio, Ministro per gli affari esteri, perchè cerchi la possibilità di iniziare le necessarie conversazioni preliminari che concordino almeno il tacito consenso di *statu-quo* in attesa della proroga del trattato. Al riguardo gradiremmo assicurazioni.

questo motivo deve mantenersi una continua e diretta collaborazione tra il Ministero della marina mercantile e quello dei lavori pubblici, non soltanto per completare la ricostruzione delle opere che ancora mancano dopo le distruzioni od i danneggiamenti della guerra (56), ma anche per stimolare un miglioramento continuo del loro funzionamento tecnico ed organizzativo con nuovi arredamenti da realizzarsi, secondo i casi, con mezzi meccanici di sollevamento, di impianti di silos, di magazzini di deposito, di frigoriferi, ecc., e soprattutto di rapidi ed efficienti collegamenti ferroviari e stradali con i mercati di consumo o di produzione del retroterra servito, per sempre più allargare la zona di influenza del porto verso i mercati ad esso afferenti. Inoltre, occorre che il Ministro stesso vigili sui costi della mano d'opera per tiraggio e stivaggio delle merci in arrivo e partenza.

Diamo quindi uno sguardo, sia pure sommario, a quanto concerne i servizi portuali necessari.

1. Il potenziamento degli enti autonomi a cui è demandata la gestione amministrativa ed i servizi tecnici di alcuni dei principali porti nazionali, ha necessità di venire attentamente seguito e stimolato dal Ministero della marina mercantile.

Riconosciamo in particolare modo che le provvidenze prese a favore dell'ente autonomo del porto di Napoli (per l'arredamento della stazione marittima, la partecipazione degli oneri derivanti dall'assistenza dei profughi ex dipendenti dell'Azienda dei magazzini generali di Fiume, proventi devoluti in via temporanea all'Ente sulla tassa passeggeri) hanno avuto benefico effetto ed hanno contribuito allo sviluppo dell'ente (57); ciò che era necessario soprattutto in considerazione della vigorosa ripresa dei traffici marittimi del porto stesso che hanno avuto un aumento del 43,7 per cento per

(56) La ricostruzione dei danni di guerra alle opere portuali dei nostri maggiori scali marittimi al 1° gennaio 1952 può venire misurata come segue: Napoli 80 per cento; Genova 75 per cento; Savona 83 per cento; Palermo 70 per cento; Ancona 78 per cento.

(57) Legge 4 maggio 1951, n. 386, e 4 novembre 1951, n. 1321, per contributi straordinari all'Ente del porto di Napoli.

le merci nel 1950 rispetto al 1949 superando di ben il 52 per cento quello dell'anteguerra (Tabella n. 16). Questo traffico è particolarmente da segnalare perchè il porto di Napoli ha la propria zona di influenza su di un retroterra che è costituito essenzialmente dal territorio nazionale, con scarso traffico di transito e di esportazione di merci. Ciò denota la grande possibilità di assorbimento del porto di Napoli per il consumo interno, anche dopo che ad esso sono mancati i mercati dell'anteguerra delle nostre antiche colonie mediterranee e di oltre Suez.

Riteniamo pertanto che alcune delle provvidenze di carattere provvisorio sopra ricordate dovrebbero venire rese permanenti, e soprattutto quella della devoluzione dell'intera tassa passeggeri a favore dell'Ente stesso.

Per il porto di Genova dobbiamo segnalare, dopo la ricostruzione dei danni di guerra molto avanzata, un miglioramento notevole delle attrezzature in armonia con l'aumento del traffico, in particolar modo nello sviluppo delle banchine e negli approdi, nella difesa foranea, nei mezzi di sollevamento meccanici consortili, ed in genere nelle attrezzature varie e nei magazzini. Tutto ciò ha certamente contribuito a diminuire la influenza sul traffico portuale della lieve flessione dei noli marittimi di questi ultimi mesi, che si ritiene abbia un carattere temporaneo e che peraltro non ha provocato contrazioni nel traffico complessivo del porto (58).

(58) Se ci riferiamo al solo movimento ferroviario complessivo delle merci (carico e scarico) nei porti principali dello Stato, rileviamo che il movimento stesso nel gennaio 1952 è stato superiore del 4,6 per cento a quello del mese precedente (dicembre 1951) e del 22,7 per cento rispetto al movimento del corrispondente mese di gennaio 1951.

In particolare per il porto di Genova il movimento ferroviario di merci complessivo del gennaio 1952 è stato di tonn. 690.000 e cioè superiore al 5,5 per cento di quello del mese di dicembre 1951 e del 10 per cento rispetto alla media annuale del traffico mensile del 1951.

Pertanto deve riconoscersi che la temporanea flessione dei noli marittimi non ha influito sul volume dei traffici mercantili delle merci di massa in arrivo e partenza nei nostri porti.

Analoga osservazione può farsi nei riguardi del traffico ferroviario merci di importazione e di esportazione dei transiti terrestri di confine. (Cfr.: Relazioni statistiche mensili sul traffico ferroviario, a cura del servizio commerciale e del traffico delle Ferrovie dello Stato).

Altri provvedimenti, adottati dal Governo per iniziativa del Ministero della marina mercantile, sono stati presi o sono in via di attuazione per molti porti principali o minori, i quali nella grandissima parte hanno già raggiunto l'efficienza richiesta dalle effettive necessità dei traffici, non solo per gli impianti, ma anche per i servizi (piloti, ormeggiatori, portabagagli, passeggeri ecc.).

2. Un accenno speciale ritengo necessario di fare sull'importante problema che è in corso di studio presso il Ministero ed è già in parziale attuazione per la costituzione dei *punti franchi* e che interessa il traffico di nostri importanti scali marittimi.

Per il porto di Messina è già stata promulgata recentemente una apposita legge; (n. 191 del 15 marzo 1951). Raccomandiamo al Ministro di sollecitare la costituzione dell'Ente incaricato della gestione relativa, al fine di poter al più presto mettere in funzione le attività del punto franco stesso, come si è già verificato per il punto franco del porto di Brindisi attuato in base alla legge 4 novembre 1951, n. 1295 in cui il Consorzio appositamente istituito per la sua gestione e amministrazione, ha già cominciato a funzionare.

La creazione del punto franco del porto di Napoli recentemente istituito (legge 11 febbraio 1952, n. 75) apporterà sicuramente nuovi sviluppi alle attività di questo nostro grande porto, specialmente per i traffici di transito dei prodotti petroliferi in continuo incremento; la sua gestione è già stata affidata all'Ente autonomo del porto stesso e siamo sicuri che il Ministro ne affiancherà le attività che sono ancora in corso di attuazione.

Le notevoli realizzazioni a cui abbiamo accennato, attuate dal Governo in meno di un anno nel campo dello sviluppo dei traffici internazionali sui punti franchi dei nostri porti maggiori dell'Italia meridionale, non soltanto va segnalata per la sua importanza nel complesso della politica marinara svolta anche se, nei punti franchi stessi non si può per il momento prevedere un immediato sviluppo delle operazioni di manipolazione delle merci di transito; ma anche perchè ci sembra che essa debba venire completata con l'attuazione di un punto franco più ampio e confacente alle necessità attuali

esistenti nell'alto Tirreno, e cioè nel porto di Genova, modificando opportunamente il decreto legislativo 1° marzo 1939, n. 416 (legge 4 giugno 1938, n. 1198) con il quale fu istituito il punto franco stesso.

Non indugiamo nella necessità e nelle caratteristiche che dovrebbe avere il punto franco di Genova, nel quadro della sua funzione di grande scalo mediterraneo, soprattutto per le attività mercantili con il centro Europa in concorrenza coi grandi porti del Nord, di Anversa, Rotterdam e di Basilea; perchè sappiamo che il necessario provvedimento è già in istudio; e siamo sicuri che il Ministro non vorrà certamente trascurare la sua città natale e solleciterà il più possibile la presentazione del necessario provvedimento al Parlamento.

6. - PROBLEMI PARTICOLARI DELLE CAPITANERIE DI PORTO.

Il complesso delle funzioni assegnate all'Ispettorato generale delle Capitanerie di porto è molto importante perchè si riferisce a compiti di vigilanza e di assistenza nei porti, lungo le coste, ed in navigazione per le navi e per i marittimi.

L'assistenza alle navi in pericolo, i soccorsi agli equipaggi delle navi sinistrate, la vigilanza sulla pesca, il controllo dell'uso del demanio marittimo e la regolazione fiscale delle occupazioni di esse; le visite periodiche militari di tutto il personale marittimo avente obblighi di leva o di richiamo e l'invio periodico di esso alle scuole ed ai corsi prescritti, nonché l'esecuzione di speciali servizi di polizia marittima e portuale, danno alle attività delle Capitanerie di porto una fisionomia particolare che ne giustifica l'inquadramento organicamente disciplinato in armonia con quello della Marina militare ma tecnicamente utilizzato per le necessità preminenti della marina mercantile.

Trattasi di un ruolo che ha la pianta di 494 ufficiali complessivamente in servizio permanente effettivo, a disposizione, di complemento, richiamato o in ausiliaria; e di 185 funzionari impiegati o marittimi (nocchieri di porto) del personale civile. In tale ruolo predomina come si vede, l'elemento militarmente

te inquadrato sotto la sorveglianza del Ministero della difesa (Marina).

Questa situazione di promiscuità è forse origine della povertà dei mezzi finanziari e tecnici messi a disposizione dal Ministero della marina mercantile che generalmente sono rilevati nella organizzazione delle nostre Capitanerie di porto, di cui si lamenta la modestia delle sedi e degli uffici marittimi che sono in locali, anche demniali, spesso non sufficientemente decorosi ed in cattivo stato di manutenzione; nella esiguità delle iniziative relative alla istruzione tecnica specializzata del proprio personale, nel limitato sviluppo di crociere di istruzione su navi mercantili per l'esame pratico dei nuovi tipi di servizi di bordo e perfezionamenti delle attrezzature nautiche e portuali; ed in particolare la deficiente attrezzatura e la inadeguata dotazione di mezzi nautici necessari per lo scopo essenziale della vigilanza e del soccorso marittimo.

Trattasi, a mio avviso, di un importante problema di fondo che occorre risolvere in modo radicale. Sappiamo che il Ministro, compreso delle necessità e della importanza dei servizi da svolgere, si è occupato e si occupa di ottenere degli aumenti negli appositi stanziamenti del bilancio e di cui accenneremo in seguito; in ogni modo si esprime il voto che anche in questo importante settore delle attività della marina mercantile si possa rapidamente raggiungere quella sistemazione che è necessaria per adempiere ai compiti ad esso assegnati nel quadro generale della attività marinara.

7. - UFFICI TECNICI

DEL MINISTERO DELLA MARINA MERCANTILE.

I gravi e complessi problemi delle costruzioni navali che abbiamo in precedenza illustrato mi obbligano ad un breve esame della attuale efficienza tecnica del dicastero della Marina mercantile.

La legge n. 615 del 7 luglio 1948 con cui fu costituito il Ministero della marina mercantile prevede due distinti uffici tecnici: uno per l'esercizio delle navi (servizi ed affari) e l'altro dell'Ispettorato generale dei cantieri e delle costruzioni navali.

Bisogna riconoscere che ancora oggi questi uffici non hanno un funzionamento regolare e sono provvisoriamente assegnati a pochi funzionari tecnici che non fanno parte dei ruoli del personale ministeriale.

La legge n. 83 del 17 febbraio 1951 che ha aumentato il numero delle Direzioni generali da due a quattro, non ha però variato l'organico del personale e, quindi, non vi è la possibilità di dare una struttura veramente tecnica agli uffici che si debbono occupare delle nuove costruzioni navali. Ne deriva la diluizione della trattazione degli argomenti in differenti organi ministeriali, ciò che è fonte di lentezza e di scarso coordinamento nella risoluzione dei problemi tecnici più importanti, come ho avuto occasione di rilevare personalmente nel breve periodo in cui ebbi l'incarico di reggere, come Ministro *ad interim*, il Dicastero (59).

Tra i problemi urgenti ricordo soprattutto quello della sistemazione della vasca di espe-

(59) Le questioni relative ai problemi tecnici vengono assolve attualmente come segue:

a) dall'Ispettorato tecnico; b) dal R.I.Na. (Vigilanza per conto del Ministero sul naviglio di nuova costruzione); c) dalle Direzioni generali *amministrative* che si occupano anche dei *progetti* di navi per servizi di preminente interesse nazionale (senza avere dei progettisti ingegneri navali o dei tecnici nei propri organici); d) dalle Commissioni tecniche per le prove in mare che non richiedono l'intervento dei tecnici ministeriali; e) dal Consiglio Superiore della Marina mercantile del quale non fa parte un rappresentante qualificato dell'Ispettorato tecnico del Ministero.

Il R.I.Na. trae gran parte dei suoi mezzi di sussistenza dall'armamento e quindi non può considerarsi strettamente un organo ministeriale.

Ricordo infine che tanto nel R.I.Na. quanto nella Vasca nazionale di architettura navale di Roma i tecnici qualificati del Ministero sono assenti; ciò che contribuisce ad accentuare la mancanza di coordinamento e d'indirizzo tecnico che si deve avere in tema di esercizio mercantile e di architettura navale.

Il recente infortunio del varo della motocisterna di 400 t.s.l. circa a Napoli forse è un indice, se pure indiretto, della non efficiente funzione tecnica dei singoli uffici del Ministero. Difatti nè il R.I.Na. nè il Comitato tecnico di controllo delle costruzioni, in base alla legge n. 75, di cui la nave usufruiva i benefici, possono comunque venire dichiarati responsabili delle anomalie che hanno prodotto il capovolgimento della nave durante il varo.

Sarebbe necessario invece che quando si verificano casi di tanta gravità vi fosse un organo tecnico ministeriale responsabile, anche perchè lo Stato, nel caso attuale, era direttamente interessato al pagamento dei contributi di costruzione.

rienze per l'architettura navale. La vasca dell'arsenale di Spezia non funziona più: quella dell'aeronautica di Guidonia è stata distrutta. Rimane soltanto la vasca di Roma, vecchia, con le opere murarie decadenti, priva di moderni strumenti di misura, ormai superata scientificamente dalle altre vasche straniere: basterebbe rimetterla in efficienza.

Il Ministro della difesa (Marina) e della Marina mercantile debbono preoccuparsene perchè, anche in questo importante campo della ingegneria navale l'Italia riprenda con dignità il suo posto che aveva conquistato nel passato, per opera dei suoi eminenti progettisti e costruttori, degni seguaci di Benedetto Brin (60).

Ritengo pertanto necessario di richiamare ancora una volta l'attenzione del Ministro sull'importante argomento della organizzazione tecnica del proprio Ministero. Non si può dare un sano indirizzo di carattere commerciale e finanziario alle attività marinare se non si dispone di un completo ed organico organismo tecnico che segua costantemente con unità di indirizzo e con competenza il continuo progresso delle costruzioni navali, i nuovi orientamenti dei mezzi di navigazione, i costi di produzione e le norme di sicurezza della vita umana in mare.

Il Senato ha già convenuto sulla necessità di provvedere, approvando un apposito ordine del giorno presentato del senatore Panetti in sede di discussione della legge n. 83 - 1951.

Al riguardo si gradirebbe qualche assicurazione da parte del Ministro.

8. - IL LAVORO DELLA GENTE DI MARE E DEI PORTUALI.

a) *Ecceденza dei marittimi rispetto alle tabelle di armamento.*

La caratteristica di pesantezza del collocamento della gente di mare sulle navi mercantili deriva sostanzialmente dalla eccedenza dei

(60) La vasca di Roma, per venire completamente ricostruita e dotata in modo adeguato alle moderne necessità sperimentali dell'architettura navale richiede una spesa che è dell'ordine di 3,3 miliardi. Tale somma però dovrebbe distribuirsi in cinque esercizi ed essere ripartita tra Ministero della Difesa e Marina mercantile.

marittimi qualificati rispetto alle possibilità di assorbimento dell'armamento.

Questo fenomeno che ha avuto la sua origine dalla distruzione del naviglio mercantile durante la guerra e dalla mancanza di una Marina militare, non ha potuto ancora attenuarsi probabilmente perchè non si è prospettato agli organi responsabili sindacali e di Governo in tutta la sua portata economica e politica.

Ormai la ricostruzione del naviglio ha fatto quasi raggiungere la consistenza del tonnello del naviglio dell'anteguerra e quindi non si può più pensare ad un assorbimento notevole di nuovi marittimi in conseguenza di un aumento della flotta che possa ridurre rapidamente il numero di quelli senza imbarco. Invece su di un totale di 76.000 marittimi qualificati e immatricolati ve ne sono soltanto 27.000 imbarcati e gli altri 49.000 sono a terra. Di questi una parte soltanto è in attesa d'imbarco, mentre una aliquota non indifferente si è dedicata ad altre attività pur rimanendo nel ruolo dei marittimi. Se ad essi si aggiunge un complesso di altri 26.000 pensionati iscritti alla previdenza marinara, si deve concludere che sulle retribuzioni del lavoro di 27.000 unità imbarcate e quindi produttive, grava in forma diretta e riflessa, se pur in diversa misura, l'onere dei contributi, paghe, pensioni o sussidi di un complesso che sale a 102.000 unità (marittimi imbarcati, marittimi senza imbarco e pensionati).

Di qui hanno origine le ragioni economiche e sindacali in base alle quali sulle spese dell'armamento di ogni nave incidono gravami indiretti di elevato peso che determinano la condizione di inferiorità degli equipaggi italiani rispetto a quelli delle altre bandiere.

Il Ministro della marina mercantile, che ha la sorveglianza diretta e la responsabilità di questo particolare settore marinaro deve pertanto attuare una avveduta, lungimirante ed energica politica di *sfollamento e riduzione delle matricole* e di cauta iscrizione in esse di

Nel primo esercizio (che ci auguriamo sia il prossimo 1953-54) sarebbe sufficiente la somma di soli 50 milioni per completare gli studi ed i progetti della sistemazione. Raccomandiamo al Governo di risolvere questo importante problema che è essenziale per lo sviluppo della nostra marina militare e mercantile.

nuova gente, al fine di ricondurre a valori accettabili la anormale situazione attuale dei marittimi in attesa di imbarco.

Non tutti coloro che risultano iscritti tra la gente di mare possono considerarsi professionalmente come marittimi. Molti di essi infatti dovrebbero e potrebbero venire radiati, o per condizioni di salute, o per abbandono troppo prolungato della navigazione, o per accertata incapacità od, infine, per avere dimostrato nella loro vita di lavoro di aver lasciato le attività marinare o per lo meno di non averne fatto la principale loro occupazione (61). Molti altri infine hanno lasciato definitivamente il mare per altre occupazioni, specialmente nei ranghi degli ufficiali di coperta e di macchina.

Nelle nuove leve dei giovani si richiede una apertura delle iscrizioni tra la gente di mare di prima categoria di cui sembra esservi possibilità di impiego. Ma essa deve venire commisurata soltanto alle necessità di preparare i futuri equipaggi mercantili in modo che essi risultino dimensionati all'entità effettiva della flotta navigante.

Attualmente le iscrizioni nel ruolo dei marittimi sono chiuse in base al decreto ministeriale 9 giugno 1950 ed a disposizioni in vigore fino dal 1945. La fonte delle nuove immatricolazioni è soltanto quella dei giovani che hanno effettuato la leva militare di mare. Raccomandiamo al Ministro che la riapertura delle immatricolazioni venga con cautela fatta insieme alla revisione energica e rigorosa della gente di mare già immatricolata, per eliminare gli elementi che non hanno i titoli per appartenervi, e per tendere rapidamente a normalizzare la situazione.

b) Impiego di marittimi e tutela del lavoro di bordo.

1. Dalla situazione numerica dei marittimi precedentemente illustrata traggono origine le rivendicazioni sindacali delle organizzazioni

(61) È diffusa tendenza degli interessati di voler mantenere la loro qualifica di gente di mare anche se effettivamente sono impiegati a terra. Essi ricorrono spesso ad artifizii e sotterfugi non sempre facilmente accertabili (quale quello di imbarcare soltanto il libretto di navigazione) e che occorre perseguire con assiduità ed energia.

della gente di mare per occupare il massimo numero di unità lavorative.

Principale fra tutte è quella dell'avvicendamento sulla navi della gente di mare iscritta nei turni di collocamento.

Nei primi tempi del dopoguerra per ovviare al ricordato fenomeno della disoccupazione si pensò di ripartire con criteri di equità le scarse possibilità d'imbarco fra tutti i marittimi rendendo obbligatorio lo sbarco e la sostituzione dei marittimi imbarcati dopo trascorso un determinato tempo, subendo necessariamente tutte le conseguenze economiche e sociali che ne derivavano. Ma oggi che abbiamo ricostruito quasi la totalità del tonnello perduto sembra che questo privilegio di eccezione che si è aggravato anziché attenuarsi perché i marittimi attualmente iscritti in matricola sono molti, circa il doppio di quello d'anteguerra, debba venire eliminato con provvedimenti definitivi.

Devo aggiungere che l'avvicendamento ha aspetti negativi sull'andamento dei servizi di bordo, come lo hanno tutti i sistemi di *banalizzazione* dei turni che non legano il lavoratore con la continuità di impiego, alle necessità del buon andamento e della buona manutenzione dei mezzi che gli vengono affidati.

Anche per i nostri marinai può trovarsi imbarco su navi di bandiera straniera ed occorre attuare una politica di occupazione adeguata in modo da ritornare alla normalità.

Non bisogna che si accentui l'attuale stato di fatto in base al quale navi mercantili di proprietà di armatori italiani, o con la maggioranza delle carature italiane, navighino sotto la bandiera di altri Stati (62). Su questo argo-

(62) Ricordiamo che vi sono molte navi con la maggioranza di carature italiane, battenti bandiera panamense (il Panama ha una flotta mercantile di circa 3,6 milioni di t.s.l. per la maggior parte di bandiera degli Stati Uniti d'America) o dell'Honduras o di altri Stati. Tali navi non ritornano alla bandiera della propria patria molto probabilmente per non venire soggette, tra l'altro, al gravoso rispetto degli accordi sindacali italiani. È questo un significativo episodio che dimostra a quali conseguenze può portare la eccedenza di marittimi iscritti nei ruoli. Essa ha fatto oggetto di interpellanza recente nell'altro ramo del Parlamento. (Seduta dell'11 dicembre 1951 - Camera dei deputati - Interpellanza La Rocca).

mento gradiremmo qualche assicurazione da parte del signor Ministro.

2. La organizzazione sindacale relativa alla gente di mare e degli armatori si è adattata alla particolare struttura della nostra marina mercantile nel senso di costituire una separazione di procedure nei rapporti dei lavoratori marittimi con l'armamento libero oppure con la marina sovvenzionata dallo Stato.

Per la marina libera le trattative sindacali si svolgono tra le Federazioni dei marittimi da un lato e quelle degli armatori dall'altro (63); mentre per la marina sovvenzionata i rapporti di lavoro sono disciplinati direttamente dal Ministero della marina mercantile in quanto che tutte le modifiche del trattamento economico e su quanto può avere ripercussioni su di esso, diventano esecutive soltanto dopo l'approvazione del Ministero stesso.

Tale differenziazione viene stabilita per legge (64).

In pratica però il Ministero autorizza sempre gli organi sindacali di categoria a prendere tra loro contatti in merito a quanto può formare oggetto del trattamento economico e normativo del personale dipendente dalle Società P.I.N. e sovvenzionate minori. Le eventuali proposte diventano definitive soltanto dopo la approvazione del Ministero il quale, in questo modo se ne assume il carico, e quindi non può prescindere da esse in sede di integrazione dei bilanci aziendali.

Questa disparità di procedura può portare a direttive di portata diversa nei due campi in cui è divisa l'attività mercantile della nostra marina, ed appesantisce evidentemente le condizioni economiche di bilancio e sindacali della marina sovvenzionata. Riteniamo pertanto di ricordare al Ministro che i problemi sindacali in corso di trattative per la marina

(63) Federazione italiana dei lavoratori del mare (F.I.L.M.) aderente alla C.G.I.L. e Federazione gente di mare (Fegemare) aderente alla C.I.S.L. Il Sindacato generale degli armatori (Sigemar) e Federazione nazionale dall'armamento minore (Navalpiccolo).

(64) Per le società P.I.N. in base all'articolo 7 del regio decreto-legge 26 dicembre 1936, n. 2164; per la marina sovvenzionata minore, in base alla legge 23 gennaio 1941, n. 32, che prevede anche l'integrazione dei bilanci da parte dello Stato.

sovvenzionata siano oculatamente seguiti e risolti in modo da non creare disparità di trattamento con i marittimi dell'armamento libero: come ad esempio quelli già ricordati dell'aumento delle *tablelle di armamento*, dell'*imbarco di allievi di coperta e di macchina su navi di stazza lorda inferiore alle 5.500 tonnellate*; sulla *revisione dei libretti di navigazione e nelle modalità di riapertura delle nuove concessioni di libretti per la gente di mare di prima categoria*.

Nel campo della previdenza marinara rileviamo l'importanza del recente disegno di legge n. 2242, presentato al Senato il 20 marzo 1952 (Sistemazione della previdenza marinara) in base al quale le pensioni dei marittimi raggiungono una efficiente sistemazione perchè contemplano la rivalutazione a circa 64 volte anteguerra del precedente trattamento di quiescenza. Inoltre si rende più facile il riconoscimento del diritto a pensioni per vecchiaia e il raggiungimento dell'importo massimo di pensione, con la possibilità di passaggio alla assicurazione obbligatoria di invalidità e vecchiaia quando manchino i requisiti di navigazione per la liquidazione della pensione a carico della previdenza marinara.

Lo Stato contribuisce per tali scopi con la somma di 800 milioni erogati una volta tanto sotto forma di anticipo alla Cassa nazionale per la previdenza marinara di somme dovute ad essa per quote arretrate di prestazioni eccezionali in tempo di guerra che devono fare carico allo Stato stesso.

Questo provvedimento pone finalmente termine con soddisfazione degli interessati ad una vertenza sindacale che si trascinava da anni; e dobbiamo prendere atto dell'interessamento che il Ministro ha preso perchè, dopo molti anni di agitazioni e di trattative, essa fosse sollecitamente definita in modo adeguato.

b) *Il lavoro dei portuali.*

Il complesso dei lavoratori dei porti somma ad un totale di circa 16.000 unità inquadrate nelle rispettive organizzazioni a cui si aggiungono circa 10-12 mila lavoratori occasionali.

Il Ministero della marina mercantile si occupa della tutela del lavoro dei portuali, intervenendo direttamente nelle vertenze sinda-

cali da essi sollevate, specialmente se sono di natura assistenziale e previdenziale o di tutela dei singoli lavoratori portuali in questioni di carattere personale (immissione nei ruoli, cariche sociali, ecc.).

Questa attività viene essenzialmente svolta dal *Comitato centrale del lavoro portuale*, con carattere consultivo nei riguardi del Ministero che si avvale dell'opera degli *Uffici del lavoro portuale* di cui si comunica ogni anno, in appendice allo stato di previsione del Ministero, anche il particolare bilancio speciale di previsione.

Occorre rilevare che l'importanza della disciplina del lavoro nei porti non è soltanto di carattere sindacale; perchè è sempre in definitiva la manipolazione delle merci negli scali che deve garantire il gettito necessario alle remunerazioni dei portuali; e siccome essa è strettamente connessa con il traffico marittimo che è discontinuo, ne segue la richiesta sindacale di assegnare *un guadagno minimo ai lavoratori*, anche quando non vi sono nei porti delle navi sotto carico o scarico. Onde ne deriva la necessità, non soltanto di un opportuno dimensionamento delle compagnie di scaricatori o di gruppi portuali, ma anche quella di un conguaglio nazionale minimo degli introiti a mezzo di una cassa di compensazione al fine di ridurre il più possibile le tariffe soprattutto per renderle comparabili con quelle della concorrenza internazionale. Inoltre, nel caso del traffico di piccolo cabotaggio tra porti dello Stato, occorre ridurre i costi delle operazioni di tiraggio e stivaggio in modo da contenere le tariffe di trasporto delle merci entro limiti che consentano di conservare al trasporto marittimo le correnti di traffico che altrimenti vengono convogliate su strade terrestri — ordinarie e ferrate — come abbiamo già accennato.

Questa particolare situazione del traffico costiero mortifica le possibilità di sviluppo del piccolo cabotaggio; occorre, a mio avviso, che il Ministro prosegua con costanza lo studio per la realizzazione di economie nelle spese di manipolazione delle merci nei porti, soprattutto insistendo che si diffonda sempre più largamente la facoltà, già concessa agli equipaggi delle navi fino a 100 t.s.l. di impiegare i propri equipaggi nelle operazioni di tiraggio

e stivaggio estendendola a navi di portata maggiore, e possibilmente fino alle 500 t.s.l. come è stato già ottenuto in alcuni porti (ad esempio Venezia). Perchè se ciò non si potesse ottenere in via generale, il beneficio del piccolo cabotaggio scomparirebbe perchè quel centinaio di navi, attualmente in navigazione, di stazza uguale od inferiore alle 100 tonnellate dovrebbero demolirsi in base alla legge già predisposta e che abbiamo ricordato per la ricostruzione del naviglio di piccolo e medio cabotaggio in corso di approvazione (65). Da un lato si ridurrebbero le spese di esercizio complessive della navigazione con l'aumento del tonnellaggio delle navi di piccolo cabotaggio e il loro ammodernamento, mentre dall'altro si obbligherebbe alle nuove navi di sopportare un maggior costo degli stivaggi e tiraggi in porto. Il beneficio per lo sviluppo dei traffici di piccolo cabotaggio costieri in concorrenza con i trasporti terrestri ne verrebbe fortemente diminuito e quindi il sacrificio dello Stato per ottenerlo risulterebbe effimero. Non bisogna che il contrasto tra i progressi tecnici e le esigenze sindacali, provochi in definitiva un danno che si riversa sui marittimi stessi per la perdita del traffico ed il disarmo delle navi.

8. - OSSERVAZIONI SULLO STATO DI PREVISIONE IN ESAME E CONCLUSIONI.

Lo sguardo panoramico che abbiamo fatto sulla importanza che la marina mercantile assume nel quadro dell'economia produttiva italiana ci consente di affermare che il Governo ne segue efficacemente gli sviluppi e le attività, nei limiti del possibile, in relazione alla disponibilità di mezzi finanziari che sono molto modesti.

Trattasi di un insieme di attività marinare della navigazione e della pesca che interessano circa 200.000 lavoratori oltre a circa altre 100.000 unità che si dedicano ai lavori portuali, navalmecanici, commerciali e finanziari; e per un prodotto lordo annuo che supera i 280 miliardi nel solo settore del trasporto marittimo. Il Ministero della marina mercantile si pre-

(65) Cfr.: Schema di provvedimento n. 2608 citato alla nota n. 23.

senta con un bilancio di spesa effettiva di circa 15 miliardi e mezzo di cui 8,5 miliardi di spesa ordinaria e di circa 7 miliardi di spese straordinarie.

Le modificazioni rispetto all'esercizio ancora in corso (1951-52) segnano un aumento di poco meno di quattro miliardi per la massima parte richiesti in applicazione della legge 5 settembre 1951, n. 902, concernente il completamento e l'integrazione del programma navale di cui alla legge 8 marzo 1949, n. 75.

Dall'esame dei singoli articoli del bilancio appare che vi sono degli stanziamenti non sufficientemente dimensionati, per la loro entità, agli scopi per cui sono destinati. Riconosciamo che, allo stato delle cose, sia difficile apportare ad essi aggiunte o variazioni immediate. Tuttavia le osservazioni che seguono hanno lo scopo di segnalare all'Assemblea e al Governo la opportunità di provvedervi al più presto e se possibile a mezzo di note di variazione successive di cui potrebbe efficacemente farsi sostenitore il Ministro della Marina mercantile, confortato dall'appoggio del Senato. Per i casi in cui ciò non si potesse ottenere, le nostre segnalazioni dovranno dare argomento al Ministro perchè ottenga che siano tenute presenti nella compilazione del successivo bilancio per l'esercizio 1953-54.

Capitolo 35. - Abbiamo già accennato in precedenza alla necessità di provvedere adeguatamente al funzionamento della Cassa nazionale per la previdenza marinara e per le sovvenzioni ad istituti, associazioni, società varie attinenti alla marina mercantile, e per elargire sussidi alla gente di mare, marinai e pescatori, e alle loro famiglie.

Lo stanziamento relativo a questo capitolo è assai modesto perchè di soli 20 milioni di lire; esso è stato aumentato di due milioni rispetto all'esercizio precedente: ciò che si ritiene insufficiente per i seguenti motivi:

1) per lo sfavorevole andamento stagionale della pesca che ha determinato un aumento della disoccupazione, che richiede di provvedere a maggiori sussidi ed elargizioni di fondi agli enti assistenziali;

2) per la necessità di assistenza ai pescatori delle zone alluvionate che sono stati

privati dei loro mezzi di lavoro e perfino delle abitazioni;

3) per aiuti o sussidi ai pescatori e loro famiglie che furono catturati perchè pescavano in acque straniere, lasciando le famiglie senza sostentamento; occorre qui fare un prudente riferimento anche alle possibilità negative di quanto viene accennato alla nota (61);

4) per dare aiuti in denaro in caso di sinistri a piccole unità provocati da mine o residui di guerra che ancora rendono pericolosa la pesca;

5) per provvedere ad una adeguata forma previdenziale per invalidità e vecchiaia dei pescatori ed in caso di infortunio o malattia.

Ci auguriamo che queste ragioni, che sicuramente il signor Ministro condivide, vengano forse nella dovuta considerazione anche da parte del Ministro del tesoro.

Capitolo 46. - Concernente le indennità di missione e rimborso spese al personale militare delle Capitanerie di porto.

Abbiamo già rilevato l'importanza che simile servizio assume per i compiti di vigilanza e assistenza assolti da tale personale. Lo stanziamento di 5,5 milioni è stato aumentato in modo apprezzabile di altri 4,5 milioni rispetto all'esercizio precedente ed è stato elevato a 10 milioni; ma ci sembra che esso dovrebbe ulteriormente venire aumentato per raggiungere almeno la somma di 20 milioni all'anno.

Capitolo 50 e Capitolo 51. - Sui fitti, spese di manutenzione locali e spese d'ufficio per le Capitanerie di porto; essi sono stati aumentati rispetto all'esercizio 1951-52 da 26 a 33 milioni complessivamente; tale aumento però ci sembra ancora insufficiente e riteniamo si debba ulteriormente aumentare negli esercizi successivi in modo adeguato per mettere i servizi delle Capitanerie in condizioni di decoroso funzionamento, come abbiamo già messo in evidenza.

Capitolo 54. - L'importanza già segnalata dei corsi di perfezionamento degli ufficiali, delle crociere e di istruzione, richiede che l'attuale troppo modesto stanziamento di tre milioni venga aumentato.

Capitolo 55. - Sulle spese per attrezzi, arredi, ecc., relativi al funzionamento delle Capitanerie di porto. L'aumento di 5 milioni previsto dal bilancio rispetto all'esercizio precedente ci sembra ancora limitato, per le ragioni che abbiamo rilevato nella trattazione precedente: si ritiene che un soddisfacente stanziamento dovrebbe raggiungere almeno la cifra di 65 milioni in confronto dei 35 stanziati nell'esercizio attuale.

Capitolo 59 relativo alle spese di esercizio dei mezzi nautici adibiti alla vigilanza della pesca.

L'importanza di tale servizio che abbiamo messo in evidenza non può venire adeguatamente soddisfatta con la modesta somma di 8 milioni stanziati in questo e nell'esercizio precedente. Occorre che il Ministro ne provochi un aumento per almeno raddoppiarlo con una delle prime note di variazione del bilancio, dato il suo carattere di vera urgenza e la lieve entità della richiesta. Tale aumento però non dovrebbe incidere nelle eventuali future possibilità di un apposito finanziamento patrimoniale di primo impianto di cui abbiamo fatto cenno al capitolo 4/d.

* * *

Un particolare accenno deve farsi infine nella entità degli stanziamenti previsti dal capitolo 58 relativi alle sovvenzioni alle Società assuntrici dei servizi marittimi ed ai compensi per speciali trasporti con carattere postale e commerciale previsti per un complessivo importo di 6.831 milioni uguale a quello dell'esercizio precedente.

Qui non si tratta, a mio avviso, di aumentare o di diminuire soltanto lo stanziamento accordato per tale titolo al Ministero della marina mercantile: bensì di riprendere in esame e di riordinare tutta la materia dei contributi e delle sovvenzioni da parte del Ministero stesso e di quello del Tesoro come abbiamo in precedenza esposto, al fine di stabilire finalmente e con chiarezza una linea di condotta che risponda effettivamente agli interessi generali dello Stato senza complicazioni, deviazioni e sovrapposizioni di disposizioni tecniche ed economiche di elevato onere e di non facile comprensione.

Occorre prima di tutto controllare tecnicamente ed in modo efficace i servizi sovvenzionati perchè soddisfino alle richieste che da essi è doveroso aspettarsi, facendo sostenere allo Stato la minima spesa possibile; e poi stabilire l'onere che lo Stato stesso deve sopportare e che deve venire sempre debitamente giustificato e commisurato ai servizi richiesti.

Tutto il complesso della materia delle sovvenzioni ha bisogno di venire profondamente modificata, semplificata ed unificata nelle competenze dei due Ministeri interessati (Marina mercantile e Tesoro). Raccomandiamo al Governo di prendere energicamente in esame questo importante problema per avviarlo rapidamente alla soluzione desiderata.

Onorevoli Senatori,

Il bilancio che abbiamo esaminato si presenta con una dimensione modesta nei suoi capitoli e nelle somme complessivamente stanziata.

Ma la modestia della presentazione non diminuisce l'importanza notevole della materia trattata che si sviluppa in tutti i campi della economia e del lavoro, su mercati e su traffici nazionali ed internazionali dove il prestigio della nostra attività produttiva deve sempre più affermarsi ed espandersi.

La relazione ha indicato nella forma più obiettiva i principali problemi che si dibattono ed ha segnalato situazioni particolari, necessità, sviluppi, ed infine successi ottenuti per opera di tutto il complesso dei lavoratori, dei datori di lavoro e del Governo a beneficio della collettività.

Ritengo di poter serenamente e con tranquilla coscienza concludere che molto cammino è stato fatto, molto lavoro e molte realizzazioni sono in corso e che il Governo ha adempiuto in modo efficace alle sue essenziali funzioni ricostruttrici e stimolatrici anche in questo importante settore della vita nazionale.

La 7ª Commissione permanente, che ho l'onore di presiedere, vi propone perciò di approvare lo stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario 1952-1953.

CORBELLINI, *relatore.*

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

È autorizzato il pagamento delle spese ordinarie e straordinarie del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1952 al 30 giugno 1953, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

Art. 2.

È autorizzata per l'esercizio finanziario 1952-1953 la spesa straordinaria di lire 20.000.000 per provvedere all'acquisto e alla riparazione di mezzi nautici, fabbricati e mezzi di trasporto, adibiti ai servizi delle Capitanerie di porto ed uffici dipendenti.