

CAMERA DEI DEPUTATI N. 80-A

RELAZIONE DELLA VIII COMMISSIONE PERMANENTE

(TRASPORTI - COMUNICAZIONI - MARINA MERCANTILE)

(RELATORE MAZZA)

SUL

DISEGNO DI LEGGE

PRESENTATO DAL MINISTRO DEL TESORO
(GAVA)

DI CONCERTO COL MINISTRO DEL BILANCIO
(PELLA)

nella seduta del 19 agosto 1953

Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile
per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1953 al 30 giugno 1954

Presentata alla Presidenza il 6 ottobre 1953

ESAME GENERALE DEL BILANCIO

ONOREVOLI COLLEGHI! — Lo stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1953 al 30 giugno 1954 presenta un ammontare complessivo di lire 25.075.035.000, di cui lire 11.735.350.000 riguardano le « spese effettive ordinarie » e lire 13.339.685.000 quelle « effettive straordinarie ».

Le spese effettive segnano pertanto un aumento di lire 9.614.709.000 rispetto a quelle previste per l'esercizio precedente. L'aumento previsto, per la parte ordinaria, è di lire

3.257.250.000, mentre per la parte straordinaria è di lire 6.357.459.000.

Le variazioni per la parte ordinaria si suddividono come segue:

a) nel debito vitalizio	— L.	45.000.000
b) nelle spese del personale	+ »	144.370.000
c) nelle spese per i servizi	+ L.	3.157.880.000
Totale	+ L.	<u>3.257.250.000</u>

Per la parte straordinaria la differenza in più di lire 6.357.459.000 risulta dalla seguenti variazioni:

1°) <i>Per autorizzazione di legge:</i>	
a) in aumento per l'applicazione dell'articolo 93 del testo unico 8 ottobre 1931, n. 1604; dell'articolo 8 della legge 3 giugno 1935, n. 1281; dell'articolo 3 della legge 21 maggio 1940, n. 626, e della legge 10 gennaio 1952, n. 16, concernenti il concorso dello Stato negli interessi su operazioni di credito per la pesca (capitolo n. 68)	+ L. 2.859.000
b) in aumento, per l'applicazione delle leggi 5 settembre 1951, n. 902, e 30 giugno 1952, n. 794, concernenti il completamento o l'integrazione del programma di cui alla legge 8 marzo 1949, n. 75 (capitolo 69)	+ » 1.800.000.000
c) in aumento, per l'applicazione dell'articolo 70 della legge 25 luglio 1952, n. 949, concernente la costruzione di navi mercantili da carico liquido o secco in cantieri nazionali (capitolo 72)	+ » 5.000.000.000
Totale aumenti	+ L. 6.802.859.000
2°) <i>Per riduzione dell'onere per minor fabbisogno:</i>	
a) Capitolo 63: Spese per la gestione del naviglio noleggiato o requisito	— L. 400.000
b) Capitolo 66: Contributo a favore della Cassa nazionale della previdenza marinara (articolo 9 legge 7 aprile 1941, n. 266), per il trattamento economico agli equipaggi delle navi catturate dal nemico, o perdute o rifugiate in porti esteri o dell'Africa Orientale in conseguenza della guerra	— » 60.000.000

c) Capitolo 70:	
Somma da erogare in base all'articolo 11, 1° comma, della legge 8 marzo 1949, n. 75	— L. 400.000.000
Totale riduzioni	— L. 460.400.000
dalle quali vanno dedotte:	
3°) <i>per aumento previsto al capitolo 67:</i>	
Acquisto o riparazione di mezzi nautici fabbricati e mezzi di trasporto adibiti ai servizi delle Capitanerie di porto e Uffici dipendenti	— » 15.000.000
Riduzione netta	— L. 445.400.000
La variazione netta, quindi, della parte straordinaria è data, in base agli aumenti di cui al n. 1°) e 3°) L. 6.802.859.000	
meno la riduzione di cui al n. 2°) » 445.400.000	
L. 6.357.459.000	

RIPARTIZIONE DEGLI STANZIAMENTI

<i>Parte ordinaria:</i>	
Spese generali	L. 701.800.000
Debito vitalizio	» 320.000.000
Spese per la marina mercantile	» 38.350.000
Spese per le Capitanerie di porto	» 665.400.000
Spese per i servizi marittimi	» 10.000.800.000
Per la pesca	» 8.000.000
Spese diverse	» 1.000.000
<i>Parte straordinaria:</i>	
Spese diverse	» 13.339.685.000
Totale	L. 25.075.035.000

Sulla spesa totale del Ministero il personale incide per lire 1.591.500.000, corrispondente al 6,34 per cento, e le spese per i servizi, per lire 23.483.535.000, ossia, per il 93,66 per cento. È interessante rilevare che per il precedente esercizio il rapporto fra i due titoli era notevolmente diverso, in quanto

LEGISLATURA II — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

le spese per il personale incidono per il 9,65 per cento e quelle per i servizi, per il 90,35 per cento.

L'aumento pressoché generale degli stanziamenti non deve creare l'impressione che i problemi della marina mercantile abbiano avuto maggior considerazione che nel passato. Le variazioni più considerevoli sono dovute agli stanziamenti per i servizi marittimi, causati tanto dall'applicazione della nuova legge n. 34 del 5 gennaio 1953 per i servizi minori, quanto dall'altra n. 102 del 28 febbraio 1953 riguardante l'aumento degli accenti da concedere alle società di preminente interesse nazionale.

Per le spese del personale e per il debito vitalizio, gli aumenti maggiori sono dovuti alle disposizioni contenute nella legge 8 aprile 1952, n. 212, riguardante il trattamento economico degli impiegati statali, ma non vi è segno di più adeguati stanziamenti ad altro titolo. Così, per un Ministero che ha tanto importanti contatti con l'estero, il già ridotto stanziamento di 3.600.000 lire per missioni e rimborso spese di trasporto per partecipazioni a riunioni e conferenze internazionali all'estero è stato ulteriormente ridotto a 2.000.000 di lire, sufficienti per fare svolgere soltanto pochissimi viaggi.

La più imponente variazione della parte ordinaria è quella riguardante l'aumento degli stanziamenti per i servizi marittimi, portati da 6.831.800.000 a 10.000.800.000 lire, con un aumento di ben 3.169.000.000 di lire.

Com'è noto, lo stanziamento suddetto è formato da una parte, diremo così, permanente, delle vecchie convenzioni del 1936, destinate a durare per un ventennio, per le linee maggiori, e da una parte riguardante gli oneri per le sovvenzionate minori, le cui convenzioni, già scadute e rinnovate di anno in anno, sono state recentemente aggiudicate per un ventennio con decorrenza dal 1° gennaio 1954. Sicché, nel bilancio ora in esame, vi è per i primi sei mesi lo stanziamento in base alle vecchie convenzioni con relative integrazioni, che decadranno col 31 dicembre prossimo; e per i secondi sei mesi lo stanziamento in base alle nuove convenzioni.

In particolare, la somma complessiva di 10.000.000.000 di lire è stata così ripartita:

Società sovvenzionate minori	L. 2.000.000.000
Società sovvenzionate di preminente interesse nazionale	» 8.000.000.000

La somma di 2.000.000.000, assegnata alle sovvenzionate minori, assicurerà la copertura di tutto il fabbisogno dell'esercizio, e sarà così ripartita:

a) sovvenzione e contributo straordinario da corrispondere alle società « Toscana », « Eolia » e « Partenopea » per il 2° semestre 1953 L.	805.666.354
b) sovvenzione alla Ditta « Cirrincione » per i servizi delle Egadi per il 2° semestre 1953 »	174.490.000
c) per sovvenzione relativa al 1° semestre 1954, agli assuntori del settore A - Arcipelago Toscano . . . »	196.250.000
d) per sovvenzione relativa al 1° semestre 1954, agli assuntori del settore B - Isole Partenopee e Pontine »	253.119.646
e) per sovvenzione relativa al 1° semestre 1954, per il settore C - Isole Eolie. »	217.000.000
f) per sovvenzione relativa al 1° semestre 1954, per il settore D - Isole Egadi, Pelagie, Ustica e Pantelleria »	213.564.000
g) per sovvenzione e contributo straordinario relativi a tutto l'esercizio 1953-1954 alle Società « Fiumana » e « Istria-Trieste » . . »	140.000.000
Totale . . . L.	2.000.000.000

Per quanto riguarda la somma di lire 8.000.000.000, essa è stata quasi del tutto già liquidata alle società di preminente interesse nazionale sotto forma di acconto di circa il 69 per cento sull'integrazione accertata per il 1952, che è di lire 11.519.035.968.

In particolare, sono state attribuite a ciascuna società le somme a fianco indicate:

Lloyd Triestino . . . L.	3.213.000.000
Adriatica »	1.783.000.000
Tirrenia »	2.804.000.000
Totale . . . L.	7.800.000.000

Il residuo di 200.000.000 servirà praticamente per pagare le normali sovvenzioni relative a tutto l'esercizio 1953-54, che ammontano ad una somma di lire 245.000.000 in base alle vecchie convenzioni ancora in vigore.

Tuttavia, per la integrazione del bilancio prevista dall'articolo 7 del regio decreto-legge 7 dicembre 1936, n. 2081, che, come è noto, deve consentire in ogni quadriennio alle società un utile medio del 4 per cento sul capitale azionario, erano fino alla entrata in vigore della recente legge n. 202 del 28 febbraio previsti acconti fino al 90 per cento di tali integrazioni. Scaduto nel 1952 il quadriennio 1949-52, si presenta ora il problema di saldare il residuo debito dello Stato, che ammonta, secondo i più aggiornati calcoli, a ben 17.226.830.054 lire, da aggiungersi agli stanziamenti di bilancio.

Poiché però il Tesoro non ha potuto consentire l'iscrizione a bilancio di sì cospicuo stanziamento — il cui preoccupante accumularsi era stato già segnalato dai relatori dei bilanci dei precedenti esercizi — si dovrà attendere un nuovo provvedimento legislativo per permettere la liquidazione di tali saldi che lo Stato è obbligato per legge a liquidare. Questo metodo non può considerarsi contabilmente ortodosso, in quanto sarebbe stato molto più corretto stanziare nella competenza dei singoli esercizi le intere somme richieste per la suddetta integrazione — e ve n'era la possibilità tecnica, data la diversa fase degli esercizi della società — salvo a pagare soltanto gli acconti, e rimandando ai residui i relativi saldi da pagare. L'accumularsi di un così cospicuo saldo, che supera notevolmente l'intero stanziamento per le spese ordinarie di bilancio dell'esercizio in corso, non potrà non creare difficoltà per reperire le elevate somme e creerà ritardi dannosi anche per le compagnie del gruppo Finmare, le quali hanno impegni elevatissimi per il loro programma di ricostruzione.

In tal modo esse dovranno far ricorso al mercato finanziario per ingenti somme, il che implicherà un notevole *aggravio di interessi passivi*, i quali, a loro volta, si ripercuoteranno *sugli oneri di esercizio*, e provocheranno ulteriori aumenti dei già elevatissimi oneri dello Stato che deve garantire il rendimento del 4 per cento alle suddette compagnie. Tutto questo provocherà notevoli perdite di ricchezza, richiedendo somme che altrimenti potrebbero essere impiegate per una più organica politica economica e marittima.

APPENDICE ALLO STATO DI PREVISIONE DELLA SPESA

In appendice allo stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile, sono pubblicati gli stati di previsione del

bilancio generale degli Uffici del lavoro portuale.

Gli stati di previsione di cui trattasi sono stati approvati con decreto in data 3 ottobre 1952 del Ministero della marina mercantile, di concerto col Ministero del tesoro, giusta quanto stabilito dall'articolo 10 del regio decreto-legge 24 settembre 1931, n. 1277, convertito, con modificazioni, nella legge 3 marzo 1932, n. 269.

Il bilancio predetto prevede un aumento di entrate di lire 2.915.000 e si chiude con un avanzo di gestione di lire 4.715.000, superiori di 978.000 lire rispetto all'esercizio precedente, e che viene devoluto al prezzo di riserva.

PARTE GENERALE

IL TONNELLAGGIO DELLA FLOTTA MERCANTILE

Secondo le cifre ufficiali del Ministero della marina mercantile al 30 giugno 1953 la flotta mercantile italiana ha raggiunto una consistenza complessiva di 4.447 unità, per tonnellate di stazza lorda 3.582.739, di cui le navi a propulsione meccanica erano 1.276 per tonnellate lorde 3.470.917 e quelle a propulsione velica o motovelica da traffico e da pesca 3.171 per tonnellate lorde 111.822.

Il raggiungimento della consistenza suddetta ha un particolare significato per il nostro Paese, in quanto, essendo leggermente superiore a quella del 1° gennaio 1940, essa può essere considerata come la prova della conclusione di un processo ricostruttivo, durato otto anni, nel quale la flotta sopravvissuta alla guerra (valutata in 470.000 tonnellate al maggio 1945) ha visto moltiplicato per otto volte quest'ultimo tonnellaggio. Ed è pure significativo che mentre nel *Piano a lungo termine*, redatto nel 1948 per la durata dell'E. R. P., era previsto che alla scadenza del programma di aiuti americani, ossia, nel giugno 1953, la flotta mercantile italiana avrebbe raggiunto una consistenza di milioni 3,1 di tonnellate di navi di stazza lorda superiore alle 500 tonnellate lorde, oggi invece tale naviglio è di circa milioni 3,3 di tonnellate. La ricostruzione ha superato i preventivi.

Nella graduatoria mondiale al 30 giugno 1952, data per la quale si hanno le cifre più aggiornate, l'Italia era passata al sesto posto dopo Stati Uniti, Gran Bretagna, Norvegia, Panama e Francia, avendo superato l'Olanda. In tal modo l'Italia ha riconquistato lo stesso posto che deteneva nel 1939, con la differenza,

però, che allora la sua flotta rappresentava il 5,1 per cento del complesso mondiale, mentre al 1952 essa corrispondeva soltanto al 3,6 per cento. Per conseguire lo stesso peso di anteguerra, la flotta italiana dovrebbe quindi raggiungere i 4,5 milioni di tonnellate, ossia aumentare di circa un milione di tonnellate la consistenza attuale.

Quanto alla sua composizione attuale, confrontata con l'anteguerra, in cifre tonde si ha che il complesso del naviglio passeggeri e misto rappresenta 669.670 tonnellate, circa, ossia, poco più del 60 per cento del tonnellaggio corrispondente al 1° settembre 1939, valutato ad 1.095 mila tonnellate lorde. Invece le altre specialità denunciano un aumento rispetto all'anteguerra: così le navi da carico secco risultano con 1.809.406 tonnellate aumentate dell'11 per cento circa rispetto al totale di 1.771 mila tonnellate del 1939, e le navi cisterne si sono raddoppiate rispetto alla consistenza prebellica, con quasi 824.000 tonnellate rispetto alle 421 mila tonnellate del 1° settembre 1939.

Questa modificata composizione della flotta odierna può far ritenere che essa si sia adeguata alle variazioni intervenute nei traffici marittimi e in parte sembra che l'affermazione corrisponda a verità; ma occorre aggiungere che il grado di ricostruzione della flotta passeggeri e mista, anche se si vuole rifuggire dalle costose costruzioni di prestigio di un tempo, è ancora inferiore al tonnellaggio desiderabile per un'armonica composizione della nostra flotta mercantile, ed a quanto è richiesto dalle esigenze di una rete di servizi marittimi integralmente ripristinata.

IL PROBLEMA DEL RINNOVO DEL NAVIGLIO E LE NECESSITÀ DELL'INDUSTRIA CANTIERISTICA ITALIANA

La ricostruzione quantitativa del naviglio non deve però essere considerata perfezionata se non si addiverrà ad un radicale miglioramento della composizione qualitativa, resa oggi necessaria in seguito al graduale aumento del tonnellaggio ed alla ripresa di tutte le flotte, anche di quelle che come la germanica e la nipponica, per ragioni speciali, erano rimaste più indietro nel processo ricostruttivo.

L'aumento del tonnellaggio significa aumento della concorrenza, quando esso si sviluppi con un ritmo superiore a quello del commercio marittimo mondiale. Finora, la ripresa del traffico era stata superiore a quella delle costruzioni navali, il cui ritmo di produzione era necessariamente subordinato alle possibi-

lità dei rifornimenti siderurgici, alla disponibilità degli scali, ed alle disponibilità finanziarie dei committenti, tutte nettamente inferiori alle esigenze del mercato. In tale atmosfera, la ricostruzione del naviglio tanto in Italia che all'estero non è stata limitata dalla reciproca influenza esercitata dalla concorrenza; e, se vi è stata la tendenza nelle nuove costruzioni navali ad adottare tutte le soluzioni consentite dai progressi tecnici, indispensabili per prepararsi per i periodi delle « vacche magre », nondimeno tutto il naviglio, fosse esso di qualità o non, ha trovato stabile impiego. Lo conferma il fatto che i disarmi si sono mantenuti in tutti gli otto anni di questo dopoguerra, e con eccezioni di breve durata, a livelli pressoché insignificanti per il naviglio addetto ai traffici oceanici.

A partire dalla seconda metà del 1952, e fino a tutt'oggi, il mercato dei noli si è mantenuto depresso, a livelli che, per i carichi secchi, sono di poco superiori a quelli precedenti allo scoppio della crisi coreana del 1951, e che per i carichi liquidi sono invece notevolmente inferiori. Questo fenomeno è una conseguenza della concorrenza, e a lungo andare non può non provocare una riorganizzazione dell'industria armatoriale su basi più sane, ossia, eliminando i pseudo armatori, che entrarono nell'industria negli anni più facili, per perseguire scopi di arricchimento senza finalità permanenti. Nello stesso tempo, la riorganizzazione di una industria in tempo di crisi significa riduzione dei costi di gestione, adottando sistemi produttivi più razionali. Per la Marina mercantile tutto ciò si ottiene con l'eliminazione del materiale troppo vecchio ed inefficiente e con l'acquisizione di quello più moderno e, possibilmente, di nuova costruzione.

Vi sono elementi che pongono in rilievo come spontaneamente una certa eliminazione del naviglio stia avvenendo. Così nella relazione dell'Ufficio statistica del Ministero della marina mercantile per l'anno 1952 leggiamo che durante lo scorso anno sono state demolite o vendute all'estero navi per circa 50.000 tonnellate lorde, mentre risulta per altre informazioni che nel primo semestre del corrente anno molte altre sono state eliminate. Nello stesso tempo, numerose unità sono state consegnate dai cantieri italiani ed esteri, ma ciò non è valso ad impedire che da un anno all'altro il naviglio di età inferiore ai 5 anni sia passato dall'11,7 al 10,3 per cento del totale, mentre invece quello di età oltre i 25 anni di età è passato dal 31 al 31,5 per cento.

Sono tuttavia note le ragioni che consigliano che lo Stato intervenga per facilitare il processo del miglioramento qualitativo, che può essere messo in pregiudizio da gravi difficoltà di vario ordine. Infatti gli armatori possono non trovarsi in condizioni di affrontare i maggiori oneri richiesti per l'acquisto o l'ordinazione di materiale nuovo, sia per la difficoltà di fornirsi dei capitali necessari ai tassi correnti del mercato creditizio nazionale, sia per i prezzi elevati delle nuove costruzioni non solo in Italia, ma anche all'estero.

LE NUOVE COSTRUZIONI IN CORSO

Attualmente, e secondo i dati più recenti del « Lloyd's Register of Shipping », al 1° luglio scorso si trovavano in costruzione nei cantieri nazionali e del Territorio Libero di Trieste navi a propulsione meccanica di

stazza lorda superiore alle 100 tonnellate per 385.000 tonnellate lorde. Di queste, tonnellate 335.000 sono rappresentate da petroliere. Si tratta perciò di una massa di costruzioni certamente cospicue, ancora insufficienti per assicurare il pieno rendimento dei cantieri, tanto più che tale massa di lavoro è destinata ad esaurirsi entro breve periodo di tempo, data la celerità del ritmo di produzione che hanno assunto i nostri stabilimenti, in seguito ai recenti rammodernamenti. Inoltre è notorio che la costruzione di navi cisterna impegna una quantità di lavoro notevolmente inferiore, a parità di tonnellaggio, degli altri tipi di navi.

Tutte queste costruzioni, e altre che sono in corso di impostazione o di prossimo inizio, sono il frutto dei provvedimenti degli ultimi tempi. In particolare, per la legge 25 luglio 1952, n. 949, sono state assegnate le seguenti costruzioni di petroliere tutte superiori alle 10.000 tonnellate:

Numero d'ordine	Committente	Tonnellate di stazza lorde	Cantieri	Osservazioni
1. -	A. G. I. P. (Roma).	13.000	Navalmeccanica (Castellamare di Stabia).	
2. -	Società Petrotankers (Genova)	12.950	Ansaldo (Muggiano).	
3. -	C. I. T. M. A. R. (Roma)	12.300	C. R. D. A. (Monfalcone)	Varata il 18 dicembre 1952
4. -	Società Trasporti Transatlantici (Genova)	12.950	Ansaldo (Muggiano).	
5. -	Sicula Azionaria Trasporti Marittimi (Palermo)	12.250	Breda (Venezia).	
6. -	Società Garibaldi (Genova)	17.050	Ansaldo (Genova-Sestri).	
7. -	Società Navigazione Fassio (Genova)	13.500	Cantiere Navale di Taranto).	
8. -	Società Italnavi (Genova)	17.050	Ansaldo (Genova-Sestri)	Varata il 12 luglio 1953
9. -	Società Sidarma (Venezia)	12.000	C. R. D. A. (Monfalcone)	Varata il 26 luglio 1953
10. -	Società Lilibeo (Roma)	21.000	Ansaldo (Livorno).	
11. -	Società Navigazione D'Amico (Roma)	21.000	C. R. D. A. (Monfalcone)	Varata il 14 giugno 1953
12. -	Mediterranea Compagnia d'Armamento (Palermo)	21.000	C. R. D. A. (Monfalcone).	

LEGISLATURA II — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

Numero d'ordine	Committente	Tonnellate di stazza lorde	Cantieri	Osservazioni
13.	Compagnia internazionale di Genova	13.050	C. N. R. (Ancona).	
14.	« Sicilia », Società di Navigazione (Palermo)	13.050	C. N. R. (Palermo).	
15.	Compagnia di Navigazione Bibolini (Genova)	15.300	Ansaldo (Muggiano)	Varata il 26 aprile 1953
16.	Compagnia Internazionale di Genova	13.050	C. N. R. (Ancona).	
17.	R. O. M. S. A. (Roma)	13.000	C. R. D. A. (Monfalcone).	
18.	La Columbia (Genova)	15.000	Cantieri Navali Riuniti di Ancona.	
19.	« A. R. G. E. A. » Società di Navigazione (Palermo)	18.000	Ansaldo (Genova-Sestri).	
		<u>287.000</u>		

È da rilevare che a poco più di un anno dall'entrata in vigore della legge, ben cinque delle 19 petroliere sono già state varate e che tutti i lavori sono tanto inoltrati da essere esauriti entro il 1954.

Sempre per la legge 949, articolo 62, sono state assegnate le seguenti costruzioni minori, per le quali erano stati appositamente stanziati contributi per 600 milioni:

Numero d'ordine	Richiedente	Cantiere navale	Tipo nave	Tonnellate di stazza lorde
1.	Ciro Pellegrino (Napoli) in proprio	Ciro Pellegrino (Napoli)	M/c.	1.000
2.	Società Rimorchiatori Laziali (Civitavecchia)	M. & B. Benetti (Viareggio)	Rim.	170
3.	Cantiere Navale Solimano (Savona)	Cantiere Navale Solimano	M/c.	720
4.	Società Transmare (Roma)	Cassano (Messina)	M/n.	1.000
5.	Società Rimorchiatori Napoletani (Napoli)	C. N. O. M. (Venezia)	Rim.	168,50
6.	Società Rimorchiatori Napoletani (Napoli)	C. N. O. M. (Venezia)	»	150
7.	Paoletti Umberto (Civitanova)	Cecchetti (Porto Civitanova)	M/n.	600
8.	Pericoli Francesco (Rimini)	A. Lucchese (Venezia)	»	500
9.	Azienda esercizio Natanti (La Spezia)	Cantiere Accinelli (La Spezia)	Rim.	167
				<u>4.475,50</u>

LEGISLATURA II — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

Infine, in base alla legge 30 giugno 1952, n. 774, sono state ammesse in base all'articolo 11, ossia per le costruzioni per le quali non era richiesta demolizione di naviglio velico e motovelico in legno, le seguenti costruzioni:

Numero d'ordine	Richiedente	Cantiere navale	Tipo nave	Tonnellate di stazza lorde
1. —	Campanella e Ascenso (Savona) (in proprio)	Campanella e Ascenso (Savona)	M/n.	500
2. —	Cirrinzione Andrea (Palermo)	Cantiere Navale Riuniti (Palermo)	Rim.	220
3. —	Società Cantieri Apuania (Milano) (in proprio)	Cantiere Navale Apuania (Marina di Carrara)	M/n.	1.000
4. —	Cantiere Navale « Benetti » (Viareggio) (in proprio)	Cantiere Navale Benetti (Viareggio)	»	500
5. —	Società Navipuglia (Bari)	Cantiere Navale Papette (Venezia)	»	1.000
6. —	Pericoli Agostino (Cattolica)	Cantiere Navalmeccanica (Sengallia)	»	500
7. —	Cooperativa « La Carolina » (Carloforte).	Cantiere Navale Ciro Pellegrino (Napoli)	»	500
8. —	Società Rimorchiatori Riuniti (Genova).	Cantiere Tirreno (Riva Trigoso)	Rim.	160
9. —	Aumiller Gina (Venezia)	Industrie Navali Meccaniche Spezzine	M/c.	500
				4.880

Sono poi da aggiungersi quelle altre costruzioni previste dall'articolo 1, che riguardavano la demolizione delle navi in legno da traffico di stazza unitaria tra le 30 e le 300 tonnellate lorde, di età non inferiore a 13 anni, e la costruzione di navi da carico secco con scafo in ferro, per un tonnellaggio pari alla metà di quello demolito. Le navi da costruire erano previste di due tipi, l'uno da 500 e l'altro da 1.000 tonnellate lorde.

Per concorrere ai benefici previsti dall'articolo 1 sono state ammesse soltanto 4.777,19 tonnellate lorde di navi, mentre erano state avanzate domande per circa 17.000 tonnellate. Le domande che non sono state accolte riguardavano naviglio da demolire non corrispondente alle caratteristiche indicate nella legge.

Poiché le 4.777,19 tonnellate riguardano una sessantina di unità, si è dovuto procedere alla costituzione dei raggruppamenti, a tenore dell'articolo 4 della legge, in modo che si possa procedere alla costruzione di unità di almeno 500 tonnellate di stazza lorda.

Questa operazione è risultata quanto mai difficoltosa per contemperare gli interessi di armatori per vecchia tradizione animati da un eccessivo spirito individualistico; tuttavia, a tutt'oggi sono stati costituiti due raggruppamenti, ciascuno per costruire una nave da 500 tonnellate, l'una nel cantiere navale Papette di Venezia e l'altra presso il cantiere della Navalmeccanica di Sengallia.

Il primo raggruppamento è composto in massima parte da piccoli proprietari del Tirreno, e raccoglie 1.143,22 tonnellate lorde di navi da demolire, il secondo è composto di proprietari dell'Adriatico, e raccoglie 1.011,66 tonnellate da demolire. È in via di perfezionamento la costituzione del terzo raggruppamento che sarà composto prevalentemente dai proprietari della Sicilia.

Tenendo conto delle altre costruzioni ancora da iniziarsi ma che sono in corso di assegnazione in base alla legge 2 aprile 1953, n. 212, ed al terzo cosiddetto programma triestino, si superano largamente le 400.000 tonnellate di nuove navi che saranno con-

segnate entro il 1954; ma per il periodo oltre tale data al momento attuale v'è soltanto la speranza che un nuovo programma venga elaborato e reso esecutivo in tempo per scongiurare che la situazione cantieristica italiana si aggravi al punto di diventare un problema sociale acuto.

GLI STUDI DELLA LEGGE SULLE COSTRUZIONI NAVALI

Il problema da risolvere è quindi duplice: da un lato promuovere una serie di nuove costruzioni che migliori qualitativamente il naviglio in possesso delle nostre aziende armatoriali, meglio adattandolo alle esigenze della acuitizzata concorrenza internazionale; dall'altro assicurare un carico di lavoro sufficiente ai nostri cantieri, per un adeguato numero di anni, in modo da metterli in condizione di acquisire, oltre ai contratti nazionali, anche ordinazioni da parte della clientela estera. Non è infatti da dimenticare che la nostra industria in anni vicini e remoti ha abbondantemente lavorato per committenti esteri, e con loro piena soddisfazione, ma che oggi l'elevatezza dei costi e la difficoltà dei finanziamenti hanno ridotto al minimo i contratti esteri. Al 31 dicembre 1952, le unità in costruzione o in allestimento per conto degli stranieri, compresi i cantieri del Territorio Libero Triestino, erano in numero di 14 per appena tonnellate lorde 18.700, corrispondente al 6 per cento dell'intero tonnellaggio in costruzione nei nostri cantieri; un anno prima, le unità erano 15, ma la stazza lorda complessiva saliva a 41.362 tonnellate.

Le difficoltà da superare per risolvere il problema delle costruzioni navali sono del resto ben note, per essere state abbondantemente esposte nelle relazioni di precedenti bilanci, e se una constatazione poco allegra c'è purtroppo da fare, questa riguarda il fatto che nonostante i numerosi provvedimenti degli ultimi anni, quali la legge 8 marzo 1949, n. 75, e le sue molteplici appendici, fino all'ultima del 2 aprile 1953, n. 212; la legge 25 luglio 1952, n. 949; la legge 25 giugno 1952, n. 779; i tre programmi cosiddetti triestini, e numerosi altri provvedimenti minori, ancora non si è intravista una soluzione, non diciamo definitiva, ma di una certa durata superiore al biennio, al problema che assilla la nostra industria cantieristica. Gli impianti sono stati quasi tutti rammodernati, il lavoro, sia pure con oscillazioni in più o in meno, non è mancato, ma oggi a distanza di otto anni dalla

fine delle ostilità, l'occupazione dei 40.000 lavoratori della industria dipende ancora dalla possibilità che siano stanziati contributi cospicui, e siano introdotte quelle facilitazioni fiscali necessarie per compensare i nostri maggiori costi rispetto alla concorrenza estera: maggiori costi che non possono essere attribuiti alla nostra industria, ma che sono in gran parte dovuti alle condizioni particolari della nostra produzione.

Qualche elemento favorevole non manca tuttavia che faccia sperare in un miglioramento almeno parziale della situazione. Ad esempio, la Commissione ministeriale per la preparazione di una legge a lungo raggio per le costruzioni navali, nominata dal Ministro Cappa lo scorso anno, e presieduta dall'onorevole Tambroni, che nel frattempo è diventato titolare del dicastero della Marina mercantile, ha potuto constatare che i prezzi dei materiali siderurgici in Italia hanno subito negli ultimi tempi notevoli riduzioni mentre all'estero risultano o stabili o in aumento. Il costo delle lamiere di acciaio, nel periodo di un anno, dal 1951 al 1952, era sceso da 135 a 113 lire il chilogrammo mentre si spera che si possa scendere sulle 90-95 lire, a più o meno breve scadenza. Questo prezzo è ancora superiore a quello politico al quale le lamiere in Inghilterra vengono cedute, che è di 54 lire al chilogrammo: tuttavia, esso rappresenta già un considerevole progresso tanto che la differenza dei costi delle nostre navi rispetto a quelli inglesi — per il solo materiale siderurgico, si badi bene — tende a ridursi al 7 per cento per le navi da carico, ed al 4 per cento per quelle passeggeri.

Restano tuttavia gli altri aggravii particolari della nostra produzione, ma per alcuni di essi si potrebbe provvedere senza gravi rinunce da parte dello Stato. Ad esempio, la Commissione già ricordata ha rilevato che tenendo conto soltanto dell'incidenza del tributo sui rapporti contrattuali diretti dei committenti e dei cantieri, il pagamento dell'imposta generale sull'entrata costituisce un maggiore aggravio del 5 per cento del costo italiano della nave. Se questo aggravio venisse eliminato, si renderebbero possibili nuove costruzioni navali che altrimenti non sarebbero effettuate e lo stato non perderebbe nulla perché non si può certamente parlare di rinuncia a introiti fiscali quando essi non si sarebbero in alcun modo verificati; ma al contrario, guadagnerebbe sempre qualcosa, per il fatto che l'accresciuta produzione nazionale provocata da una maggiore occupazione dei cantieri nazionali — la quale notoriamente

interessa vastissimi settori di ogni tipo di industrie — creerebbe nuovo reddito tassabile con imposte dirette ed indirette.

La Commissione ha poi tenuto conto degli altri fattori generali di aggravio e dipendenti dalle condizioni ineliminabili, almeno a breve scadenza, nelle quali si svolge la nostra produzione cantieristica: ossia, basso carico di lavoro, pressione fiscale ed oneri sociali elevatissimi, ed ha calcolato, tenendo conto della restituzione dell'imposta generale sull'entrata come sopra detto, che la quota del contributo a carico dello Stato dovrebbe essere pari, in un primo tempo, al 27 per cento del valore della nave, se da carico, ed al 21 per cento, se da passeggeri; quota che, in un secondo tempo, tenendo conto delle ulteriori riduzioni sperabili dalle previste diminuzioni del costo dei materiali siderurgici e da una migliore utilizzazione degli impianti per un carico di lavoro minimo assicurato, al 23 per cento per le navi da carico secco, ed al 19 per cento per quelle da passeggeri.

La Commissione ha inoltre studiato le difficoltà di ordine creditizio per i finanziamenti, dato il più alto costo del danaro nel nostro Paese; ed ha proposto un contributo di interessi dell'1,50 per cento che ridotto al valore attuale, per la durata media di 10 anni prevista, dovrebbe esser parificato al 7-7,50 del costo complessivo della nave.

Nella sostanza, se si confronta il complesso dei contributi proposti a vario titolo, si ha l'impressione che si ricada su cifre vicine a quelle dei precedenti provvedimenti della legge 75 del 1949, detta Saragat, che erano ragguagliati al 33 per cento del costo effettivo della nave, ed a quelli della legge Benni del 1938, che giunsero fino al 40 per cento. Ma da un esame più particolareggiato si può invece constatare che essi sono invece sensibilmente inferiori, perché vanno da un massimo del 34 per cento per le navi da carico ad un minimo del 28 per cento per quelle passeggeri, tenendo conto anche dei contributi di interesse; e con la prospettiva di vederli ridotti al 29 per cento per le prime ed al 23 per cento per le seconde, qualora si verificassero i presupposti per la già ricordata riduzione delle spese generali.

Questi studi, a quanto risulterebbe, stanno per essere tradotti in un disegno di legge che ci viene preannunciato. La principale difficoltà consiste nella definizione degli stanziamenti che il tesoro potrà mettere a disposizione della nuova legge, che sono previsti inizialmente dell'ordine di 12-14 miliardi l'anno, se si vuole impiantare un programma

minimo di produzione di 200.000 tonnellate annue, una metà delle quali si spera possa essere acquisita per conto di committenti stranieri. Tale onere dovrebbe poi gradualmente ridursi.

Le possibilità che l'armamento italiano si impegni per l'espletamento di un programma annuale di almeno 100.000 tonnellate di navi, sono notevoli. Da una parte, l'armamento del Gruppo Finmare ha fatto conoscere ufficialmente di essere pronto a passare ordinazioni immediate per 22 navi per complessive 200.000 tonnellate, indispensabili per le necessità più urgenti di assestamento dei servizi ricostituiti e di sostituzione del materiale che ha superato i cosiddetti limiti di età, e che rappresenta circa 145.000 tonnellate, ossia quasi un quarto dell'intera flotta del Gruppo. Ma anche l'armamento libero, per varie dichiarazioni responsabili e dalle realizzazioni già conseguite negli ultimi anni dimostra di preferire gli oneri dei programmi di nuove costruzioni, al posto dell'acquisto delle navi vecchie, quando però esistano le premesse per farlo: ossia, che i finanziamenti siano accordati a tassi tollerabili, e che i prezzi delle navi siano a livello internazionale.

Si tratta, perciò, di affrontare con decisione questo problema, in un momento nel quale, pur non mancando elementi di preoccupazione per il futuro dei traffici marittimi, ci sono molte premesse perché una legge ben congegnata dia i suoi frutti, senza dimenticare in nessun caso l'improrogabile necessità di dare nuova possibilità di lavoro ai cantieri entro pochi mesi.

I SERVIZI MARITTIMI

L'esercizio 1952-53 ha visto una serie di importantissime realizzazioni nel vasto campo dei servizi marittimi mentre venivano gettate le basi per la sistemazione dei servizi minori.

La flotta di linea del Gruppo Finmare si è arricchita del superbo transatlantico *Andrea Doria* di 30.000 tonnellate, massima unità della flotta mercantile italiana, la cui immisione in servizio sulla linea Italia-New York ha suscitato un grandissimo interesse in tutto il mondo marittimo internazionale.

La flotta del « Lloyd Triestino » si è arricchita delle due motonavi miste *Victoria* ed *Asia*, di 11.400 tonnellate, immesse sulla ripristinata linea per Singapore-Hong Kong dal Tirreno. Inoltre, la consegna della motonave *Europa* di circa 12.400 tonnellate e la sua messa in funzione sulla linea Adriatico-

Sud Africa, ha permesso di portare ad un ritmo mensile le partenze su tale rotta.

La « Società Adriatica » ha visto l'entrata in servizio della *Messapia* di 5.100 tonnellate che assieme alla gemella *Enotria* ha permesso di potenziare la linea del Levante.

Infine, la « Tirrenia » ha potuto disporre delle cinque motonavi gemelle *Sardegna*, *Sicilia*, *Campania Felix*, *Calabria e Lazio*, le quali, insieme con la *Città di Tunisi* completamente trasformata, hanno permesso un completo riordinamento dei servizi con la Sardegna, la Sicilia, la Tunisia, dai porti continentali di Civitavecchia e Napoli.

L'immissione in servizio di tali unità è stata contrassegnata per la Tirrenia da un fortissimo incremento del traffico, che era rimasto lungamente mortificato dalla mancanza di materiale adeguato. Basti rilevare che la Società, la quale ha potuto disporre solo per una parte dell'anno di alcune delle nuove unità, ha trasportato quasi 719 mila passeggeri, oltre 105 mila in più dell'anno precedente, e 13 mila in più del 1939, che aveva segnato un primato ancora non superato.

Risultano così potenziate la Napoli-Palermo-Tunisi (linee n. 1 e 2); la Napoli-Cagliari (linea n. 5); la Civitavecchia-Cagliari (linea n. 15) e la Civitavecchia-Olbia (linea n. 3).

L'aumento del traffico specialmente sulla rotta della Sardegna, susseguente alla immisione del modernissimo materiale del quale parliamo, è ormai tale, da far considerare l'opportunità di qualche ulteriore perfezionamento, specialmente tra Civitavecchia ed Olbia. Nel recente convegno tenutosi a Roma per i traffici della Sardegna, più di qualche critica è stata mossa alla capacità limitata in passeggeri delle nuove unità, rispetto alle loro dimensioni. Si è certi però che esse siano suscettibili di aumentare la loro ricettività se sarà provveduto a qualche innovazione. Viene pure lamentato per le stesse linee che ancora non a tutti è data la certezza di trovare un posto senza aver provveduto ad una tempestiva prenotazione; il che dimostra che la soluzione completa del problema del sovrappollamento delle linee della Sardegna non si è ancora ottenuta.

Con la disponibilità del tonnellaggio già in possesso delle Compagnie create dalla consegna delle nuove navi, nuove linee sono state create, e quelle vecchie potenziate. Così, la « Tirrenia » ha ripristinato la linea 32 (Periplo-italico-Marsiglia-Spagna), a partire dal gennaio scorso; mentre, a partire dal giugno scorso, è entrata in attività la linea 36 (Adria-

lico-Nord Europa), con le due motonavi *Giosué Borsi e Cagliari* da 4.200 tonnellate che, ideate originariamente per tale linea, erano state poi, per necessità di traffico, destinate ad altri servizi passeggeri di emergenza. La periodicità della linea è mensile, e il suo ripristino ha segnato un grande successo.

La stessa società ha poi ulteriormente potenziato la linea 37 (Tirreno-Nord Europa) assegnando ad essa le due motonavi nolegiate di recentissima costruzione *Vallesarco* e *Valdarno* di circa 2.600 tonnellate lorde che, insieme con il *Marechiaro*, dovranno sostituire le unità più anziane già impiegate.

In tal modo l'Italia ha sulla rotta del Nord Europa due linee servite da materiale modernissimo.

La « Tirrenia » ha anche acquistato le due navi *Anna Maria* e *Francesca* ambedue di costruzione postbellica, e già impiegate con contratto di noleggio e sempre sulla linea del periplo italico. Nello stesso tempo la Società, per liberarsi del materiale inadatto ai suoi scopi sociali, ha alienato le tre navi liberty *Milano*, *Firenze* e *Posillipo* in base ad un'asta pubblica ed a condizioni particolarmente vantaggiose.

Il « Lloyd Triestino » ha poi acquistato dalla consorella *Italia* le due motonavi *Ugolino Vivaldi* e *Sebastiano Caboto* ripristinandole al servizio commerciale di linea, per il quale esse erano state originariamente disegnate. Esse sono state destinate ad una nuova linea Adriatico-Estremo Oriente-Giappone-Filippine (linea n. 167). Anche dalla Società « Italia » è stato acquistato il piroscalo *San Giorgio* destinato col *Toscana* alla linea sussidiaria emigranti Adriatico-Australia.

Il « Lloyd Triestino » che ha così completato i suoi primi programmi di riattrezzatura, ha passato recentemente l'ordinazione di due unità celeri da carico da 6.500 tonnellate lorde, destinate alla linea per l'Africa Occidentale-Congo, che sta dando apprezzabili risultati economici. Purtroppo per difficoltà finanziarie ha dovuto rinunciare all'ordinazione delle due unità miste da 5.200 tonnellate lorde per la linea della Somalia, destinate a sostituire i troppo anziani *Tripolitania* e *Diana*.

L'« Adriatica » infine, ha venduto per demolizione l'ormai vecchio *Gerusalemme*, ma la attrezzatura per i suoi servizi può ancora considerarsi incompleta perché avrebbe urgente necessità di una unità gemella o di pari caratteristiche da affiancare all'*Esperia* sulla linea dell'Egitto.

In complesso, il naviglio di proprietà o controllato dalle quattro Società di preminente interesse nazionale, ha subito nell'ultimo esercizio radicali miglioramenti che ormai possono far considerare l'attuale rete come sufficiente a soddisfare il minimum di esigenze della vita economica italiana. In sintesi, esse sono le seguenti:

Società Italia:

1°) Espresso Mediterraneo-Nord America, servito dalla nuova turbonave *Andrea Doria*, e dalle motonavi *Vulcania* e *Saturnia*. A metà dell'anno prossimo, si affiancherà alle tre navi suddette la turbonave *Cristoforo Colombo* varata nel maggio scorso. Per il 1954, sono annunciate su questa rotta ben n. 44 partenze (88 traversate) con una disponibilità di 117.600 posti, contro 36 viaggi, 72 traversate e 98.400 posti nel 1953.

2°) Espresso Mediterraneo-Brasile-Plata servito con le nuove motonavi *Augustus* e *Giulio Cesare* di 28.000 tonnellate ciascuna, e con le due turbonavi totalmente ricostruite *Conte Grande* e *Conte Biancamano*.

3°) Passeggeri Trieste-Tirreno-Sud America, servito dalla motonave *Toscanelli* di 9000 tonnellate.

4°) Passeggeri Italia-Centro America-Sud Pacifico, servita dalle motonavi *Vespucci*, *Usodimare* e *Marco Polo*.

5°) Commerciale Italia-Penisola Iberica-Centro America-Nord Pacifico.

6°) Commerciale Trieste-Tirreno-Brasile-Plata.

Lloyd Triestino:

1°) Passeggeri per l'Australia e da Genova-Napoli-Messina scali intermedi, Fremantle, Melbourne, Sydney, con le nuove motonavi *Australia*, *Oceania* e *Neptunia*, di 13.200 tonnellate lorde.

2°) Passeggeri sussidiari per l'Australia da Trieste-Venezia-Bari-Messina scali intermedi Fremantle-Melbourne-Sydney, coi piroscafi *Toscana* e *San Giorgio* di circa 9.000 tonnellate ciascuno.

3°) Passeggeri Genova-Napoli-India-Pakistan-Estremo Oriente fino ad Hon-Kong con le motonavi *Victoria* ed *Asia* da 11.400 tonnellate.

4°) Passeggeri Trieste-Venezia-Brindisi-Port Said-Suez-Aden-Mogadiscio-Mombasa - Dar es Sallaam-Beira-Durban-Capetown con le nuove motonavi *Africa* ed *Europa* di circa 12.000 tonnellate lorde.

5°) Passeggeri Napoli-Port Said-Suez-Massaua-Gibuti-Aden-Bender Cassi-Mogadi-

scio-Mombasa-Chisimaio-Genova-Livorno-Napoli, coi piroscafi *Diana* e *Tripolitania*.

6°) Commerciale per l'India-Pakistan, (Costa Occidentale) dell'Adriatico.

7°) Commerciale per l'India-Pakistan (Costa Occidentale) del Tirreno.

8°) Commerciale per l'India-Pakistan (Costa Orientale) dell'Adriatico e del Tirreno.

9°) Commerciale celere per India-Pakistan-Estremo Oriente con le motonavi *Vivaldi* e *Caboto* da 9.000 tonnellate.

10°) Commerciale per il Sud Africa dall'Adriatico e dal Tirreno.

11°) Commerciale per l'Africa Occidentale.

12°) Servizio bananiero da Genova per la Somalia, con la motonave *Algida*.

Adriatica:

1°) Espresso Italia-Egitto con partenze settimanali alternate da Genova e da Venezia per Alessandria-Beirut con la motonave *Esperia* da 9 000 tonnellate dall'Adriatico e la motonave *Enotria* da 5 100 tonnellate dal Tirreno.

2°) Celere passeggeri Adriatico-Pireo-Istanbul, con la motonave *Barletta*.

3°) Celere passeggeri Genova-Pireo-Cipro-Caifa con la motonave *F. Grimani*.

4°) Celere passeggeri Genova-Pireo-Istanbul col piroscafo *Abbazia*.

5°) Celere Venezia-Cipro-Caifa, con la motonave *Messapia* da 5.100 tonnellate.

6°) Commerciale Adriatico-Alessandria Soria.

7°) Commerciale Tirreno-Soria.

8°) Commerciale Tirreno-Danubio.

9°) Commerciale Tirreno-Istanbul.

10°) Passeggeri locale Manfredonia-Tremiti.

Società Tirrenia:

1°) Linea Napoli-Palermo, giornaliera.

2°) Linea Palermo-Tunisi, settimanale.

3°) Linea Genova-Sardegna-Sicilia, quattordicinale.

4°) Linea Sicilia-Pantelleria-Tunisi, quattordicinale.

5°) Linea Civitavecchia-Olbia, giornaliera.

6°) Linea Napoli-Cagliari, settimanale.

7°) Linea Genova-Porto Torres, settimanale.

8°) Linea Genova-Livorno-Bastia-Porto Torres, settimanale.

9°) Linea Civitavecchia-Cagliari, settimanale.

LEGISLATURA II — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

10°) Linea Adriatico-Sicilia-Malta-Tirreno (Periplo italico)-Spagna, quattordicinale.

11°) Linea Napoli-Catania-Siracusa-Malta-Tripoli, decadale.

12°) Linea Tirreno-Sicilia-Nord Europa, mensile.

13°) Linea Adriatico - Sicilia - Nord Europa, mensile.

14°) Linea Napoli-Siracusa-Malta-Bengasi, decadale.

Linee locali della Sardegna:

15°) Linea La Maddalena-Palau-Santa Teresa Gallura-Bonifacio, giornaliera.

16°) Linea la Maddalena-Palau, domenicale.

17°) Linea Carloforte-Calasetta, bigiornaliera, giornaliera la domenica.

18°) Linea Carloforte-Portovesme, bigiornaliera.

Con l'aumento della rete dei servizi e con i maggiori oneri derivanti dall'acquisizione del nuovo naviglio ai prezzi assai maggiorati del dopoguerra, l'onere per il mantenimento dei servizi non poteva non ripercuotersi nell'ammontare delle integrazioni di bilancio previste dall'articolo 7 del decreto-legge 7 dicembre 1936, n. 2081. I contributi richiesti allo Stato a puro titolo di integrazione (escluse quindi le sovvenzioni, che in pratica hanno variato di poco, intorno alla cifra di 200 milioni annui) sono stati i seguenti nell'ultimo quadriennio (in migliaia di milioni):

	1949	1950	1951	1952
Italia	—	—	—	218
Lloyd Triestino	3.773	4.198	3.191	4.656
Adriatica	2.310	2.199	1.759	2.583
Tirrenia	2.518	3.213	3.076	4.062
Totale	8.601	9.610	8.026	11.519

È da rilevare che nell'esercizio del 1951, le integrazioni avevano subito una riduzione di quasi il 20 per cento, a causa del migliore andamento dei traffici; l'aumento dei servizi al quale non è purtroppo corrisposto un uguale aumento del traffico, specialmente merci, ha creato le premesse per maggiori richieste di integrazioni. Per la prima volta da quando aveva ripristinato i suoi servizi, anche la Società « Italia » è stata costretta a chiedere un'integrazione.

Il problema creato da questi impegni non bene predeterminati è oggetto di studi dell'Amministrazione. Esso è di stretta natura tecnica, e quindi un rimedio apparentemente migliore potrebbe risultare peggiore del male che si vuole eliminare; è certo però che nell'uno o nell'altro caso, occorrerà tener conto del fatto che nel 1937-38, pur in un ambiente assai più favorevole, l'onere per i servizi del Gruppo Finmare raggiunse quasi 460 milioni l'anno: il che significa che se il nostro Paese vorrà mantenere in piedi questa rete di servizi che hanno così preziosi riflessi sulla nostra economia, dovrà accettare il principio di oneri pesanti, anche se si tenderà a ridurre al minimo indispensabile i servizi stessi.

Fra i servizi liberi le novità importanti sono meno numerose. Tuttavia la Costa (« C. Line »), ha istituito un servizio pas-

seggeri col Centro America, col piroscafo *Franca C.*, come anche la Sitmar che ha inoltre rafforzato la linea del Sud America con la grossa unità *Castelfelice* di ben 14.000 tonnellate di stazza, e completamente ricostruita. Anche l'armamento « Grimaldi » ha notevolmente rafforzato i servizi col Centro America con il rimodernamento del piroscafo *Auriga* e l'allestimento della turbonave *Lucania*. La flotta « Lauro » ha iniziato una linea per il Nord America da Genova Napoli, con la turbonave *Roma*.

Molto importanti sono pure le iniziative dell'armamento libero tanto per la Penisola Iberica e l'Africa Occidentale, quanto per quelle dell'Africa Orientale e il Golfo Persico. Devesi però rilevare che, nonostante questo grande sviluppo dell'armamento di linea, tanto libero che sovvenzionato, la concorrenza estera è ancora in fase crescente, perché ai numerosi servizi esteri già scalanti nei nostri, se ne vanno continuamente aggiungendo dei nuovi.

Sono soprattutto intraprendenti le compagnie nipponiche e germaniche ansiose di riconquistare, eventualmente migliorandole, le antiche posizioni; ma non mancano concorrenti minori assai dinamici, come svizzeri, israeliani, jugoslavi, egiziani e turchi, per citare i più intraprendenti. Una prova è data

dal fatto che nel nostro traffico di esportazione, che è prevalentemente servito dalla marina di linea, la partecipazione della nostra bandiera è in continua diminuzione: essa era del 56,8 per cento nel 1938, fu del 21 per cento nel 1950, per ridursi al 19,5 per cento nel 1951 ed al solo 17,8 per cento nel 1952.

I SERVIZI SOVVENZIONATI MINORI

Circa i servizi sovvenzionati minori, la pubblicazione della legge 5 gennaio 1953, n. 34, sul loro riordinamento, ha reso possibile l'effettuarsi delle gare di appalto alla industria privata, effettuazione che ha avuto luogo il 15 e 16 luglio scorsi. Alle gare sono risultate vincitrici le seguenti ditte:

a) per l'arcipelago Toscano (gruppo A) la « Società Toscana di Navigazione » per lire 448.500.000. La società dovrà costruire due navi, l'una da 250 tonnellate e l'altra di 600 tonnellate;

b) per l'arcipelago napoletano e le isole pontine (gruppo B) la « Società Partenopea Anonima di Navigazione (S. P. A. N.) » per lire 630.000.000. La società dovrà costruire quattro unità da 600 tonnellate ciascuna;

c) per le isole Eolie (gruppo C), la Società Navisarma » di Palermo per lire 425.000.000. Per tale linea è prevista la costruzione di una unità da 1.400 tonnellate e 14 miglia per la linea Napoli-Eolie-Messina ed un'altra di 600 tonnellate per le linee locali;

d) per le isole Egadi, Lampedusa e Pantelleria (gruppo D), l'armatore Mazzarella di Palermo con una sovvenzione annua di 430 milioni di lire. La Società dovrà costruire due navi da 450 tonnellate ciascuna.

Tutte le convenzioni avranno una durata di venti anni.

Le convenzioni, come s'è già accennato, entreranno in vigore col 1° gennaio 1954 e v'è da sperare che esse risolvano i gravi problemi che attendevano da anni una sistemazione per le numerose popolazioni locali, con la fornitura di un materiale efficiente e dignitoso, tale da incrementare anche le correnti turistiche.

Per quanto non strettamente attinente si ricorda, affinché sia messo allo studio per un esame completo, il problema della navigazione interna, lacuale e fluviale, indicando come necessità contingente l'adeguamento anche in questo settore del costo del carburante.

I PORTI E IL TRAFFICO MARITTIMO

Anche per il sistema portuale italiano può ormai dirsi conclusa l'opera di ricostruzione, e se in qualche scalo ancora alcune installazioni attendono di essere ripristinate, per compenso molte altre opere nuove ed una più ampia attrezzatura hanno consentito l'espansione del traffico il quale ha ormai raggiunto una consistenza tale, da superare largamente le cifre prebelliche, soprattutto per lo sviluppo del traffico petrolifero, moltiplicatosi nel dopoguerra.

Le cifre complessive del traffico marittimo nel 1952 sono le seguenti:

	Arrivi e partenze
Numero delle navi	240.643
Tonnellaggio di stazza netta (migliaia)	116.727
Tonnellaggio merci sbarcate o imbarcate (migliaia)	43.201
Numero passeggeri sbarcati e imbarcati (migliaia)	6.533

Confrontando queste cifre con quelle relative al 1951, si rileva un aumento di 4.699 unità arrivate e partite, per 10.941.000 di tonnellate di stazza netta e di 1.790.000 tonnellate di merci, nonché di 861.000 passeggeri sbarcati o imbarcati. La bandiera italiana ha partecipato al traffico totale delle merci con 22.861.000 tonnellate, (52,9 per cento), ed a quello passeggeri con 6.345.000 unità (95, per cento).

Rispetto alle corrispondenti cifre del 1938, negli attuali confini, il volume delle merci sbarcate è salito del 18,4 per cento nel 1952, e quello delle merci imbarcate del 6,9 per cento, per una media complessiva di aumento (sbarchi e imbarchi) del 15,2 per cento. Questo per quanto riguarda le merci nel complesso (traffico di cabotaggio e traffico da e per l'estero); che se invece prendiamo il traffico da e per l'estero, da una media mensile di sbarchi e imbarchi per 1.660.000 tonnellate nel 1938, sempre negli attuali confini, si sale ad una media di 2.475.000 tonnellate nel 1952, ossia, con un aumento di quasi il 50 per cento.

Per i passeggeri da e per l'estero, come si rileva dalla tabella seguente, il numero degli imbarcati per l'estero ha superato quello del 1938, sia negli attuali che nei vecchi confini, a causa dell'aumento del traffico emigratorio. Per contro il numero degli sbarcati è ancora sensibilmente inferiore a quello del 1938, nonostante l'aumento verificatosi nel 1952, rispetto agli anni precedenti.

LEGISLATURA II — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

PASSEGGERI SBARCATI ED IMBARCATI NEI PORTI ITALIANI DA E PER L'ESTERO.

	1938	1938 entro gli attuali confini	1951	1952
SBARCATI				
Bandiera italiana	203.490	180.105	91.121	116.405
Bandiera estera	65.653	65.222	77.628	87.873
TOTALE . . .	269.143	245.327	168.749	204.278
IMBARCATI.				
Bandiera italiana	212.112	182.503	140.677	184.778
Bandiera estera	59.687	59.065	112.094	94.910
TOTALE . .	271.799	241.568	252.771	279.688
SBARCATI ED IMBARCATI.				
Bandiera italiana	415.602	362.608	231.798	301.183
Bandiera estera	125.340	124.287	189.722	182.783
TOTALE . . .	540.942	486.895	421.520	483.966

Per quanto riguarda la partecipazione della bandiera nazionale al traffico internazionale, essa è purtroppo ancora inferiore a quella prebellica, sia per il traffico merci che per quello passeggeri. Difatti essa è stata la seguente negli anni qui appresso indicati:

	1938 (negli attuali confini)	1951	1952
Partenze percentuali con bandiera italiana:			
<i>Per le merci:</i>			
Merci sbarcate	67, —	38,5	36, —
Merci imbarcate	56,8	19,5	17,8
Complessivamente . . .	65,8	35,8	33,2
<i>Per i passeggeri:</i>			
Viaggiatori sbarcati	73,5	53,9	56,9
Viaggiatori imbarcati	75,4	55,6	66, —
Complessivamente . . .	74,4	54,9	62,2

Rispetto al 1951 si osserva che la partecipazione della bandiera italiana è ancora peggiorata per il traffico delle merci, mentre essa è fortemente aumentata per quello passeggeri, come naturale conseguenza del graduale miglioramento del materiale di nuova costruzione o di nuovo acquisto immesso sulle linee gestite dalle nostre Compagnie di navigazione.

Un particolare aspetto assume il traffico di cabotaggio, che, contrariamente alla tendenza del movimento delle merci in traffico internazionale, è ancora lontano dall'aver raggiunto le cifre prebelliche, avendosi con questo un'ulteriore conferma della crisi che travaglia il settore.

Si ha così che le merci in cabotaggio sono state in complesso 13.493.326 tonnellate nel 1952 contro 12.919.030 tonnellate nel 1951, con un aumento del 4,4 per cento da un anno all'altro. Nel 1938, negli attuali confini, esso aumentò a circa 18 milioni di tonnellate, il che vuol dire che il nostro naviglio minore esegue trasporti ancora corrispondenti a poco più dei due terzi di quelli anteguerra. Non va dimenticato, infatti, che la navigazione di cabotaggio è praticamente esclusivo appannaggio della nostra bandiera, che vi concorre col 96,3 per cento dei trasporti. Ma nel più ampio quadro della crisi dell'armamento minore, bene espressa dalle cifre ora ricordate, vale ricordare la progressiva scomparsa del traffico velico e motovelico, che si va riducendo con un ritmo impressionante. La partecipazione del naviglio velico e motovelico al traffico di cabotaggio era ancora dell'ordine del 30 per cento nel 1938; discese al 21,5 per cento nel 1948, al 17,5 per cento nel 1949; al 15,9 per cento nel 1950; al 14,6 per cento nel 1951 ed a solo 12,4 per cento nel 1952. In parole povere, tenendo conto del ridotto traffico nazionale del cabotaggio, rispetto all'anteguerra, il naviglio velico e motovelico trasporta ormai dal 25 al 30 per cento delle merci che trasportava nel 1938.

CONSIDERAZIONI GENERALI SUL TRAFFICO PORTUALE E SUL LAVORO PORTUALE

Il nuovo corso della ricostruita economia nazionale nel dopoguerra, si riflette nella trasformazione intervenuta nel traffico marittimo italiano. Così, l'abbandono della politica autarchica e la concorrenza dei trasporti terrestri hanno influito sul traffico di cabotaggio riducendolo sostanzialmente; del pari annullati e soltanto da qualche anno in

piccola ripresa i traffici con gli ex territori coloniali. Invece, in grande sviluppo quelli intercontinentali, soprattutto con gli Stati Uniti, e col Medio Oriente e Levante Mediterraneo; per queste due ultime località in funzione soprattutto dello sviluppo del traffico petrolifero, che da solo, nello scorso anno, ha segnato quasi 12 milioni di tonnellate sbarcate ed imbarcate, superando notevolmente i carboni rimasti a circa 9.5 milioni di tonnellate sbarcate ed imbarcate.

La predominanza dei traffici petroliferi e lo sviluppo dell'industria metanifera nazionale, che ha provocato una notevole contrazione nell'importazione dei carboni fossili, si riflettono su un impiego meno numeroso delle maestranze portuali. I due fenomeni creano dei problemi delicati dal punto di vista sociale, resi ancora più delicati dalla necessità di meglio adattare l'attrezzatura meccanica dei porti in modo da ridurre il costo delle operazioni portuali. È certo un duro compito per l'Amministrazione, che ha la responsabilità del controllo delle maestranze portuali, contemperare le esigenze del traffico con quelle delle classilavoratrici interessate. Ricordiamo i contrasti sorti in occasione del noto decreto relativo all'esenzione dall'obbligo dell'impiego delle maestranze portuali al pontile « Nino Ronco » di Genova-Cornigliano, per servire il nuovo grandioso stabilimento a ciclo integrale (S. C. E.) contrasti che solo una sennata sentenza del Consiglio di Stato ha potuto sedare.

In compenso, l'Amministrazione ha potuto apportare notevoli miglioramenti nel trattamento delle maestranze portuali, per le quali si è provveduto ad aumentare congruamente l'assistenza economica, in lire 1.000, 700 e 500: sicché oggi non vi è lavoratore iscritto alle Compagnie che non possa fruire di almeno 500 lire giornaliere più gli assegni familiari. Anche la giornata media vissuta è tenuta intorno alle 1.500 giornaliere oltre gli assegni familiari e le altre provvidenze integratrici. Tuttavia, persiste il problema delle gravi sperequazioni di guadagni, perché vi sono ancora numerose compagnie che debbono far ricorso all'assistenza economica, mentre per gli iscritti ai gruppi, i redditi si mantengono assai bassi.

Per i lavoratori portuali il Consiglio dei Ministri ha confermato la presentazione del disegno di legge per l'Ente assistenza che dovrebbe dare una sistemazione organica a tutta la vasta materia delle provvidenze varie (gratifica natalizia, assistenza economica, assistenza integrativa malattie). C'è quindi soltanto da augurarsi che questo nuovo Istituto,

che dovrà segnare un'ulteriore tappa nell'opera di elevazione della categoria, venga al più presto messo in condizione di funzionare.

Nelle difficoltà in cui si dibattono molti porti italiani è doveroso ricordare tra i più danneggiati dalla modificazione delle correnti di traffico prebellico, Napoli, perla del Mediterraneo, alla quale sono venuti a mancare intensissimi scambi con le colonie ed i porti dell'amarissimo Adriatico senza quasi traffico con i paesi orientali.

IL PROBLEMA DELLA GENTE DI MARE

Per la gente di mare, l'esercizio 1952-53 ha visto una importante realizzazione con l'entrata in piena efficacia della legge sulla previdenza marinara che ha assicurato un dignitoso trattamento a 26.000 pensionati o famiglie di pensionati. La legge, come tutte le cose umane, contiene ancora delle imperfezioni, per cui determinate categorie di pensionati si trovano a fruire di un trattamento meno favorevole. È da sperare che l'annunciato provvedimento tendente ad apportare le richieste modifiche venga al più presto presentato ed approvato dal Parlamento. Tra queste modifiche vanno ricordate le norme più favorevoli che, specie in materia di pensioni ai superstiti, sono contenute nelle norme della legge 4 aprile 1952, n. 218, sull'assicurazione obbligatoria invalidità e vecchiaia, e la situazione delle vedove di giovani marittimi caduti per causa di guerra, senza raggiungere il limite minimo di contribuzione assicurativa. Ed è anche da sperare che sia definitivamente risolta la spinosa questione del contributo del Tesoro alla previdenza marinara per rafforzare le basi attuariali di tutto il sistema previdenziale, che potrebbe essere messo a dura prova il giorno in cui, per una crisi dei noli, tutt'altro che impossibile, vi fosse un forte disarmo di navi, e quindi, una riduzione del personale imbarcato che, con alto spirito di solidarietà sociale, contribuisce al fondo per assicurare più elevate pensioni ai marittimi già in quiescenza.

L'esercizio scorso ha visto anche un altro fondamentale provvedimento preso dal Ministero: la riapertura delle matricole della gente di mare, fatta con decreto ministeriale 11 agosto 1952, nel limite dei venticinque anni di età previsto dall'articolo 119 del Codice della navigazione. Il provvedimento si era reso indispensabile per il troppo lungo blocco delle nuove iscrizioni, che se suggerite

da evidenti necessità per la particolare situazione venutasi a creare nel dopoguerra, era nondimeno in contrasto con le esigenze di un ritorno alla normalità, reso ancora più urgente dalla entrata in vigore del nuovo regolamento al Codice della navigazione.

La riapertura delle matricole consente l'inizio di quel processo di ringiovanimento della gente di mare che si era fermato, e che aveva dato luogo a situazioni paradossali. Il provvedimento, come tutti quelli troppo lungamente attesi, ha creato però una vera e propria corsa alle iscrizioni specialmente di personale non qualificato, che impone una radicale revisione del sistema attuale di reclutamento. Infatti, l'iscrizione indiscriminata di migliaia di persone, consentirà l'ammissione nei turni generali di collocamento di molte migliaia di nuove domande; e mentre ciò potrà essere da un lato un beneficio per quelle poche categorie di specializzati nelle quali al momento si lamenta deficienza di personale, dall'altro crea le premesse per una situazione insostenibile nelle categorie non qualificate, come mozzi, giovinotti, marinai e simili, dove già si lamentava eccesso di offerta di mano d'opera rispetto alle possibilità di impiego.

Attualmente nel lavoro marittimo, per la bassa forza, vige il sistema dell'avvicendamento la cui importanza è in relazione inversa con lo sviluppo dell'occupazione a bordo delle navi: più bassa è questa, più necessario si presenta il sistema di una rigorosa disciplina degli imbarchi. Esso fu istituito quando l'occupazione dei marittimi sulle nostre navi da traffico non raggiungeva le 10.000 unità. Oggi siamo fortunatamente a cifre assai più elevate. Dalla relazione statistica più volte ricordata, rileviamo che al 1° gennaio di quest'anno, i soli marittimi imbarcati sulle navi a propulsione meccanica erano 29.964, ai quali si aggiungeranno circa 5.000 marittimi imbarcati sui velieri e motovelieri da traffico, e alcune migliaia di altri marittimi — non pescatori — imbarcati sui motopescherecci muniti di atto di nazionalità.

Si arriva, così, a circa 40.000 marittimi veri e propri — di stato maggiore e di bassa forza — occupati in permanenza.

Purtroppo esiste ancora un notevole squilibrio nei confronti degli iscritti ai turni di collocamento con tendenza ad aumentare per l'immissione di molte altre migliaia di nuovi iscritti nelle matricole, la cui iscrizione si sta gradatamente perfezionando.

Ora, però, il numero degli iscritti è aumentato dai disoccupati apparenti e da quelli

che hanno altra occupazione, impedendo ai veri marittimi di avvicinarsi con la regolarità di una normale occupazione.

Le periodiche revisioni che lodevolmente le autorità curano, non bastano ad eliminare il male, sicché occorre la determinazione di precisi criteri di selezione. Al riguardo, è doveroso segnalare che la professione marittima richiede specializzazioni sempre più spiccate, per i congegni di bordo, mentre, purtroppo, la scomparsa della vela, e l'affermarsi delle navi di stazza sempre più elevata, richiede un numero di persone in un rapporto sempre minore al tonnello in esercizio.

È stata in queste ultime settimane varata la petroliera più grande del mondo, la *Tina Onassis* che stazza 30.000 tonnellate lorde, ed ha una portata di oltre 45.000 tonnellate di carico: quasi tre volte quanto ne porta una petroliera *T-2*, da 10.600 tonnellate. Ebbene, la nuova nave imbarcherà solo 60 persone di equipaggio contro le 120 richieste per tre *T-2*, che essa sostituisce, ossia una persona ogni 500 tonnellate lorde, mentre finora i rapporti minimi erano per una persona ogni 250 tonnellate lorde. Ciò vuol dire che il perfezionamento tecnico della navigazione richiede un personale sempre inferiore a parità di tonnello, e poiché in questo campo è la nave a più basso costo di gestione che determina i prezzi della concorrenza, è giuoco forza combattere la lotta con la selezione del personale, col suo miglioramento professionale, tentando di sviluppare la marina mercantile verso una consistenza sempre maggiore per dar modo alle benemerite categorie di marittimi di mantenere un livello di occupazione adeguato.

È, quindi, un problema di alta importanza sociale sul quale noi richiamiamo l'attenzione: problema che può essere affrontato anche preparando le relative specializzazioni del personale, mediante corsi di qualificazione, e mitigando le norme regolanti l'età minima per conseguire l'iscrizione degli specialisti. Su questa strada, vediamo dalle disposizioni ministeriali che qualche passo positivo è stato fatto, per il personale al comando e di macchina.

Va pure segnalato l'accordo col Sindacato generale degli armatori, in forza del quale l'armamento ha assunto, per un biennio, a decorrere dal 1° maggio 1953, l'impegno di imbarcare in soprannumero, per ogni anno, un numero non inferiore a 50 giovani muniti di brevetto di radiotelegrafista, che non abbiano compiuto alcun periodo di naviga-

zione. In tal modo si scongiura il pericolo che, per mancanza di tirocinio di navigazione, si vengano ad imbarcare dei giovani radiotelegrafisti che non abbiano alcuna pratica, creando così, *de facto*, l'allievemento per la categoria dei radiotelegrafista, sia pure limitato per ora, nel tempo.

Infine, il Ministero, in applicazione del nuovo regolamento al Codice, ha concretato i programmi di esame per tutti i titoli professionali marittimi, programmi che sono stati regolarmente approvati con decreti ministeriali.

LA PESCA

L'importanza della pesca per la nostra economia è bene rappresentata dalle seguenti cifre ufficiali della Direzione generale del demanio e della pesca del Ministero della marina mercantile.

Il naviglio in esercizio al 1° gennaio del corrente anno era il seguente:

Navi a propulsione meccanica e motopescherecci muniti di atto di nazionalità	Numero	Tonnellate di stazza lorda
Motobarche da pesca	2.555	59.685
Barche remo-veliche	4.804	16.015
	36.724	54.271
Totale	44.083	129.971

Il valore complessivo degli scafi, apparati motori ed apparecchi ausiliari risultava alla stessa data, di 20.669.000.000, mentre il valore approssimativo delle attrezzature di pesca risultava di lire 9.500.000.000: si tratta, quindi, di un patrimonio di circa 30 miliardi di lire.

Il personale occupato nella pesca durante l'anno 1952, risulta come segue:

pescatori imbarcati	circa	118.000
occupati a terra	»	13.000
addetti ad attività ausiliarie	»	10.000

La produzione complessiva nel corso dell'anno 1952, è risultata la seguente:

Tonni catturati nelle tonnare e nelle tonnarelle	Quintali	Valore in lire
Tonni pescati con altri sistemi	10.563	638.392.221
	7.631	
Altri pesci	1.636.972	26.044.759.292
Crostacei	50.433	1.070.318.197
Molluschi	227.833	4.112.700.751
Totale	1.933.432	31.866.170.461

La produzione di cui sopra è stata sbarcata in 378 centri pescherecci e venduta attraverso 66 mercati all'ingrosso (esclusi i mercati di solo consumo) ed in 125 centri di raccolta.

Confrontando le cifre della produzione del 1952 con le analoghe del 1951, l'aumento medio complessivo risulta del 10 per cento, e cioè corrisponde allo stesso ritmo di incremento degli anni precedenti, ad eccezione dell'industria del tonno, che continua in una situazione di stasi, se non di regresso.

Nei primi cinque mesi del corrente anno, invece, la produzione ha segnato, nei confronti dello stesso periodo dello scorso anno, una riduzione dell'8 per cento circa; ma è da sperare che tale perdita venga recuperata dalla più abbondante pesca che sembra si stia verificando nei mesi successivi. Ciò perché lo scorso inverno è stato avversato dal maltempo che ha ridotto le giornate lavorative a mare; e perché la pesca del pesce azzurro e del tonno di primavera-estate ha dato risultati molto migliori.

LE PROVVIDENZE GOVERNATIVE E IL PROBLEMA DEL RAMMODERNAMENTO DELLA FLOTTA DA PESCA

La flotta peschereccia attuale è nettamente superiore a quella che l'Italia possedeva prima della guerra, essendosi sviluppate di molto le iniziative specie per la pesca di altura nonostante la dolorosa perdita della possibilità di pescare in molte zone estere. Lo sviluppo della flotta peschereccia, che in un primo tempo nell'immediato dopoguerra si era ottenuto con mezzi spesso di fortuna, ha fruito di notevoli facilitazioni speciali previste dalle varie leggi sulle costruzioni navali. Di esse, la più importante è quella 8 marzo 1949, n. 75, e successive modificazioni: ben 366 unità di nuova costruzione, per 9.130 tonnellate lorde hanno fruito dei benefici completi (72 per tonnellate 3.612), dei benefici completi con finanziamento speciale per i sinistrati di guerra (105 per 2.312 tonnellate), e dei benefici speciali (189 per 3.206 tonnellate). Inoltre, 315 unità avevano beneficiato delle facilitazioni per sostituzione di apparati motori e apparecchi ausiliari o per riparazioni.

Tutto questo ha richiesto notevoli stanziamenti, ben superiori al miliardo di lire, a favore delle attività pescherecce, e testimonia l'interessamento del Governo per questa importante attività marinara. Ma ciò non può considerarsi esauriente in quanto il migliora-

mento qualitativo del naviglio è, in sostanza, soltanto agli inizi, per modificare tutta l'attrezzatura peschereccia italiana in modo adeguato alle esigenze della tecnica più perfetta, che consenta un razionale sfruttamento delle acque senza provocare un depauperamento dell'ittiofauna. Molte delle unità attualmente impegnate sono vetuste o insufficientemente attrezzate, e per accelerarne il rammodernamento, nella legge n. 212 del 2 aprile scorso, che proroga la durata della legge n. 75, è stato stanziato un miliardo per l'ulteriore sviluppo e la rinnovazione della flotta. Naturalmente, neppure con questo stanziamento si risolverà definitivamente il problema, ma esso è abbastanza elevato per permettere il raggiungimento di un'altra importante tappa.

Un altro importante provvedimento, del quale si è fatto promotore il Ministero della marina mercantile, va segnalato, benché difficoltà temporanee del Tesoro sembrano averne rimandata l'attuazione. Trattasi della sostituzione su circa 2.800 natanti addetti alla piccola pesca, dei motori a benzina attualmente utilizzati con altri motori marini più economici, azionati a gasolio. L'operazione sarebbe realizzata con un finanziamento a basso tasso d'interesse ed a lungo ammortamento, ed avrebbe un indubbio risultato con la riduzione dei costi di esercizio, con favorevoli ripercussioni per le laboriose categorie più umili dei pescatori. È da auspicare pertanto che tale provvedimento trovi la sua più rapida attuazione.

Ancora va ricordato che risulta pienamente utilizzato il fondo straordinario di 150 milioni previsti dalla legge 8 gennaio 1952, n. 20, per erogazioni di contributi a singoli ed a cooperative per installazioni di frigoriferi, rinnovo attrezzature da pesca, costruzioni di « case del pescatore », funzionamento di orfanotrofi e costruzione di opere di servizio collettivo gestite da cooperative. È auspicabile che a tale primo stanziamento ne seguano altri per permettere quelle nuove realizzazioni, specie a terra, che costituiscono la base della organizzazione peschereccia.

LA PROTEZIONE DELLA PESCA: VIGILANZA

Tutte le provvidenze ricordate sono servite a rendere più efficiente il materiale impiegato nella pesca, ma lo Stato non può limitarsi a questi compiti. La sua azione risulterebbe incompleta se adeguato sviluppo non fosse dato al controllo esercitato perché la pesca sia svolta secondo le disposizioni di legge,

oppure se ai pescatori non fosse data opportunità di recarsi a lavorare sui banchi dove per vecchia tradizione essi agivano; o ancora, se alla loro produzione fossero create condizioni di particolare svantaggio nella concorrenza coi prodotti esteri.

Si tratta di tre diverse attribuzioni dove i risultati non sono purtroppo così brillanti come si verifica per l'azione ricordata per il miglioramento del materiale. Per la vigilanza della pesca, lo stanziamento di soli otto milioni, immutato rispetto all'esercizio precedente, è troppo esiguo per assicurare una certa efficacia contro i pescatori di frodo. I mezzi nautici dei quali dispongono a tale scopo le capitanerie sono appena tredici, e di essi solo una parte è idonea all'uso, sicché spesso occorre noleggiarne altri a prezzi elevati, e di tipo non sempre adatto. Risulta che il Ministero ha predisposto un programma di costruzioni di nuove unità di sicure qualità nautiche, per il quale occorrerebbero 300 milioni. Spesa non eccessiva, ma altamente benefica, in quanto permetterebbe di ridurre la piaga della pesca di frodo, che tanto danno arreca all'economia nazionale ed agli stessi pescatori.

LA PROTEZIONE DELLA PESCA NELLE ACQUE ESTERE

L'azione per la protezione degli interessi dei nostri pescatori nelle zone pescherecce estere è ad un punto morto: è questa la constatazione, che si ripercuote dolorosamente su molte migliaia di famiglie di bravi lavoratori, specialmente adriatiche.

Per la Jugoslavia, scaduto col 30 aprile 1952 l'accordo a suo tempo stipulato per la durata di un anno, ed a condizioni che non è esagerato definire leonine per l'altra parte, il Ministero del tesoro negava ulteriori stanziamenti in bilancio per la corresponsione dell'elevato canone richiesto dalla Jugoslavia. Dal canto loro, gli armatori interessati non hanno ritenuto conveniente accollarsi l'intero onere richiesto per il rinnovo dell'accordo.

Perciò, i nostri pescatori non possono recarsi da oltre un anno a pescare nelle acque orientali, con grave danno per essi e per l'economia generale del nostro Paese. È da aggiungere che, da un certo tempo, si nota con apprensione l'affluire di notevoli quantitativi di pesce fresco di produzione jugoslava. Nel recente VI Congresso nazionale della pesca, tenutosi ad Ancona, le Camere di commercio

di Venezia ed Ancona si sono fatte interpreti dei desiderata degli ambienti interessati, fissando nelle loro relazioni i seguenti punti fondamentali che ci sia permesso di sottoscrivere pienamente:

a) eliminare, agli effetti delle concessioni di pesca, la zona di protezione delle ulteriori 4 miglia oltre le 6 miglia del mare territoriale;

b) comprendere nelle concessioni di pesca anche le zone del Quarnaro e dell'Istria occidentale, indispensabili specialmente ai pescatori di Chioggia;

c) oltre i porti di rifugio in caso di maltempo, consentire ai nostri pescatori l'approdo in altri porti jugoslavi per rifornimenti, provviste, avarie, infortuni, ecc.

Agli organi di Governo è stato inoltre raccomandato:

a) che il canone di concessione, ove non sia possibile eliminarlo, sia il meno gravoso per gli armatori e in ogni caso proporzionato alla forza dell'apparato motore e al rendimento economico della zona di pesca;

b) che sia istituito un servizio di vigilanza con unità della nostra Marina a tutela dei pescatori italiani;

c) che le eventuali contestazioni possano essere giudicate in contraddittorio con l'intervento di nostri rappresentanti;

d) che il nuovo accordo sia possibilmente stipulato come parte integrante del trattato commerciale con la Jugoslavia.

Per la Tunisia, la convenzione del 1896, com'è noto, è stata dichiarata decaduta, e non è stato più possibile rinnovarla. In tal modo, i nostri pescatori sono stati completamente esclusi da quelle pescose zone, con gravissimo nocimento soprattutto delle popolazioni siciliane. Proprio per queste ragioni un rappresentante della Regione siciliana, con l'assenso delle Autorità centrali trovò da tempo a Tunisi per lo studio di una conveniente soluzione della questione; ma purtroppo, fino a questo momento i risultati mancano.

Meno disastrosa è la situazione per la Libia, dove, in seguito alla creazione del nuovo Regno, è stato possibile, grazie all'interessamento delle nuove Autorità, ottenere il nulla osta per la sola campagna di pesca alla spugna per dodici imbarcazioni nazionali, limitatamente alle acque tripolitane, essendo quelle bengasine riservate ai greci.

Si auspicano anche possibilità di accordi con l'Albania e con la Francia, per la pesca nelle acque corse.

LA PROTEZIONE DELLA PESCA:
LE IMPORTAZIONI DALL'ESTERO

Un altro problema molto grave della protezione della nostra industria peschereccia, che per un complesso di ragioni ambientali pressoché ineliminabili produce a costi elevati, è quello delle importazioni dei prodotti ittici freschi e conservati, che erano prima assoggettati al vincolo del contingentamento e della licenza ministeriale, e che oggi sono invece liberati, in modo che esse vengono effettuate con la semplice messa a dogana dei prodotti.

Una delle conseguenze che può apparire irrisoluzione dinanzi alle difficoltà incontrate dai nostri ceti pescherecci adriatici, nei confronti della loro un tempo tradizionale attività nelle acque jugoslave, è lo sviluppo della importazione di pesce fresco dalla Jugoslavia in seguito alla proroga del Protocollo commerciale italo-jugoslavo del 3 agosto 1949. In seguito a tale proroga, le 3.000 tonnellate di pesce che prima venivano importate attraverso il porto di Trieste, sia per il potenziamento e lo sviluppo conseguito dalla marina peschereccia jugoslava, sia per interesse di alcuni importatori italiani, sono stati dirottate altrove, e suddivise fra i mercati di Venezia, Ancona e San Benedetto del Tronto, ossia verso quei centri pescherecci più colpiti dagli attuali divieti di pesca.

Questo episodio è un aspetto particolare delle difficoltà create dalla politica commerciale generale del nostro Paese, aggravato dall'indiscriminato processo di liberalizzazione del nostro commercio estero, ed è auspicabile che gli organi governativi nell'attuare l'annunziata revisione della politica commerciale e di quella liberalizzata in particolare, tengano nel dovuto conto le esigenze dei nostri ceti pescherecci. Un primo risultato è stato conseguito col decreto presidenziale 28 febbraio 1953 che ha elevato le aliquote daziarie sui pesci preparati e conservati, recando un certo sollievo all'industria conserviera, ma non sarà mai abbastanza raccomandata la migliore cautela possibile nelle trattative commerciali con molti paesi, i quali chiedono di poter collocare i loro prodotti ittici come contropartita di altre concessioni a nostro favore. In tal modo, la nostra pesca viene a sostenere l'onere di facilitazione concesse ad altri rami produttivi della nostra economia, e non sarebbe male che le autorità, nell'esaminare le richieste dei paesi esteri facessero un più profondo esame delle conseguenze di questo *do ut des*.

IL PROBLEMA SOCIALE
E L'OCCUPAZIONE PESCHERECCIA

È noto che la pesca è un'attività povera, e che ad essa si dedica un proletariato minuto, composto di circa centomila persone, oltre quelle 16-18 mila imbarcate sulle navi di altura, le quali si trovano in una situazione economica assai migliore. I centomila pescatori che formano la massa del nostro proletariato marinaro hanno una situazione economica e sociale fra le più umili, per molti di essi, la pesca non riesce neppure a soddisfare le esigenze minime di vita, sicché debbono abbinare ad essa altre attività non meno umili per potersi procurare i mezzi per una esistenza grama. Il movimento cooperativistico sta in parte procedendo ad una organizzazione di questa massa, finora abituata ad un individualismo esagerato, che trovava la sua spiegazione nel fatto che il pescatore, in sostanza, per vecchia tradizione, è stato sempre lasciato in balla di se stesso. Oggi esistono circa 300 cooperative con 46.000 partecipanti; di esse, per la verità, soltanto un numero limitato è veramente efficiente, mentre le restanti in pratica servono ad assicurare agli associati il funzionamento di alcune provvidenze sociali, soprattutto degli assegni familiari; e le assicurazioni generali obbligatorie.

Ma per tutti i pescatori che non siano imbarcati sui motopescherecci armati con ruolo — ai quali la nuova legge sulla previdenza marinara ha assicurato un congruo trattamento — manca un sistema previdenziale di qualsiasi entità, in quanto per essi manca la base contributiva e quindi, la « capitalizzazione » necessaria agli istituti di previdenza per la corresponsione della pensione. Il Ministero del lavoro, di concerto con quello della marina mercantile, ha predisposto uno schema di disegno di legge, ma ancora non si è risolto il problema fondamentale del reperimento dei fondi necessari. Sicché, si è ancora nel campo delle aspirazioni insoddisfatte, non tanto per malvolere degli uomini, quanto per le difficoltà insite della materia.

Per la pesca, dunque, il Ministero della marina mercantile deve affrontare la revisione di tutta la legislazione peschereccia, ormai superata, adeguandola alle esigenze e agli sviluppi attuali. Ogni altra questione è subordinata a questa.

Nel campo dell'assistenza sociale qualche notevole passo è stato realizzato negli ultimi tempi. L'Istituto per le case dei pescatori, grazie all'intervento del Ministero della ma-

rima mercantile ha cominciato a funzionare ed è riuscito già ad ottenere finanziamenti per oltre mezzo miliardo, con i quali ha iniziato la costruzione delle prime case per i pescatori.

Per l'assistenza agli orfani dei pescatori esistono tre collegi, a Pellestrina, al Fusaro ed a Chioggia, riuniti nell'Istituto « Maris Stella », il cui statuto è stato approvato dal Ministero della marina mercantile e trovasi attualmente presso il Ministero dell'interno per l'assenso definitivo. Stanno poi sorgendo altri due istituti assai più grandi, uno a Porto Garibaldi, ed un altro, parzialmente dedicato agli orfani dei pescatori, a cura dell'E. N. A. O. L. I., a Gallipoli.

Altro importante settore è quello dell'istruzione professionale effettuata dalla benemerita scuola dell'E. N. E. M. le cui difficoltà finanziarie sono note, e che occorrerà adeguare e potenziare. Tra di esse ricordiamo quella fiorentissima di Torre del Greco.

In conclusione, si può rilevare con compiacimento, che mai come in questi ultimi anni, la pesca ha avuto tante cure; né possiamo dimenticare il vasto tributo di studi che la stampa tecnica va dando a questa attività troppo trascurata. L'evoluzione della nostra politica peschereccia va trovando salda base nei lavori della Commissione Consultiva della

Pesca ed è sperabile che trovi più ampi sviluppi in nuove più ampie iniziative.

La buona volontà di affrettare i tempi nella trasformazione di una attività che può considerarsi la Cenerentola fra le Cenerentole della vita italiana, non deve né può mancare; ma oltre la buona volontà, occorre agevolare la formazione di funzionari e dirigenti competenti, e promuovere senza soste un processo di elevamento professionale e culturale delle masse interessate. Scopi ai quali, naturalmente non dovranno mancare i mezzi indispensabili.

* * *

Onorevoli colleghi — Con questa breve rassegna della situazione e dei problemi della marina mercantile, il relatore, che ha cercato di astenersi da giudizi politici nelle sue osservazioni, si onora chiedere, a nome della Commissione, l'approvazione formale allo stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1953 al 30 giugno 1954, con l'augurio che sempre la Nazione possa ritrovare i suoi figli, in armonica polemica, uniti per l'avvenire della marina italiana, come nella nostra commissione.

MAZZA. *Relatore.*

**DISEGNO DI LEGGE
DEL MINISTERO**

ART. 1.

È autorizzato il pagamento delle spese ordinarie e straordinarie del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1953 al 30 giugno 1954, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

ART. 2.

È autorizzata per l'esercizio finanziario 1953-54 la spesa straordinaria di lire 35.000.000, per provvedere all'acquisto e alla riparazione dei mezzi nautici, fabbricati e mezzi di trasporto, adibiti ai servizi delle Capitanerie di porto ed uffici dipendenti.

**DISEGNO DI LEGGE
DELLA COMMISSIONE**

ART. 1.

Identico.

ART. 2.

Identico.