(N. 146-A)

SENATO DELLA REPUBBLICA

RELAZIONE DELLA 7ª COMMISSIONE PERMANENTE

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

(RELATORE VACCARO)

SUL

DISEGNO DI LEGGE

approvato dalla Camera dei deputati nella seduta del 27 ottobre 1953 (V. *Stampato N.* **80**)

presentato dal Ministro del Tesoro

di concerto col Ministro del Bilancio

TRASMESSO DAL PRESIDENTE DELLA CAMERA DEI DEPUTATI ALLA PRESIDENZA IL 27 OTTOBRE 1953

Comunicata alla Presidenza il 28 ottobre 1953

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

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1300)

INTRODUZIONE

ONOREVOLI SENATORI. — Le attività marinare rappresentano per l'Italia un fattore economico e sociale di grande importanza, cosa del resto perfettamente spiegabile se si tien conto della situazione geografica del Paese posto al centro di un mare quale è il Mediterraneo, che è stato culla della civiltà moderna. Ma non sono soltanto la posizione geografica, la conformazione peninsulare e la ricchezza delle isole, che fanno del nostro Paese una grande nazione marinara. Vi sono elementi strutturali della nostra economia, come la deficienza del carbon fossile, degli oli minerali e di altre materie prime, che aumentano l'importanza del fattore marittimo determinando un ingentissimo traffico nei nostri porti dato che le importazioni necessarie a soddisfare il fabbisogno nazionale di tali materie provengono quasi totalmente via mare.

Questo fatto comporta due conseguenze fondamentali: primo che attraverso i nostri porti arrivano i quattro quinti delle nostre importazioni e secondo che la economia italiana, oltre a pagare ingentissime somme per acquistare queste importazioni, è costretta ad aggiungere somme quasi altrettanto elevate per pagare i noli per il trasporto delle stesse via mare. Donde la necessità di possedere una marina mercantile nazionale che, o ci permetta, in caso di necessità, di trasportare tutte queste merci su navi italiane; o che ci apporti il massimo quantitativo di valuta guadagnata nei trasporti per conto dei terzi paesi, tale da controbilanciare gli esborsi pagati alle navi estere che trasportano merci per conto del nostro Paese. Non è perciò assolutamente necessario costringere la nostra bandiera ad effettuare i trasporti esclusivamente per conto del nostro Paese; ma bensì di meglio indirizzarne la attività, in modo che le partite invisibili rappresentate dai noli, diano il massimo apporto netto possibile alla bilancia dei pagamenti internazionali del nostro Paese.

Questo criterio deve essere alla base della nostra politica marinara, così come è adottato dai Paesi dell'Europa settentrionale, e specialmente dagli Scandinavi, che hanno una posizione geografica analoga a quella dell'Italia. Essi hanno infatti cercato e sono riusciti a conquistare una posizione di preminenza nei traffici marittimi mondiali, e le industrie del mare, coi loro apporti di noli, costituiscono la solidissima base della loro organizzazione economica.

Dopo le antiche glorie, e pur attraverso l'offuscamento della dominazione straniera, la marineria italiana aveva sempre mantenuto una notevole importanza. La crisi della vela, dopo la Unificazione, e la concomitanza di numerosi fattori negativi, aveva messo in pregiudizio tutta intera l'industria; ma grazie alla fede ed all'intraprendenza di armatori e costruttori, già nel 1914 la flotta italiana risultava composta da 1.160 unità superiori a 100 tonnellate di stazza lorda per complessive t.s.l. 1.668.296. Una buona parte di questo tonnellaggio (n. 523 unità per t.s.l. 237.821) era ancora rappresentato da navi a vela. L'Italia si trovava, nella graduatoria, fra le flotte mondiali, per tonnellaggio, al settimo posto, subito dopo il Giappone, precedendo di poco l'Olanda.

Occorre aggiungere che, pur essendo al settimo posto nel mondo, la flotta mercantile nazionale non possedeva a quell'epoca alcuna unità di stazza lorda superiore alle 10.000 tonnellate e che la velocità massima delle navi italiane non superava le sedici miglia orarie.

Le nostre navi correvano sì per tutti i mari del mondo ma dovevano soggiacere alla concorrenza delle marine dei Paesi più ricchi e più fortunati che avevano potuto costituire potenti interessi oltremare come salda base per i loro traffici marittimi. Tuttavia, il progresso aveva ripreso con rapidità subito dopo la prima guerra mondiale, grazie anche al poderoso apporto dell'armamento giuliano di italianissima tradizione. E così nel 1939, e cioè prima della seconda guerra mondiale, l'Italia era al sesto posto nella graduatoria internazionale con tonnellate stazza lorda 3.424.804 di cui soltanto 140.000 tonnellate erano rappresentate da velieri e motovelieri da traffici. Essa era preceduta nella graduatoria delle nazioni marinare dalla Germania e seguita dall'Olanda. Si erano anche raggiunti notevoli progressi quantitativi nel campo della marina di proprietà dell'armamento privato.

Al 30 giugno 1953 la flotta mercantile nazionale, compreso il naviglio velico e motovelico da traffico ed escluso il naviglio da pesca era costituita, secondo i dati forniti dal Ministero della marina mercantile, da n. 2.234 unita per tonnellate stazza lorda 3.582.739.

La composizione della flotta mercantile nazionale era la seguente:

Navi da passeggeri e miste, superiori a 100 tonnellate di stazza lorda	N.	125	t.s.l.	669.678
Navi da carico secco, id. c. s.	»	628	»	1.916.506
Navi cisterna, id. c. s.	»	174	»	824.020
Navi di tipo speciale, id. c. s.	»	109	»	41.722
P.fi e M.vi inferiori a 100 t. s. l.	»	214	»	10.406
Velieri e motovelieri da traffico	»	984	»	56.259
	N.	2.234	t.s.l.	3.518.591

La consistenza predetta è di poco superiore a quella registrata al 1° gennaio 1953 e di conseguenza non si hanno mutamenti di rilievo nella struttura della marina mercantile italiana.

A fronte dell'incremento dato dalle numerose unità di nuova costruzione entrate in esercizio per 91.000 tonnellate circa e dai più limitati acquisti all'estero effettuati nel 1° settembre 1953 si sono avute numerose diminuzioni dovute soprattutto a demolizioni di navi vecchie e di vendite all'estero.

Le considerazioni in appresso riportate che si riferiscono alla situazione 31 dicembre 1952 possono essere considerate quindi di piena attualità.

La Marina mercantile italiana nei confronti internazionali.

Dal seguente prospetto si rileva la consistenza delle flotte mondiali registrate alle date del 30 giugno rispettivamente del 1939 e del 1952, secondo i dati del *Lloyd's Register of Shipping*, che riguardano solo le navi a propulsione meccanica di stazza lorda superiore alle 100 tonnellate:

PIROSCAFI E MOTONAVI

TONNELLAGGIO MONDIALE AL 30-VI-1939 E AL 30-VI-1952

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

1939			1952		
PAESE	T. S. L.	%	PAESE	T. S. L.	%
1. G. Bretagna	17.891.134	(26,1140 %)	1. S. Uniti	24.873.562	(27,5820 %)
2. S. Uniti	8.909.892	(13,0053 %)	2. Gran Bretagna . . .	18.623.654	(20,6510 %)
3. Giappone	5.689.845	(8,3051 %)	3. Norvegia	5.905.942	(6,5490 %)
4. Norvegia	4.833.813	(7,0556 %)	4. Panama	3.740.451	(4,1522 %)
5. Germania	4.482.662	(6,5431 %)	5. Francia	3.637.853	(4,0339 %)
6. Italia	3.424.804	(4,9990 %)	6. Italia	3.289.215	(3,6473 %)
7. Olanda	2.969.578	(4,3345 %)	7. Olanda	3.264.337	(3,6197 %)
8. Francia	2.933.933	(4,2825 %)	8. Giappone	2.787.163	(3,0906 %)
9. Svezia	1.577.120	(2,3020 %)	9. Svezia	2.331.837	(2,5857 %)
10. Panama	717.525	(1,0473 %)	10 Germania	1.397.604	(1,5497 %)
ALTRI PAESI. . . .	15.079.126	(22,0100 %)	ALTRI PAESI	20.328.741	(22,5420 %)
Totale mondiale	68.509.432	(99,9984 %)	Totale mondiale	90.180.359	(100,00 %)

I dati sopra riportati dimostrano che la marina mercantile italiana rispetto al 1939, ha riconquistato il sesto posto nella graduatoria delle marine mondiali. La flotta mercantile italiana viene ora dopo quelle degli Stati Uniti, dell'Inghilterra, della Norvegia, del Panama e della Francia, mentre allo scoppio del secondo conflitto mondiale seguiva l'Inghilterra, gli Stati Uniti, il Giappone, la Norvegia e la Germania. La posizione percentuale però della flotta mercantile in rapporto al totale della flotta mondiale, che era del 5 per cento circa al 1939, è scesa alla fine del 1952, al 3,7 per cento circa.

Tale situazione è determinata dal fatto che la flotta mondiale è salita da 68 milioni di tonnellate di stazza lorda a 90 milioni circa.

Questo elemento va tenuto in particolare considerazione tutte le volte che viene esaminata la situazione della nostra marina mercantile in rapporto alla posizione raggiunta ed allo sviluppo che dovrebbe ulteriormente conseguire.

Al 30 giugno 1953, prendendo in esame le flotte che precedono o seguono immediatamente, per la loro consistenza, la italiana, si aveva la seguente situazione, sempre secondo i dati del *Lloyd's Register of Shipping* citato:

DISTRIBUZIONE PER ETÀ DEL NAVIGLIO MERCANTILE A PROPULSIONE MECCANICA DI STAZZA LORDA SUPERIORE ALLE 100 TONNELLATE.

PAESE	Consistenza al 1° gennaio 1953	Sotto 5 anni		5-9 anni		10-14 anni		15-19 anni		20-24 anni		25 anni e più	
		N.	t. s. l.	N.	t. s. l.	N.	t. s. l.	N.	t. s. l.	N.	t. s. l.	N.	t. s. l.
Stati Uniti	24.873.562	109	445.682	2881	18.733.656	743	4.497.108	112	231.486	122	374.998	473	590.632
Gran Bretagna	18.623.654	831	3.891.962	1326	6.388.809	693	2.899.708	535	1.492.891	485	1.283.980	2042	2.666.304
Norvegia	5.905.942	537	2.457.273	395	1.192.400	257	634.948	138	480.401	158	535.228	696	605.692
Panama	3.740.451	42	582.264	213	1.537.000	35	241.226	10	53.937	37	235.910	269	1.090.114
Francia	3.637.853	350	1.140.133	319	1.130.280	92	282.929	80	200.853	94	324.413	316	559.245
Italia	3.289.215	82	336.682	399	1.275.970	76	315.174	18	49 452	58	283.400	468	1.028.537
Olanda	3.264.337	385	591.464	282	1.062.039	232	624.450	142	234.481	162	311.687	414	440.216
Giappone	2.787.163	426	1.063.497	646	1.020.448	111	131.904	118	125.195	72	131.080	214	315.039
Svezia	2.331.837	147	552.042	210	723.607	91	212.723	53	98.362	58	156.413	707	588.690
Germania	1.397.604	412	499.218	90	63.392	131	78.749	150	92.240	168	211.323	571	452.682

Da questa tabella si può rilevare che contro una media mondiale del 17 per cento del naviglio inferiore ai 5 anni di età, l'Italia ne possiede soltanto il 10 per cento, che contro una media mondiale del 59 per cento di naviglio inferiore ai 10 anni di età, l'Italia ne possiede il 49 per cento. D'altro lato, contro il 40 per cento circa di navi di età superiori ai 20 anni di età possedute dall'Italia, vi è una media mondiale del 25 per cento soltanto. Questi dati possono apparire come tali da giustificare le critiche sul modo come è stata fatta la ricostruzione; ma, in verità, se confrontiamo i dati per età del tonnellaggio attuale sotto bandiera ialiana con quelli analoghi al 30 giugno 1938, che abbiamo sottomano, vi troviamo elementi per un notevole conforto in quanto la situazione anche per l'età, è nettamente migliorata.

CONFRONTI CON LA SITUAZIONE PREBELLICA.

Secondo i dati ufficiali del *Lloyd's Register of Shipping* al 30 giugno 1938 la flotta italiana di navi a propulsione meccanica di stazza lorda unitaria superiore alle 100 tonnellate lorde, era costituita da 1.156 unità per 3.258.992 tonnellate.

Di questa consistenza il naviglio superiore ai 20 anni di età, alla stessa data, era rappresentata da 673 unità per 1.449.409 tonnellate lorde, corrispondenti al 58 per cento nel numero e al 44 per cento nel tonnellaggio.

Per contro, il naviglio di età inferiore ai 5 anni era rappresentato da 20 unità soltanto, per 31.177 tonnellate lorde, corrispondente a meno del 2 per cento nel numero, ed a meno dell'1 per cento nel tonnellaggio. Il naviglio di età inferiore ai 10 anni di età era costituito nel complesso da 99 unità (circa il 9 per cento) per 355.263 tonnellate (circa l'11 per cento).

Al 1° gennaio corrente anno, i dati fondamentali relativi alla consistenza della flotta italiana di navi a propulsione meccanica calcolati con rigorosa esattezza dal Ministero della marina mercantile, erano i seguenti:

1) in complesso n. 1.063 unità per 3.403.427 tonnellate lorde;

2) superiori ai 20 anni di età:

n. 444 unità per 1.339.329 tonnellate ossia, poco meno del 42 per cento nel numero e il 39,4 per cento nel tonnellaggio;

3) inferiori ai 5 anni di età:

n. 106 per 351.948 tonnellate ossia, il 10 per cento del numero, ed il 10,3 per cento nel tonnellaggio;

4) inferiori ai 10 anni di età:

n. 496 navi per 1.714.579 tonnellate lorde, ossia il 49 per cento nel numero e il 50,3 per cento nel tonnellaggio.

Da quanto precede risulta:

1) che il naviglio attuale superiore ai 20 anni di età è in proporzione nettamente inferiore a quello che avevamo nel 1938: 16 per cento in meno nel numero e quasi il 5 per cento in meno nel tonnellaggio;

2) che il naviglio di età inferiore ai 5 anni, era praticamente irrilevante nel 1938 (l'1 per cento nel tonnellaggio!), mentre oggi esso è superiore al 10 per cento;

3) che il naviglio di età inferiore ai 10 anni di età, mentre nel 1938 rappresentava in tutto il 9 per cento del tonnellaggio complessivo, oggi supera la metà;

4) alla obiezione che il tonnellaggio inferiore ai 10 anni è gonfiato dalle navi « liberty » e « T. 2 » venduteci come *surplus* americano, si può opporre agevolmente che questi tipi sono assai più efficienti, di migliori caratteristiche, e più veloci dei *tramps* e delle petroliere medie possedute dai nostri armatori nell'anteguerra, che erano tutti vecchi, e assai lenti. Prova ne sia che durante la guerra, per la loro lentezza, queste navi furono facile bersaglio dei siluri e degli aerei;

5) il naviglio costruito nel dopoguerra fino al 1° gennaio scorso è stato di 450.000 tonnellate circa; entro il 1954 almeno altrettanto tonnellaggio verrà ad aggiungersi alla nostra flotta, sicchè, per una consistenza prevista di circa 4 milioni di tonnellate alla fine del 1954, tra il 20 e il 25 per cento del naviglio risulterà di costruzione post-bellica.

Se questa aliquota non è confrontabile con quella di altri paesi più progrediti, può però considerarsi *ottima* per l'Italia, che facendo per vecchia tradizione ricorso agli acquisti di seconda mano, ha avuto sempre una aliquota piuttosto elevata di naviglio di età anziana;

6) la flotta attuale è assai più efficiente di quella prebellica per qualità tecniche, velocità e rendimento economico, anche se manca delle grandiose unità come il « Rex » e il « Conte di Savoia » che erano delle costruzioni di prestigio ma di grande passività.

La flotta mista e passeggeri è per oltre metà di costruzione postbellica; ed anche delle rimanenti unità molte sono state totalmente ricostruite o trasformate, tanto da risultare come nuove costruzioni: tali il « Conte Biancamano » e il « Conte Grande » dell'« Italia », la « Città di Tunisi » della « Tirrenia », la « Surriento », la « Roma » e la « Sidney » della flotta Lauro, il « Castelfelice » della Sitmar, l'« Anna C. » della Costa e via dicendo.

La flotta da carico libera è in media nettamente superiore a quella prebellica perchè il tipo *Liberty* come si è detto, nonostante i luoghi comuni, si è dimostrato un ottimo *tramp* ed ha sistemazioni a bordo assai progredite tanto dal punto di vista tecnico, quanto anche dal punto di vista degli alloggi equipaggi. Anche per velocità, le navi *Liberty* sono nettamente superiori alle navi da carico prebelliche, che difficilmente superavano le 10 miglia orarie.

La flotta petroliera è anch'essa radicalmente migliorata, perchè veloce e di dimensioni unitarie maggiori. Essa, poi, è destinata a trasformarsi ancora di più con l'apporto di quasi 400.000 tonnellate consegnate o in corso di consegna nei prossimi mesi, in modo che la sua consistenza risulterà triplicata rispetto a quella prebellica.

Infine, mentre la crisi del cabotaggio ha pressochè annientato il naviglio velico e motovelico, le provvidenze governative hanno permesso la costruzione di una efficiente flotta di cabotaggio di moderne unità inferiori a 1.000 tonnellate lorde, che ha contribuito sostanzialmente allo sviluppo dei traffici mediterranei, nei quali la bandiera italiana, grazie alla libera iniziativa dell'armamento ha conquistato una posizione di primaria importanza.

In tutti i settori si è assistito, perciò, ad una ripresa dei servizi di linea tanto sovvenzionati che liberi e questi ultimi, moltiplicatisi rispetto all'anteguerra.

L'OPERA DI RICOSTRUZIONE.

Giova ricordare che il nostro naviglio mercantile era uscito dalla guerra con 400.000 tonnellate circa di navi a propulsione meccanica e 70.000 di velieri e motovelieri da traffico e da pesca tutto di età avanzata, con pochissime eccezioni. Di questo naviglio, una parte mantenuto in servizio oltre i limiti comuni della efficienza a causa della scarsità del tonnellaggio esistente sul mercato, dinanzi alla forte domanda dei trasporti del dopoguerra, è ora in corso di graduale eliminazione, tanto che al 1° gennaio scorso già 70.000 tonn. di navi residuateci dalla guerra risultavano alienate, mentre risulta che numerose altre unità sono andate al demolitore nei più recenti mesi. Questo significa che il processo di rinnovamento della flotta si va, sia pure con lentezza, affermando, anche senza speciali misure governative.

In particolare, le varie voci di accrescimento della flotta a propulsione meccanica di navi di stazza lorda superiori alle 100 tonn., erano così rappresentate al 1° gennaio ultimo:

Navi esistenti all'8 maggio 1945 (data di cessazione delle ostilità)	N.	223	t. s. l.	339.840
Navi ricuperate dopo l'8 maggio 1945	»	93	»	162.849
Nuove costruzioni dopo l'8 maggio 1945	»	235	»	449.871
Navi riscattate o restituite	»	20	»	141.554
Navi acquistate all'estero da privati dopo l'8 maggio 1945	»	359	»	1.335.696
Navi acquistate dallo Stato	»	118	»	869.083
Liberty in sostituzione di navi italiane sequestrate da U. S. A.	»	15	»	104.579
	N.	1.064	t. s. l.	3.403.427

Dallo specchietto sopra indicato risulta agevolmente quanto abbiano cooperato, tanto la azione diretta o indiretta dello Stato di appoggio alla Marina mercantile, quanto quella dell'armamento privato al fine comune del potenziamento della flotta avviata per le due grandi strade attraverso le quali si può incrementare il tonnellaggio e cioè gli acquisti di seconda mano all'estero e le nuove costruzioni.

La base, rappresentata dalle pochissime unità si apprezzabile tonnellaggio residuate dalla guerra, e dalle navi, subito dopo, recuperate, fu notevolmente incrementata dall'apporto delle 123 unità cedute a pagamento differito dagli Stati Uniti d'America.

Le 123 unità U.S.A., costituite da 90 navi tipo liberty, 20 navi cisterna tipo T2 e da 3 navi tipo N3, rappresentarono un totale di tonnellate stazza lorde 904.802. Di esse 118 per 869.038 tonn. furono acquistate mediante la garanzia statale; le rimanenti 5, tutte *Liberty*, furono acquistate direttamente da armatori privati.

Al riguardo, devesi accennare, in merito alle polemiche dei mesi scorsi, nei confronti di alcuni armatori dichiarati inadempienti delle clausole di acquisto delle navi « surplus » americane, che si trattava soltanto di mancato adempimento di qualche formalità di carattere secondario, che è stato subito sanato. In quella occasione si poteva affermare che fossero state incluse, nel contratto di vendita originario, alcune clausole limitative nell'impiego di tali navi, ma ciò non risultò corrispondere al vero, sicchè è stata riconosciuta la piena osservanza delle obbligazioni assunte dai nostri armatori nell'acquisto di tali navi.

Ritornando alle varie voci di accrescimento, ricorderemo che delle 359 unità per t. s. l. 1.335.696 acquistate all'estero senza garanzia statale, l'apporto di n. 82 navi per t. s. l. 437.150 è stato facilitato da mutui I.M.I.-E.R.P. concessi a valere sul fondo sterline previsto dall'articolo 3 della legge 18 aprile 1950, n. 258, denominata « Concessione di finanziamenti per acquisto macchinari, attrezzature e mezzi strumentali vari ».

Le restanti n. 277 unità per t. s. l. 898.546 sono state acquistate con finanziamento direttamente ottenuto dagli armatori.

Infine, ricordiamo la parte più importante che è quella delle nuove costruzioni anche se essa, come voce di accrescimento, risulta ancora modesta. Al limitato tonnellaggio corrisponde un naviglio che è invece di altissima efficienza e che è tra il migliore esistente nel mondo nelle rispettive specialità.

Delle unità miste e passeggeri di maggior rilievo vanno ricordate le turbonavi « Andrea Doria » di 30.000 tonn. alla quale presto si affiancherà sulla linea Mediterraneo-New York la gemella « Cristoforo Colombo » della Società Italia; le due motonavi passeggeri « Giulio Cesare » e « Augustus » da 28.000 tonn. che hanno ridato all'Italia il primato sulla rotta Europa-Sud America; le motonavi passeggeri « Oceania » « Neptunia » ed « Australia » da 13.000 tonn. del Lloyd Triestino destinate alla linea celere dell'Australia prima della guerra servita da lente unità miste; le motonavi « Europa » ed « Africa » da 11.400 tonn. per la linea del Sud Africa, dello stesso Lloyd Triestino; e le motonavi « Victoria » ed « Asia », sempre del Lloyd Triestino, immesse sulla linea dell'Estremo Oriente fino ad Hong Kong; la motonave celere « Esperia » che insieme con le altre due più piccole « Enotria » e « Messapia » da 5.200 tonn. lorde dell'Adriatica serve le nostre comunicazioni con l'Egitto e il Levante: e, infine, la serie delle cinque unità del tipo Regioni della Società Tirrenia che hanno permesso una radicale trasformazione nelle linee con la Sardegna, la Sicilia e Tunisi.

Quanto alle nuove navi recentemente varate o in corso di costruzione esse sono prevalentemente petroliere. Si valutano in quattro quinti del totale le unità da adibirsi al trasporto di carichi liquidi; il tonnellaggio che verrà ad essere immesso nei trasporti petroliferi in dipendenza di queste costruzioni corrisponde al 50 per cento dell'attuale flotta cisterniera. L'Italia avrà così 1.200.000 t. s. l. di navi cisterna a fronte delle 722.000 circa registrate al 1° gennaio 1953.

Come consuntivo dell'attività svolta in particolare nel caso del 1952, riportiamo dalla pregevole relazione statistica del Ministero della marina mercantile le principali variazioni che si sono registrate durante l'anno 1952:

AUMENTI	N. unità	T. S. L.
Nuove costruzioni	21	109.088
Acquisti all'estero	59	182.193
Provenienti dai registri dei galleggianti	6	1.470
Provenienti da ricuperi	1	6.339
Trasformazioni da velieri a motovelieri	3	503
	93	299.593

DIMINUZIONI	N. unità	T. S. L.
Affondamenti	7	2.238
Demolizioni	15	20.596
Vendite all'estero	13	30.851
Consegnate in conto riparazioni	2	9.143
Passate nei registri dei galleggianti	5	1.369
Mancata nazionalizzazione	1	6.993
Passate alla marina militare	1	600
	44	71.790

Nell'anno 1952, la ricostituita flotta mercantile nazionale ha permesso l'importazione con navi italiane di 10.340.000 tonn. di merci su 27.817.000 sbarcate in totale nei porti italiani da unità addette al traffico internazionale. In detto anno la bandiera nazionale ha potuto quindi effettuare il trasporto del 37,17 per cento del totale delle merci importate.

Questa percentuale appare migliorata nei primi cinque mesi del 1953, nei quali la nostra bandiera ha raggiunto quasi il 45 per cento nella partecipazione al trasporto delle merci sbarcate nei porti italiani, superando la percentuale del 43,84 per cento registrata nel 1950. Tutto fa prevedere che nel corso del 1953 la posizione del primo semestre possa essere mantenuta.

Importanza della Marina mercantile nell'economia nazionale.

Come è noto, la bilancia commerciale nel 1952 è stata caratterizzata da un aumento delle importazioni e da una flessione nelle esportazioni:

le importazioni sono ammontate a 1.445,8 miliardi di lire con un aumento del 6,7 per cento rispetto al 1951;

le esportazioni sono ammontate a 864,2 miliardi di lire, con una diminuzione del 16,1 per cento.

Il saldo passivo della bilancia commerciale, per il gioco concomitante dell'aumento delle importazioni e della diminuzione delle esportazioni, ha pertanto raggiunto i 581,6 miliardi di lire.

La situazione è dovuta ad una serie di fattori negativi e in particolar modo alle restrizioni adottate, nei riguardi delle nostre esportazioni, da alcuni Paesi dell'O.E.C.E., come la Gran Bretagna e la Francia. Lo spostamento della nostra posizione nell'O.E.C.E. e nell'E.P.U. è stato progressivo ed il largo saldo attivo mantenuto sino ad un certo momento del 1951, si è andato trasformando in un notevole disavanzo. Questo disavanzo ha fortemente peggiorato la situazione della nostra bilancia valutaria, ragione per cui è apparsa di maggiore importanza la necessità che le nostre partite invisibili contribuiscano a ridurre il forte disavanzo della bilancia com-

merciale. Mentre però le rimesse degli emigranti e l'apporto del turismo contribuiscono in forma attiva alla riduzione di tale bilancio, la Marina mercantile, con le sue entrate, non riesce ancora a bilanciare completamente gli esborsi fortissimi in valuta estera, che, come è indicato nella introduzione, l'Italia deve effettuare per pagare i noli relativi alle nostre importazioni. Ciò non vuol dire, però, che l'influenza della Marina mercantile non sia determinante, almeno nel non peggiorare una situazione contabile assai precaria; anzi, l'azione benefica dovuta allo sviluppo della nostra flotta si va risentendo in maniera crescente.

Considerando infatti l'apporto diretto reale di valuta e cioè l'apporto netto dato dai noli conseguiti dalle navi italiane alla nostra bilancia dei pagamenti dopo la detrazione delle spese inerenti all'esercizio della navigazione, ai bunkeraggi, alle provviste di bordo, alle spese per soste nei porti e agli anticipi in valuta agli equipaggi, si rileva dai dati recentemente divulgati dall'Ufficio studi della Banca d'Italia che la bandiera italiana ha apportato nel 1952 circa 75 milioni di dollari. Ove si consideri che l'impiego della bandiera nazionale nel trasporto delle merci importate ha permesso la economia di 104 milioni di dollari, che diversamente avrebbero dovuto essere erogati a favore delle bandiere estere, in aggiunta ai 119 milioni circa di dollari a queste pagati nell'anno 1952, si ha una idea della importanza che l'apporto della Marina mercantile ha per la nostra bilancia dei pagamenti. La partita dei noli, tuttavia, è ancora passiva, pur essendosi rilevato un netto miglioramento nel 1952, rispetto all'anno precedente. Infatti, essa si è saldata con 43,9 milioni di dollari di passivo, contro 93,8 milioni nel 1951.

Su un fabbisogno di 225 milioni di dollari, circa, per le necessità dei trasporti della nostra economia nazionale, l'esistenza della nostra Marina mercantile è riuscita nel 1952 a ridurre quindi al 20 per cento circa, l'esborso netto di valuta. Va poi rilevato che di questi 225 milioni di dollari da pagare per noli, il 60 per cento è stato assorbito per il trasporto delle importazioni in Italia del carbone e degli oli minerali. Queste considerazioni lasciano facilmente comprendere come tutta la vita economica nazionale sia influenzata tanto dalla esistenza di una forte flotta mercantile, quanto dal corso dei noli, un aumento o una riduzione dei quali può portare a radicali mutamenti nella situazione generale.

Questi aspetti sono per lo più sconosciuti alla opinione pubblica, e spesso anche nei settori direttivi del Paese non ci si rende conto della importanza di una saggia politica marinara. Vi è perciò da sperare che qualora gli elementi che influiscono sull'andamento della bilancia dei pagamenti fossero realmente conosciuti, una migliore valutazione sarebbe data alle attività marinare ed alla urgenza della risoluzione dei loro problemi. Soprattutto, non sfuggirebbero gli addentellati esistenti tra la garanzia di una stabilità economica nazionale e della valuta italiana con un tonnellaggio adeguato per portare un saldo attivo alla situazione valutaria del Paese.

Si identificherebbe allora agevolmente la connessione tra Marina mercantile e problema sociale italiano, imperniato sulla stabilità monetaria, che è il punto di partenza per un elevamento graduale dei redditi.

Nè va dimenticato che dalla attività marittima traggono fonte di vita, oltre le 50.000 unità che costituiscono gli equipaggi, anche tutti coloro la cui opera è connessa con l'esercizio della navigazione, sia ai fini del rifornimento che della costruzione e riparazione dei mezzi navali.

Senza tema di errare si può affermare che più di 100.000 famiglie traggono i principali mezzi di vita da questa fonte.

IL PROBLEMA DEL MIGLIORAMENTO DELLA FLOTTA E I CANTIERI NAVALI.

Grande influenza sulle possibilità di rinnovamento della marina mercantile, ha la situazione dell'industria cantieristica nazionale.

Nel dopoguerra sono stati emanati i seguenti provvedimenti che sono stati considerati come intesi alla ricostruzione del naviglio mercantile, mentre in realtà si deve parlare di provvedimenti a favore dell'industria cantieristica, eccettuato il primo inteso a facilitare il ricupero delle navi affondate nei porti nazionali mediante limitati sussidi governativi, ma pure

ad assicurare l'effettuazione dei lavori di ripristino e riparazione ai cantieri nazionali:

decreto legislativo luogotenenziale 10 ottobre 1945, n. 686 — denominato « Provvidenze per il ricupero e la rimessa in efficienza di navi mercantili sinistrate » — con il quale furono stanziati 2.500 milioni, aumentati di un altro miliardo col decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 1157;

decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 29 giugno 1947, n. 779, che stanziava 4.500 milioni per il completamento delle costruzioni lasciate incompiute sugli scali a seguito degli eventi bellici;

legge 8 marzo 1949, n. 75 (Saragat), denominata « Provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento » che ha comportato uno stanziamento di 34 miliardi a carico del bilancio della Marina mercantile;

legge 15 dicembre 1949, n. 945, e legge 12 marzo 1950, n. 348, che hanno prorogato i termini ed apportato modifiche alla legge 75 del 1949;

legge 5 settembre 1951, n. 902, che ha autorizzato una maggiore spesa di 8.600 milioni per il completamento e l'integrazione del programma di nuove costruzioni navali, riparazioni, modificazioni, ecc. previsto dalla legge 8 marzo 1949, n. 75;

legge 30 giugno 1952, n. 774, denominata « Norme speciali per la ricostruzione del naviglio di cabotaggio »;

legge 25 luglio 1952, n. 949, denominata « Provvedimenti per lo sviluppo dell'economia e l'incremento della occupazione » il cui capitolo VIII ha considerato le costruzioni navali;

legge 2 aprile 1953, n. 212, che ha prorogato al 30 giugno 1956 l'efficacia della legge n. 75 (Saragat).

Gli effetti di tali provvedimenti sono stati i seguenti:

1) per il decreto legislativo luogotenenziale 19 ottobre 1945, n. 686, e seguenti, furono recuperate e rimesse in efficienza navi per 285.995 tonnellate lorde;

2) per il decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 29 giugno 1947, n. 779, furono aggiunte alla flotta oltre 227.085 tonnellate di navi di nuova costruzione;

3) per la legge 8 marzo 1949, n. 75, e seguenti, si sono avuti, per l'armamento del gruppo Finmare, i seguenti risultati:

Navi da carico	N. 2	tonn.	s. l.	2.700
Navi passeggeri e miste	» 11	»	»	117.000
Totale	N. 13	»	»	119.720

Per l'armamento libero le costruzioni di navi da traffico sono state le seguenti:

Navi da carico secco	N. 14	tonn.	s. l.	18.208
Navi cisterna	» 7	»	»	43.897
Navi frigorifere	» 8	»	»	10.700
Navi trasporto gas	» 2	»	»	650
Totale	N. 31	tonn.	s. l.	73.455

Sono state inoltre ammesse ad usufruire dei benefici della legge 8 marzo 1949, n. 75, n. 22 unità di vario tipo per 24.347 tonn. stazza lorda così distribuite:

Navi posacavi	tonn. 1	tonn.	stazza lorda	2.500
Rimorchiatori	» 1	»	»	156
Motoscafi per passeggeri	» 16	»	»	491
Bacino Galleggianti (Palermo)	» 1	»	»	19.000
Pontoni di sollevamento	» 3	»	»	2.200

Anche l'armamento da pesca ha beneficiato delle provvidenze della legge 75 costruendo 361 unità da 8.873 tonnellate di stazza lorda e riparandone e trasformandone altre 315;

4) la legge 949 del 25 luglio 1952 o per meglio dire il suo capitolo VIII, ha previsto due distinti provvedimenti a favore delle costruzioni navali: il primo (articolo 55), inteso a promuovere la costruzione di navi cisterna oceaniche di almeno 10.000 tonnellate di stazza lorda e di velocità non inferiore alle 15 miglia; l'altro (articolo 62) riguardante la costruzione di navi di cabotaggio da 500 a 2.000 tonnellate di stazza lorda unitarie e di rimorchiatori, con uno stanziamento a carico del bilancio della marina mercantile di 12 miliardi, di cui 600 milioni per la costruzione delle unità minori;

5) la legge n. 774 del 25 giugno 1952 ha previsto la costruzione di unità di cabotaggio abbinata alla demolizione di vecchie unità con scafo in legno per un tonnellaggio almeno doppio di quello ammesso ai contributi di costruzione, ovvero eventualmente senza obbligo di demolizione (articolo 11).

In virtù dell'articolo 55 della legge n. 949 sono state ordinate 19 navi cisterna oceaniche per 286.500 tonnellate di stazza lorda (agli effetti dei contributi previsti t.s.l. 283.000).

Le disposizioni di cui all'articolo 62 della stessa legge hanno determinato la commessa ai cantieri di 9 unità minori per 4.475,5 tonnellate di stazza lorda prevista, contro 4.615 tonnellate ammissibili in base allo stanziamento e al contributo di costruzione (130 mila lire per tonnellata di stazza lorda).

La legge n. 774 ha procurato, fino al 30 giugno 1953, l'ordinazione ai cantieri di 11 navi per tonnellate di stazza lorda 5.547.

Poichè, in base allo stanziamento previsto (900 milioni di lire) ed al contributo fissato (130 mila lire a tonnellata di stazza lorda di naviglio) potranno essere costruite circa 6.900 tonnellate di naviglio, dovrebbero ancora essere ammesse ai benefici della legge circa 1.350 tonnellate di stazza lorda di nuove costruzioni minori, destinate ai raggruppamenti che s'impegnino di demolire il vecchio naviglio.

Si sono così citati i provvedimenti adottati in questo dopo guerra.

Da un esame di essi si rileva che nessuno ha avuto carattere definitivo. I provvedimenti sono stati determinati da ragioni contingenti da porsi in relazione con le necessità di lavoro dei cantieri, divenuti troppo numerosi rispetto alle possibilità di assorbimento.

I cantieri piccoli e medi hanno avuto assegnata buona parte delle costruzioni previste dalla legge 774 del 1952 per il naviglio di cabotaggio.

GLI STUDI PER UNA LEGGE SULLE COSTRUZIONI NAVALI.

Per incoraggiare l'armamento nella politica delle nuove costruzioni e risolvere nel contempo la crisi dei cantieri navali, dando occupazione continuativa alle maestranze, il Ministro della marina mercantile, onorevole Cappa, nominò nel settembre 1952 una speciale Commissione di esperti, ponendola sotto la Presidenza dell'allora Sottosegretario alla marina mercantile onorevole Tambroni, per l'elaborazione di proposte intese a pervenire alla elaborazione di un provvedimento di carattere permanente per le costruzioni navali.

Dalle relazioni degli esperti emersero i seguenti concetti:

1. L'industria delle costruzioni navali va trattata come industria di esportazione, perchè anche quando la sua produzione è fatta su commessa dell'armatore nazionale, essa agisce in regime di concorrenza internazionale.

2. L'armatore deve godere libertà di scegliere il tipo e le caratteristiche della nave da costruire, il cantiere cui commettere la costruzione, il momento che giudica più opportuno per passare la commessa e di concordare il prezzo e il termine per la consegna.

3. Il regime protettivo delle costruzioni navali non deve in alcun modo limitare la facoltà degli armatori di commettere navi a cantieri esteri o di acquistare, nel mercato internazionale, navi estere già in servizio.

4. Per contro, i cantieri devono essere posti nella condizione di estendere la loro opera al servizio dell'armamento estero, affinchè il carico delle spese generali, invece di riversarsi su di una piccola aliquota della loro capacità produttiva, venga ripartito su una produzione che si avvicini alla loro massima potenzialità.

5. A tal fine i cantieri vanno posti alla pari dei cantieri esteri concorrenti, sia in quanto al prezzo dei materiali grezzi e prodotti finiti o semilavorati di cui abbisognano, sia in quanto agli oneri che pesano sulle costruzioni.

6. Per incoraggiare l'armamento nazionale e rinnovare il naviglio ricorrendo ai cantieri nazionali, occorre ch'esso sia posto in grado di ottenere i necessari finanziamenti ad interesse equivalente a quello che è normale per i suoi concorrenti esteri. La garanzia che a tale riguardo può offrire lo Stato, dovrebbe avere reale e non apparente valore, in modo da incoraggiare le operazioni di finanziamento.

Per quanto si riferisce al punto 5) e cioè neccessità di porre i cantieri italiani in una situazione di parità con i cantieri esteri, le relazioni hanno messo in evidenza come molta influenza abbia sul maggiore costo italiano l'elemento relativo alla anormalità del mercato dei materiali siderurgici, anormalità costituita dal fatto che esisteva in Inghilterra un mercato interno i cui prezzi erano notevolmente inferiori a quelli vigenti presso gli altri Paesi produttori: e ciò soprattutto perchè in Inghilterra i prodotti siderurgici vengono ceduti ai cantieri navali a prezzi politici, 54 lire al chilogramma (contro i 110-115 dei prezzi italiani).

Nè va dimenticato l'obbligo che viene imposto a molte navi italiane di essere iscritte a tre registri di classificazione, quello italiano, quello inglese e quello americano, il che comporta un notevole aggravio di spese.

È un problema che va studiato e possibilmente risolto con un più stretto coordinamento fra i tre istituti, in modo da evitare obblighi costosi e in parte superflui.

La Commissione di studio, dopo lungo ed accurato esame delle condizioni in cui si svolge l'attività cantieristica italiana, è addivenuta alle seguenti considerazioni:

a) l'attuale potenzialità produttiva dei cantieri italiani può valutarsi sulle 300.000 tonnellate annue di stazza lorda;

b) l'armamento nazionale, in relazione alle prospettive di sviluppo dei traffici e alla potenzialità finanziaria del Paese, non si ritiene possa coprire più di un terzo di tale capacità produttiva;

c) l'aliquota che ne risulterebbe appare del tutto insufficiente ad assicurare la vitalità dei cantieri, che per pervenire ad un ciclo di lavoro continuativo ed assumere un ritmo economico sano, dovrebbero contare almeno su un minimo di lavoro ammontante a 200.000 tonnellate stazza lorda annue.

Poichè parte della differenza di costo delle costruzioni navali italiane rispetto a quelle estere è appunto costituita dalle spese generali di esercizio gravanti sulle insufficienti commesse, ne deriva che i cantieri navali esistenti o dovrebbero essere ridotti di numero in relazione alle cessate lavorazioni militari, o provvidenze governative dovrebbero sopperire alle loro necessità.

Per il punto 6 va rilevato che di fronte alla irrilevanza del risarcimento delle perdite di guerra di cui l'armamento italiano ha beneficiato dopo la sua quasi totale distruzione, le grandi nazioni quali la Francia e l'Inghilterra hanno ridato con ben altra ampiezza all'armamento i mezzi perduti. Mentre è noto il grandioso programma di rinnovamento britannico, reso possibile da altri 250 milioni di lire sterline trovatesi accantonate nell'immediato dopoguerra per l'assicurazione speciale dello Stato, va precisato che la Francia ha restituito in natura alle Aziende armatrici il naviglio perduto, addebitando loro soltanto una modesta differenza di valore per l'età, rateizzandola e gravandola d'interessi minimi, il che ha anche dato lavoro ai cantieri, mantenendoli in piena attività e richiedendo l'apporto anche dell'industria cantieristica estera, per affrettare, la realizzazione dell'imponente programma di ricostruzione.

La necessità del rinnovamento della flotta mercantile va posta in relazione con i progressi realizzati dalle altre marine mercantili mondiali che suggeriscono l'adozione di unità atte a sostenere la concorrenza estera, ma nè le previsioni di una futura « era dell'energia atomica » nè l'entrata in esercizio di nuove unità saranno mai in grado di rimpiazzare, almeno per molto tempo, i vecchi « tramps » per il trasporto di carichi di massa. Vi saranno sempre richieste di vecchie carrette per trasportare minerali, cereali, concimi, legname, ecc. Le navi di minore età e di maggiore ve-

locità e capacità saranno sempre più impiegate per i servizi regolari.

Di qui la necessità di abbinare la possibilità di commesse di nuove navi ai cantieri nazionali con l'acquisto di navi di seconda mano all'estero, da sostituire alle navi che passano alla demolizione e che vengono comunque alienate per variazioni determinatesi nell'andamento dei traffici e dei noli.

I PROBLEMI FINANZIARI E VALUTARI.

Tenendo conto dell'ordine di grandezza degli importi necessari al rinnovamento sia pure parziale della flotta mercantile si arriva facilmente a fabbisogni di finanziamenti dell'ordine di qualche centinaio di miliardi se si vuole affrontare un programma di vaste proporzioni. La assunzione da parte degli armatori italiani di tali impegni è un'impresa ardua sotto tutti i punti di vista, sia per il volume sempre limitato del risparmio disponibile per gli investimenti produttivi, sia per le alee del mercato dei noli, sia pure per l'elevata pressione fiscale! Ne deriva l'urgenza di una soluzione del problema del credito navale.

Il credito navale non è quindi soltanto questione di tasso di interesse, ma anche questione di entità di fondi atta a far fronte alla richiesta di finanziamenti.

I mezzi sono limitatissimi poichè nessuno può dare, nè potrà intervenire al di là delle obbligazioni che il risparmio può assorbire. Tutti i paesi, anche quelli più favoriti, si trovano in difficoltà per affrontare e risolvere il problema, dato che le nuove navi, per i perfezionamenti tecnici richiedono immobilizzazioni ingentissime di capitali. A questi inconvenenti si aggiungono quelli particolari del mercato italiano, ove i tassi correnti sono molto più elevati di quelli di paesi concorrenti.

Per quanto si riferisce ai finanziamenti occorrenti per le costruzioni navali è stata proposta l'emissione di obbligazioni in dollari con assorbimento interamente all'estero per una considerevole aliquota.

Ripiegando sul risparmio italiano e contando su almeno un quarto di disponibilità armatoriale, la parte non copribile in Italia potrebbe essere realizzata attraverso un prestito all'estero.

Perchè l'Istituto mobiliare italiano possa essere messo in grado di avere il finanziamento estero atto a facilitare la ricostruzione del naviglio, con conseguente apporto di lavoro ai cantieri nazionali, si rende necessario che intervenga una corrispettiva garanzia statale, senza la quale l'I.M.I. non può ottenere alcun prestito in dollari.

La questione riguardante i vincoli valutari cui è subordinato lo svolgimento della attività marittima, va poi considerata nel modo migliore.

In materia di disciplina valutaria e di commercio estero il potenziamento della marina mercantile richiede misure di maggiore larghezza, atte ad evitare l'attuale condizione di inferiorità rispetto alle bandiere estere.

Non si rendono necessarie misure protezionistiche o discriminatorie, ma occorrerebbe dare nuovamente la possibilità di utilizzare la parte di valuta ricavata dall'esercizio della navigazione della quale l'armatore ha la possibilità di disporre per un determinato periodo di tempo, per l'acquisto di navi all'estero ed una maggiore elasticità nella possibilità di acquistare dei noli in una valuta piuttosto che nell'altra. Si dovrebbero altresì scoraggiare le concessioni di valuta agli esportatori ai fini dell'impiego della bandiera estera. Una diversa disciplina dovrebbe essere prevista infine anche per i programmi di importazione di massa, atta a dare un maggior apporto ai servizi regolari italiani di linea e alle navi volandiere.

L'IMPIEGO DELLA FLOTTA E I SERVIZI MARITTIMI.

Il seguente prospetto dimostra che nonostante la crisi dei noli in corso e che si dilunga ormai da oltre un anno, il numero delle navi in disarmo nei porti dello Stato aventi una stazza lorda superiore alle 500 tonnellate per ragioni economiche, è limitato:

NAVI IN DISARMO NEI PORTI DELLO STATO AL 1° LUGLIO 1953

	Pfi e Mn. superiori a 500 t. s. l.		Pfi e Mn. inferiori a 500 t. s. l.		Vel. e mv. inf. a 500 t. s. l.		Flotta peschereccia		Totale	
	N.	T. S. L.	N.	T. S. L.	N.	T. S. L.	N.	T. S. L.	N.	T. S. L.
Consistenza naviglio al 30 giugno 1953	642	334.802	612	118.549	984	56.259	2209	59.529	4447	3.582.739
Navi in disarmo per ragioni tecniche	16	66.047	45	8.267	135	7.505	223	9.500	419	91.319
Navi in disarmo per ragioni economiche	21	78.213	52	6.272	138	9.250	74	2.450	285	96.185
Totale . . .	37	144.260	97	14.539	273	16.755	297	11.950	704	187.504
Percentuale navi in disarmo in rapporto alla consistenza	4,30 %		12,26 %		29,78 %		20,07 %		5,23 %	

È da rilevare che il naviglio maggiore (superiore alle 500 tonnellate di stazza lorda) ha ancora una aliquota assai bassa di disarmi, (4,50 per cento) di cui quasi la metà per ragioni tecniche: lavori, riclassifiche, ecc.; mentre più elevata è la percentuale del tonnellaggio a propulsione meccanica inferiore alle 500 tonnellate lorde, che risente della crisi ben nota del cabotaggio. Tuttavia, il 12.26 per cento di naviglio fermo di questa specialità è ancora lontano dalla imponente aliquota del 29.78 per cento calcolata per il naviglio velico e motovelico da traffico, il quale si dibatte ancor più in una crisi che al momento attuale appare senza via di uscita. Per il naviglio peschereccio immobilizzato, la prevalenza delle ragioni tecniche corrisponde al normale ciclo produttivo della pesca.

Quanto all'impiego della flotta, l'armamento libero italiano, costituito al 1° gennaio scorso da 2.815.515 tonnellate, rappresentava oltre i quattro quinti della flotta. La massa del naviglio libero è impegnata nei trasporti dei carichi alla rinfusa tanto secchi che petrolieri; tuttavia, l'armamento libero ha creato tutta una rete di servizi di linea, di gran lunga più importante di quel che non fosse prima della guerra.

Infatti mentre prima della guerra esso esercitava una trentina di linee con il centro e sud America, con il Canadà, con il Mar Nero-Danubio e con i nostri possedimenti africani, alla fine del 1952 secondo una relazione della Confederazione italiana degli Armatori ne esercitava 63 così ripartite:

Linee per lo Stato.	21
Linee per il Nord America	2
Linee per il Centro America.	3
Linee per il Sud America	4
Linee per l'Egitto Levante.	11
Linee per la Penisola Iberica Marocco Nord-Africa	11
Linee meridionali	9
Per l'Australia	2

Di tali linee 44 trasportano esclusivamente merci, 10 passeggeri e merci e 9 soltanto passeggeri. Degne di dimensioni quest'ultime, inesistenti prima della guerra, ed ora esercitate anche con transatlantici di grosse dimensioni per lo sviluppo preso dal traffico emigratorio.

Successivamente sono state iniziate altre numerose linee, soprattutto col Golfo Persico e con l'Africa Orientale, sicchè non è esa-

gerato ritenere che oggi i servizi regolari liberi ammontino a circa settanta.

Quanto all'armamento nazionalizzato concentrato nel gruppo controllato dalla Società finanziaria marittima (Finmare), filiale autonoma dell'I.R.I., il suo sviluppo può essere rappresentato agevolmente dal fatto che la consistenza della sua flotta, ridottasi alla fine delle ostilità a 108.000 tonnellate circa rispetto a 1.345.353 tonnellate prebelliche, è risalita ad oltre 600.000 tonnellate, permettendo il ripristino di tutti i servizi fondamentali, alcuni dei quali, come quelli per l'Australia, risultano anzi assai meglio serviti di prima della guerra.

Ecco, peraltro, una tabellina altamente indicativa, per comprendere la quale occorre tuttavia tener conto del fatto che alcuni servizi che prima erano considerati come linee separate, oggi risultano raggruppati sotto una unica denominazione. Così, ad esempio, il servizio di lusso per il Nord America dell'« Andrea Doria » è ora considerato unitamente con quello celere passeggeri eseguiti dalle motonavi « Saturnia » e « Vulcania » mentre prima, quando era espletato dal « Rex » e dal « Conte di Savoia » veniva considerato come linea a sè.

LINEE DEL GRUPPO « FINMARE »

SOCIETA'	Settore di traffico	1938 N. linee.	1953 N. linee.
ITALIA S.A.N.	Nord Centro e Sud America. . . .	10	6
LLOYD TRIESTINO S.A.N.	Africa – Asia Australia.	20	12
ADRIATICA S.A.N.	Egitto–Levante Mar Nero. . . .	20	10
TIRRENIA S.A.N.	Italia – Mediterranco Occidentale Nord Europa	30	19
	TOTALE. . .	80	47

Nella seconda metà del 1952 e nel primo semestre del 1953 queste società si sono arricchite di numerose unità di altissima efficienza, quali l'« Andrea Doria » di 30.000 tonnellate, massima unità della flotta mercantile italiana, della Società «Italia», le motonavi « Victoria », « Asia » ed « Europa » del « Lloyd Triestino », la motonave « Messapia » della Società «Adriatica », e le cinque unità del tipo « Sicilia » di 5.200 tonnellate lorde della Società «Tirrenia».

Le linee maggiormente valorizzate sono state, pertanto, quella di lusso per New York, quelle per il Sud Africa, per il Levante e tra il Continente, la Sardegna, la Sicilia e la Tunicia, e quella commerciale del Nord Europa.

Sono state poi ripristinate negli ultimi mesi i seguenti servizi rimasti ancora sospesi:

1° la linea passeggeri Tirreno-Singapore-Hong Kong, servita dalle motonavi « Victoria » ed « Asia » di 11.400 tonnellate;

2° la linea commerciale con l'Estremo Oriente e il Giappone, alla quale sono state destinate le motonavi « Vivaldi » e « Caboto », ripristinate nella loro destinazione originaria di navi da carico veloci;

3° la linea Periplo italico-Marsiglia Spagna;

4° la linea Adriatico-Nord Europa.

Le prime due linee sono gestite dal Lloyd Triestino e le altre due dalla Tirrenia.

Oltre che delle navi consegnate dai cantieri, le società hanno potuto disporre di altre navi noleggiate o di nuovo acquisto, attuando un piano di realizzazione per meglio adattare le proprie flotte ai compiti rispettivi. Così, la Società Italia ha venduto al Lloyd Triestino le motonavi « Ugolino Vivaldi » e « Sebastiano Caboto » ed il piroscafo « San Giorgio »; la Tirrenia ha alienato ad armatori privati tre navi da carico del tipo « Liberty », acquistando

le due motonavi di recente costruzione « Anna Maria » e « Francesca » particolarmente adattate ai servizi mediterranei; l'Adriatica ha alienato a demolitori il troppo vecchio piroscafo « Gerusalemme » e ad armatori privati la nave del tipo « Liberty » « Assiria ».

Inoltre, altre unità costruite per servire il traffico merci, ed adattate per l'emergenza al servizio passeggeri, sono state ripristinate nel servizio originario, sicchè anche i servizi commerciali cominciano a risentire su ampia scala del miglioramento qualitativo del materiale impiegato.

Lo sviluppo delle attività del gruppo confrontate con l'anno 1938, dà un'impressione eloquente della ripresa, anche se, nei confronti del 1938, si è ancora lontani per alcuni aspetti particolari, come è per il traffico merci. Ma nel 1938 vi era l'intensissimo traffico con le colonie e con l'A.O.I. che concorreva a tenere altissimo il movimento dei carichi. Per contro, la ripresa del traffico passeggeri è molto superiore al rapporto di ricostruzione del tonnellaggio, nonostante la caduta del traffico coloniale. In particolare, la Tirrenia, nonostante il fatto che non avesse potuto ancora disporre di tutto il materiale di nuova costruzione, aveva già raggiunto nel 1952 un primato assoluto con 719 mila passeggeri trasportati, ossia 13 mila in più del precedente massimo segnato nel 1939.

	1938	1947	1950	1951	1952
Miglia percorse (migliaia).	10.797	1.836	3.602	3.793	4.047
Passeggeri trasportati (migliaia).	1.304	503	820	834	1.002
Merci trasportate (migliaia di tonnellate). . .	5.115	1.246	1.573	1.811	1.706

Quanto all'integrazione di bilancio, prevista dall'articolo 7 della legge del 1936, dopo una riduzione del 20 per cento circa, verificatosi nel 1951 rispetto al 1950 grazie all'andamento favorevole dei traffici, essa è risalita ad 11.519 milioni nel 1952. A tale aumento ha contribuito tanto la riduzione nel livello dei noli che l'aumento dei servizi convenzionati, come sopra ricordato.

Non ci dilunghiamo su tale questione perchè essa è stata oggetto di appassionante disamine in occasione della discussione dei bilanci passati. Sappiamo pure che l'orientamento dell'Amministrazione, quale è stato più volte confermato per bocca di Ministri responsabili, è verso il ritorno al sistema della sovvenzione fissata linea per linea; ma sotto certi riguardi la questione non è urgente, perchè c'è ancora tempo per discuterla, dovendo l'attuale regime delle società di preminente interesse nazionale, raggruppate nella Finmare, scadere nel 1956. Ad ogni modo, riteniamo nostro dovere esprimere un pensiero sul regime che dovrebbe regolare i rapporti fra armamento libero ed armamento nazionalizzato.

L'ardimento dell'armamento libero italiano risponde alle passate tradizioni marinare, ma gli armatori per poter effettuare acquisti e commesse navali, atti a rinnovare la flotta, dovrebbero essere posti in grado di conoscere quali sono i piani e i progetti governativi.

Nell'ottobre 1951 venne comunicato al Senato che era allo studio un disegno di legge per il riordinamento del gruppo Finmare, in conformità di quanto reclamato da un voto dello stesso Senato in sede di discussione del bilancio della Marina mercantile. La legge sulla Finmare risale al 1936 quando la politica governativa si ispirava a ragioni di prestigio.

Appare perciò necessario regolare tale settore in modo da pervenire ad una delimitazione del campo di azione delle Società del gruppo Finmare e dei loro servizi, in modo da evitare che una volta che l'armamento libero si sia affermato in un determinato set-

tore, veda subentrarvi le navi delle Società del gruppo Finmare e dei loro servizi finanziati dallo Stato.

Il ministro Cappa, nel riferire sulla situazione del detto disegno di legge, preannunciava sempre nell'ottobre 1951 che si riservava di emendare il disegno di legge dei servizi marittimi minori riguardanti il collegamento delle isole con il continente e delle isole fra di loro.

A ciò è stato provveduto con la legge 5 gennaio 1953, n. 34, denominata « Ordinamento dei servizi postali e commerciali marittimi di carattere locale ».

Si dovrebbero perciò accelerare gli studi per il disegno di legge regolante l'armamento razionalizzato che quello libero auspica non soltanto come la regolamentazione di una attività marittima utile ai traffici celeri dei passeggeri e del prestigio della bandiera, ma anche come una chiarificazione di programmi per una opportuna e proficua ripartizione di compiti. Una imperfetta valutazione dei compiti dei due settori può pregiudicarne gravemente l'ulteriore sviluppo.

Tuttavia, possiamo constatare con compiacimento che una fruttifera cooperazione è stata istituita spontaneamente in questo dopoguerra. Quando la flotta del gruppo Finmare era pressochè inesistente, molti armatori liberi riportarono la nostra bandiera là dove essa era scomparsa. Col ritorno alla normalità, alcuni di questi armatori noleggiarono alle società di preminente interesse nazionale il loro naviglio migliore, che fornì utile esperienza e premessa per un definitivo acquisto. Così, recentemente, come si è ricordato, si sono avuti scambi di navi tra l'uno e l'altro armamento, ognuno cedendo all'altro quello che non risultava più confacente alle proprie necessità, ma che poteva risultare assai più utile per l'acquirente. È da augurarsi che tale spirito di collaborazione voglia continuare per permettere alla nostra flotta il conseguimento delle migliori mete.

In base alla legge 5 gennaio 1953, n. 34, sono stati aggiudicati i servizi sovvenzionati minori, eliminando così la situazione precaria che si era determinata in seguito alle vicende belliche. L'importanza di tali servizi è indicata dalla seguente tabella che riassume per settori di traffico i principali dati dell'attività nel corso del 1952:

SETTORE	Numero viaggi	Merci trasportate (tonnellate)	Numero passeggeri trasportati
A) Arcipelago toscano	1.620	15.247	296.084
B) Arcipelago partenopeo	2.948	2.916	1.013.440
C) Isole Eolie	719	5.006	90.604
D) Egadi, Pelagie, Ustica e Pantelleria . .	473	4.777	40.067

Per il settore *A*, è risultata aggiudicataria la Società Toscana di Navigazione per lire 448.500.000; per il settore *B*, la S.P.A.N. (Società partenopea anonima di navigazione), per lire 630 milioni; per il settore *C*, è aggiudicataria la Società Navisarma di Palermo per 425 milioni; per il settore *D*, l'armatore Mazzarella di Palermo, per 430 milioni annui. Le cifre riguardano la sovvenzione annua che lo Stato si è impegnato a corrispondere alle ditte aggiudicatarie, per i 20 anni di durata della convenzione.

Il movimento portuale.

Ulteriore progresso ha registrato il traffico portuale nel corso del 1952, rispetto all'anno precedente. Le navi arrivate e partite risultarono aumentate di 4.699 unità, per 10.941 tonnellate stazza netta; le merci sbarcate ed imbarcate aumentarono di 1.790 mila tonnellate, ed i passeggeri di 861 mila unità. In particolare, si ebbero i seguenti dati complessivi:

	Arrivi	Partenze	Totale
Numero navi	120.146	120.497	240.643
Tonnellate stazza netta (migliaia)	58.448	58.279	156.727
Tonnellate merci (migliaia)	31.784	11.417	43.201
Numero passeggeri (migliaia)	3.257	3.276	6.533

Per un confronto con la situazione del 1938, e per dimostrare il progresso che si è avuto nel movimento commerciale dei nostri porti rispetto all'anteguerra, esponiamo nella tabella seguente i dati mensili, dai quali si ricava che non soltanto le merci sbarcate, ma anche quelle imbarcate hanno subìto un netto aumento:

MERCI SBARCATE ED IMBARCATE NEL 1952 NEI CONFRONTI DEL 1938

	Merci sbarcate		Merci imbarcate		Totale	
	Migliaia tonn.	N. indice	Migliaia tonn.	N. indice	Migliaia tonn.	N. indice
1938 – media mensile (esclusi i porti giuliani)	2.236	100	889	100	3.125	100
1952 – Gennaio	2.567	114,8	863	97	3.430	109,7
Febbraio	2.483	111,4	919	103,3	3.402	108,8
Marzo	2.736	122,3	1.082	121,7	3.818	122,2
Aprile	2.521	112,7	993	111,7	3.514	112,4
Maggio	2.585	115,6	1.016	114,2	3.611	115,2
Giugno	2.546	113,9	897	100,8	3.443	110,2
Luglio	2.757	123,3	932	104,8	3.689	118
Agosto	2.754	123,1	875	98,4	3.629	116,1
Settembre	2.779	124,3	991	111,4	3.770	120,6
Ottobre	2.693	120,3	996	112	3.689	118
Novembre	2.603	116,4	925	104	3.528	112,9
Dicembre	2.760	123,4	928	104,3	3.688	118
1952 – media mensile (esclusi i porti giuliani)	2.649	118,4	951	106,9	3.600	115,2

Anche per il traffico dei passeggeri si sono avuti importanti progressi; tuttavia, specie nel traffico da e per l'estero nel 1952 si è rimasti ancora al disotto delle cifre del 1938. Il movimento dei passeggeri fu infatti il seguente negli anni sottoindicati:

	1938 (entro gli attuali confini)	1951	1952
Sbarcati	245.327	168.749	204.278
Imbarcati	241.568	252.771	279.688
Totale	486.895	421.520	483.966
Media mensile	40.574	35.126	40.330

È da rilevare che mentre nel 1938 vi era quasi perfetto equilibrio tra arrivi e partenze, nel dopoguerra si è registrato un forte aumento in queste ultime, a causa del più accentuato movimento emigratorio.

Nei confronti dell'anteguerra, la partecipazione della nostra bandiera è fortemente diminuita, tanto nel traffico merci che in quello passeggeri. Se per questo ultimo ciò corrisponde ad una accentuata concorrenza estera, per il movimento delle navi il fenomeno invece dipende da una politica più liberale, per cui le nostre navi non sono più obbligate a servire i traffici nazionali, ma possono rivolgersi là dove più trovano convenienza.

Ad ogni modo, la partecipazione percentuale della bandiera italiana al traffico internazionale è stata la seguente:

	1938 (entro gli attuali confini)	1951	1952
MERCI:			
Sbarcate	67	38.5	36
Imbarcate	56,8	19,5	17,8
In complesso	65,8	35,8	33,2
PASSEGGERI:			
Sbarcati	73,5	53,9	56,9
Imbarcati	75,4	55,6	66
In complesso	74,4	54,6	62,2

Giova tuttavia rilevare il netto miglioramento che si è registrato da un anno all'altro nel trasporto passeggeri, nonostante l'accanita concorrenza estera, tanto da far sperare in un recupero pressochè totale della partecipazione prebellica.

Riassumendo il giudizio sul traffico postbellico dei nostri porti, va notata l'espansione del movimento delle merci da e per l'estero che è superiore del 60 per cento circa a quello che si verificò nel 1938 nei porti compresi nei nuovi confini, mentre invece il movimen-

to delle merci tra porti dello Stato ha avuto una notevole contrazione. Ciò è perfettamente comprensibile col fatto che l'abbandono della politica dell'autarchia economica ha influito sul movimento di merci e materiali provenienti dal litorale italiano (carbone dalla Sardegna e dall'Arsa, soprattutto) che alimentavano tale specie di attività, mentre alcune merci che erano lavorate in Italia vengono ora esportate in misura crescente, come ad esempio, molti minerali dalla Sardegna. Per contro, altre lavorazioni di materiali esteri vengono fatte in Italia, e i prodotti finiti riesportati. Il caso più tipico è quello della raffinazione degli olii minerali, per la quale sono trattati nel nostro Paese molti milioni di tonnellate di olii grezzi provenienti dal Medio Oriente, e i relativi prodotti puliti riesportati verso paesi del Bacino mediterraneo e del Continente africano. Il solo traffico dei petroli ha quasi raggiunto i 15 milioni di tonnellate annue, su un complesso di oltre 43 milioni di tonnellate di merci sbarcate e imbarcate (circa il 35 per cento ed è più che quadruplicato nei confronti dell'anteguerra).

Quanto al traffico dei singoli porti rileviamo le principali variazioni nel movimento delle merci in quelli che hanno un movimento superiore ai 3 milioni di tonnellate.

MOVIMENTO DELLE MERCI NEI PRINCIPALI PORTI ITALIANI

	Merci sbarcate (tonnellate)			Merci imbarcate (tonnellate)		
	1951	1952	Variazioni + o — rispetto al 1951	1951	1952	Variazioni + o — rispetto al 1951
Savona	3.107.847	2.849.402	— 8,3	246.444	411.966	+ 67,4
Genova	6.900.024	6.859.501	— 0,6	1.224.262	1.057.613	— 13,6
Napoli	3.471.532	3.866.706	+ 11 3	1.903.568	1.985.214	+ 4,2
Venezia	3.802.923	4.280.040	+ 12,5	327.779	809.060	+ 146,8
Trieste	2.685.433	3.097.196	+ 15,3	1.103.490	947.283	— 14,1

Negli altri porti italiani in cui si è avuto un movimento complessivo di merci (imbarchi e sbarchi) superiore ad un milione di tonnellate, si sono registrati i seguenti quantitativi:

(*Tonnellate*)

	Merci imbarcate	Merci sbarcate	Totale
La Spezia	1.803.933	631.555	2.435.488
Livorno	1.788.937	589.160	2.378.097
Bari	1.554.721	969.112	2.523.833
Bagnoli	1.238.206	199.018	1.437.224

Per il traffico passeggeri, da e per l'estero, valgono le seguenti cifre per i porti più importanti, dalle quali si rileva la preponderanza di Genova e Napoli, e il grande progresso di Brindisi, che si è posto al primo posto fra i porti adriatici:

	Arrivati		Partiti		Totale	
	1951	1952	1951	1952	1951	1952
Genova	56.931	76.999	123.944	130.056	180.875	207.055
Napoli	51.785	64.640	93.588	105.983	145.373	170.623
Venezia	10.462	4.330	9.130	953	19.592	5.283
Bari	1.226	779	1.193	1.925	2.419	2.704
Brindisi	6.770	18.449	4.108	15.255	10.878	33.704
Livorno	2.861	4.644	3.610	5.121	6.471	9.765
Messina	94	310	7.588	8.146	7.682	8.456
Palermo	4.703	5.798	7.018	2.149	11.721	7.947

Lo sviluppo del traffico portuale che sembra confermato anche per il corrente anno, non deve però far dimenticare alcuni aspetti negativi che la sua mutata struttura ha sullo impiego delle maestranze portuali. Infatti, come si è già rilevato, il 35 per cento del movimento delle merci nel 1952 è stato assorbito dagli olii minerali, per i quali le operazioni si eseguono tutte meccanicamente. In tal modo, l'impiego delle maestranze si riduce, ed a questo risultato si giunge anche con l'intensa meccanizzazione imposta dal progresso tecnico. Ad ogni modo, grazie al regime giuridico che regola le attività dei lavoratori portuali, questi hanno avuto assicurato anche nel 1952 un adeguato trattamento economico, integrato da numerose provvidenze assistenziali ed integrative dell'ordinaria legislazione sociale in comune con tutte le altre categorie operai. Si può perciò constatare che se il numero dei lavoratori permanenti iscritti negli appositi ruoli era di 18.264 unità nel 1938, oggi esso è disceso intorno a 14 mila unità, questa riduzione è stata accompagnata da una rivalutazione nelle retribuzioni per le quali la giornata media vissuta nel corso del 1952 è stata calcolata in lire 1.600 circa, oltre gli assegni familiari e le altre provvidenze.

A favore della benemerita categoria dei lavoratori portuali è in corso di esame la legge per l'Ente di assistenza che deve raccogliere in sè, razionalizzandola, la gestione delle varie provvidenze; ed è da sperare che presto tale legge possa diventare realtà.

Nè va dimenticata l'importanza che dinanzi ai nuovi traffici petroliferi vanno prendendo gli speciali impianti portuali, i quali all'efficienza tecnica dovranno abbinare la garanzia dell'incolumità dei centri industriali ed abitati circostanti. Le darsene petrolifere sono in corso di esecuzione e di studio per i porti di Napoli, Livorno, Genova e Bari: richiamiamo l'attenzione del Governo per affrettare la realizzazione nel più breve termine possibile.

Così, non possiamo tralasciare di ricordare la necessità che si accelerino quelle opere destinate a facilitare lo sbarco dei carboni presso le centrali termoelettriche a Napoli, Palermo e Civitavecchia, sia per alleviare la situazione delle locali maestranze portuali, sia per assicurare ad una ricchezza nazionale, qual'è il carbon fossile del Sulcis, un potente e sicuro sbocco. La centrale di Napoli è già in funzione con la combustione a nafta, la quale per altro grava sulla nostra bilancia

commerciale; ma il giorno nel quale le opere necessarie fossero pronte, una corrente di nuovo traffico di 300.000 tonnellate di carbone all'anno potrebbe essere avviata, con giovamento considerevole anche per il naviglio minore, che, com'è stato più volte ricordato, si dibatte in una crisi assai acuta.

Desideriamo raccomandare ancora che, nella distribuzione delle linee e delle sedi competenti delle società che gestiscono linee sovvenzionate, venga tenuto nel debito conto la necessità di quei porti che sono più in arretrato nella opera di ricostruzione, per realizzare quella equa distribuzione dei benefici di un ordinamento le cui spese ricadono su tutti i contribuenti.

IL LAVORO MARITTIMO.

Al 1° gennaio 1953, secondo le valutazioni dell'Ufficio statistica del Ministero della marina mercantile, i marittimi imbarcati sulle navi da traffico e da pesca d'alto mare raggiungevano le 48.125 unità contro 46.600 al 1° gennaio 1952. L'aumento di 1.525 unità risulta da un maggiore imbarco di 1.897 persone sulle navi a propulsione meccanica contro una riduzione di 372 persone imbarcate sui velieri e motovelieri da traffico, e sui motopescherecci.

In particolare, il personale imbarcato sulle navi miste e passeggeri è passato da 9.444 a 11.038 unità, grazie all'entrata in servizio delle nuove navi passeggeri. Va ricordato che le persone imbarcate sulle navi miste e passeggeri erano appena 2.961 al 1° gennaio 1947.

Se si eliminano dal novero circa 14.000 pescatori imbarcati sui motopescherecci, si rileva che la nostra flotta di commercio al 1° gennaio scorso dava lavoro a circa 34.000 persone, ossia, a poco meno delle 39.482 che risultarono imbarcate all'epoca del censimento industriale e commerciale del 1937-38. La minore cifra degli imbarcati attuale si spiega con la forte riduzione intervenuta nell'armamento minore, che imbarca personale in numero relativamente maggiore che non le grandi navi; ma soprattutto con la riduzione del naviglio passeggeri in servizio, che al 1° gennaio scorso era circa il 60 per cento di quello prebellico, che imbarcava 20.000 persone circa, contro le 11.038 al 1° gennaio scorso. Infine, va considerato il fatto che la generalizzazione della combustione liquida riduce notevolmente il numero delle persone a bordo, a parità di tonnellaggio; e che, infine, l'aumento delle dimensioni medie aumenta il rapporto del tonnellaggio per persona imbarcata.

Questa serie di fatti ha una grande importanza per spiegare la permanenza di un fortissimo numero di marittimi disoccupati iscritti nei turni di collocamento presso le Capitanerie di porto, che supera le 50.000 unità, e che è ora in crescente aumento, per l'apertura indiscriminata delle matricole. Al riguardo, si nota una forte sovrabbondanza di marittimi non qualificati in attesa dell'imbarco, mentre per gli specialisti la situazione è assai meno difficile. Occorrerà perciò tenere conto di queste cose, se si vorrà risolvere il problema dell'avvicendamento che, introdotto per necessità di cose nell'immediato dopoguerra, oggi si manifesta dannoso per la preparazione di un personale efficiente che intenda seriamente dedicarsi alle professioni del mare. Infatti, la possibilità offerta a tutti di ottenere un imbarco a distanza anche di anni attira ad iscriversi anche coloro che pur avendo il libretto di navigazione, esercitano altra attività retribuita, e che, quindi, possono tranquillamente attendere il proprio turno. Ciò significa che i veri marittimi debbono invece attendere degli anni in condizioni difficili, per ottenere lo stesso imbarco, con grave scapito per la loro preparazione tecnica; e questo inconveniente si aggrava ancora quando si tratta di giovani che si debbono formare professionalmente. Chè se poi si pensa che con questo sistema moltissimi marittimi arriveranno alla età della messa in quiescenza senza aver fatto il minimo di navigazione per ottenere la pensione, è facile comprendere l'urgenza di risolvere nel miglior modo possibile, e con l'accordo delle parti interessate, il problema dell'avvicendamento.

Passando all'altro grave problema, quello delle pensioni, è importante constatare l'entrata in piena efficacia della legge sulla previdenza marinara. L'esperienza ha suggerito la preparazione di un provvedimento, ora allo studio, per migliorare ulteriormente il regime previdenziale della gente di mare, che ha or-

mai assicurato un trattamento dignitoso: ci auguriamo che esso venga reso al più presto operante.

I PROBLEMI DELLA PESCA.

La pesca è una delle attività più importanti del nostro mondo marittimo, e la sua attribuzione al Ministero della marina mercantile ha avuto come principale conseguenza uno sviluppo promettente dell'azione governativa. La pesca, nei suoi molteplici aspetti, viene svolta dalle più svariate forme aziendali: dalla grande pesca oceanica, realizzata in Italia dalla Genepesca di Livorno, impresa modernissima che ha richiesto un ingente investimento di capitali e la costruzione di efficientissime motonavi appositamente disegnate, si scende gradatamente verso formazioni aziendali sempre meno grandiose, fino a giungere a quelle aziende a tipo familiare, poverissime, le quali purtroppo non riescono a produrre a sufficienza, sicchè i pescatori debbono alternare le loro spedizioni in mare, con altre attività di ripiego a terra.

Sconosciuto è, peraltro, il numero preciso di coloro che possono chiamarsi pescatori professionali. Le valutazioni massime giungono fino a duecentomila persone; le minime, tra 70 e 80.000 persone. Comunque, le valutazioni più attendibili sono per 125-130 mila pescatori, dei quali 18 mila circa imbarcati sulle navi di altura, e il resto quasi esclusivamente dedito alla piccola pesca. Di questa massa residua, circa 40.000 persone sono poi associate in cooperative, le quali vanno svolgendo una benefica azione sociale, perchè cercano di organizzare una categoria fin troppo individualistica, che per secoli fu abbandonata a se stessa.

L'industria della pesca è diffusissima in tutto il litorale. Si calcolano ad oltre 300 i centri pescherecci situati lungo le coste della penisola e delle isole.

Secondo elaborazioni dei dati del Ministero della marina mercantile, i pescatori iscritti alla gente di mare di II categoria alla data del 31 dicembre 1951, si distribuivano come segue. A fianco è indicata la distribuzione geografica, sempre in percentuale del tonnellaggio dei motopesca alla stessa data, e la produzione media del pesce sbarcato nel triennio 1947-50:

LITORALE	Pescatori % del totale	Tonnellaggio dei motopescherecci % del totale	Produzioni sbarcate % del totale
Ligure	5,7	4,4	4,4
Tirrenico	24,5	20	18,7
Sardo	2,2	1,4	3,4
Siculo	34,2	25,4	30.5
Ionico	5,9	1,4	3,4
Adriatico	27,5	47,4	39,6
	100,00	100,00	100,00

Dalla tabella risulta con sufficiente concordanza il diverso peso delle zone del litorale nell'attività in complesso. Si vede così che la Sicilia, e soprattutto l'Adriatico, sono di gran lunga le regioni più importanti del Paese.

La produzione della pesca marina nel corso del 1952 ha segnato un aumento del 10 per cento sulla cifra corrispondente del 1951, con 1.933.432 quintali, ed un valore complessivo di quasi 32 miliardi di lire. È facile comprendere che, assumendo una cifra di 100.000 pescatori, la produzione annuale *pro capite* è assai bassa (320.000 lire) dalla quale, deducendo le spese, e la renumerazione del capi-

tale d'impianto, deriva ai singoli pescatori una cifra individuale assai bassa.

Ma il problema della pesca non è soltanto di produzione, bensì anche di consumo e di controllo dei mercati. Il consumo del pesce in Italia è molto basso: esso viene valutato intorno ai 6 chilogrammi per abitante all'anno, contro i 28 chilogrammi per la Danimarca e i 13 della Gran Bretagna, tanto per fare degli esempi. Da qualche anno anche in Italia si sta studiando la propaganda del consumo, sull'esempio degli altri paesi; ma siamo ancora agli inizi di un'azione che si presenta molto più complessa di quel che non appaia da un primo punto di vista. Infatti, non si tratta solo di suggerire al pubblico di aumentare il consumo dei prodotti ittici, ma di creare anche le possibilità che detto pubblico resti invogliato da una buona presentazione del prodotto, il che richiede varie cose, quali un elevamento della qualità del pesce offerto, una buona conservazione con relativo imballaggio, ed una efficiente organizzazione dei trasporti e dei magazzini. Infine, non va dimenticato che, trattandosi di merce deperibilissima, l'organizzazione di mercato, intesa anche come eliminazione di estranei speculatori, ha una importanza fondamentale. In tutti i paesi pescherecci esiste la piaga dei mediatori e degli intermediari del mercato ittico; ma in Italia essa è più grave per la estrema povertà dei pescatori, i quali si vedono spesso costretti a svendere precipitosamente la loro merce per poter realizzare una somma qualunque che permetta loro di affrontare le esigenze della vita quotidiana.

Per queste ragioni le cooperative, fra le varie loro benemerite attività, cercano di organizzare la vendita del pescato e di gestire, entro i limiti consentiti dalla legge, i centri di raccolta ed i mercati ittici.

Un altro problema che si presenta assai acuto è l'assenza di un sistema previdenziale per gli addetti alla piccola pesca. Per quelli imbarcati sui motopescherecci, forniti di atto di nazionalità, il problema previdenziale è risolto con la loro piena equiparazione agli altri marittimi. Invece, i pescatori più umili non hanno alcuna protezione e moltissimi sono esclusi anche dai benefici della assicurazione contro le malattie e gli infortuni. È una grave lacuna che occorrerà colmare al più presto, per permettere dignità di vita a questi silenziosi lavoratori, capaci di affrontare qualsiasi impresa rischiosa nella esplicazione della loro professione, coronando, purtroppo, non di rado, tale ardimento col supremo sacrificio della vita.

Molti provvedimenti sono stati presi nel dopoguerra perchè fosse ricostruita la flotta peschereccia gravemente danneggiata dalle ostilità. Al 1° gennaio del corrente anno, questa flotta era così distribuita:

	N.	Tonnellate di stazza lorda
Navi a propulsione meccanica fornite di atto di nazionalità . . .	2.555	59.685
Motobarche da pesca	4.804	16.055
Barche remo-veliche	36.724	54.271
Totale . . .	44.083	129.971

A conseguire tale risultato ha contribuito notevolmente l'azione dello Stato realizzata soprattutto attraverso la legge 8 marzo 1949, n. 75, detta Saragat, già ricordata. Di essa hanno beneficiato in misura totale o parziale ben 681 unità, oltre il 25 per cento della flotta a propulsione meccanica ora esistente. Recentemente, con la legge 2 aprile 1953, n. 212, che proroga la efficacia della legge Saragat, è stato stanziato un altro miliardo per sviluppo e rinnovazione della flotta esistente. Infine, nuove provvidenze sono allo studio per

il rinnovo dei motori alle unità minori, per renderle più efficienti ed è da sperare che esse troveranno al più presto la loro realizzazione.

Benefici creditizi e fiscali sono stati pure concessi, soprattutto per la riduzione del prezzo del gasoil ai pescherecci.

Ma, detto questo, non vanno trascurati alcuni aspetti negativi della presente situazione. In primo luogo va ricordata la drammatica situazione della pesca in Adriatico che oggi va assumendo un aspetto di attualità per l'atteggiamento ostile della Jugoslavia a comprendere le ragioni italiane in tutti i settori di comune interesse. Si è qualche volta sospettato che in alcuni casi i pescatori sorpresi dalle navi jugoslave non fossero completamente in regola; ma è evidente che da parte jugoslava non si è mai accennato ad una certa tolleranza, la quale, per le ragioni tecniche che governano la pesca, non sarebbe stata priva di fondamento. Come pure intransigenza massima è stata ostentata per le possibilità di stabilire una pacifica convivenza sul mare. Nè sono mancate le prove di buona volontà da parte italiana come l'acconsentire l'importazione a dogana di quantitativi di pesce. Gli anni passano, i sequestri continuano, e molti centri pescherecci si trovano in crisi. Ma in questo momento può apparire come dare prova di un ottimismo superiore sperare che la situazione adriatica si chiarisca completamente, col beneficio di tutte le popolazioni rivierasche.

Infine, esiste la grave questione delle importazioni di pesce fresco e conservato.

Sono ben note le condizioni in cui esse sono rese possibili da un indirizzo di liberalizzazione che sta diventando un po' anacronistico. Tuttavia l'aumento dei dazi doganali del febbraio scorso è stato salutato favorevolmente, benchè non abbia completamente soddisfatto i ceti interessati, i quali invocano che siano adottati quei provvedimenti recenti emanati per la difesa del patrimonio zootecnico nazionale.

Un'altra raccomandazione va fatta per gli eventuali nuovi provvedimenti a favore delle costruzioni dei pescherecci. Si è rilevato che non sempre, nella ricostruzione postbellica si è agito con razionalità. Lo studio e l'adozione di modelli tipo particolarmente adatti alla pesca mediterranea potrebbero aiutare l'evoluzione verso metodi più razionali, che non impoveriscano ulteriormente il nostro mare.

Ed un'altra raccomandazione vogliamo fare per un aumento negli stanziamenti a favore della vigilanza della pesca: gli 8 milioni dell'apposito capitolo sono una cifra irrisoria, con la quale non si riesce ad eliminare il male, ma si pone l'Amministrazione in una posizione d'inferiorità verso i pescatori di frodo, con il che si incoraggiano gli atti illegali, e si perde il prestigio dell'autorità costituita.

Il potenziamento dell'Amministrazione.

L'Amministrazione della marina mercantile è la più giovane costituita in Ministero; e come tale, non ha ancora raggiunto la stabilità circa le attribuzioni delle competenze. Ciò dipende dal fatto che i settori grigi con altre amministrazioni sono numerosi per i multiformi aspetti che assumono le attività marinare; e che la stessa materia della marina mercantile ha numerosi addentellati con attività analoghe.

Abbiamo sentito più volte negli ultimi anni esprimere voti per rendere ancora più autonoma tutta l'Amministrazione dei servizi della pesca. In verità, più che di autonomia, si tratta in primo luogo di razionale riordinamento che eviti le doppie competenze, o gli attriti inutili e dannosi per le varie amministrazioni dei servizi della pesca, quale che sia la sua forma e il suo ordinamento giuridico; occorrono poi mezzi adeguati, perchè non si può certo affermare che la pesca possa andare innanzi con gli otto milioni stanziati al capitolo 59, sulla parte ordinaria e coi circa quattro milioni della parte straordinaria al capitolo 68 per concorso dello Stato negli interessi su operazioni di credito per la pesca.

Ben vero, altre somme, assai più elevate, vanno a confluire nelle provvidenze comuni a favore tanto delle navi da carico che di quelle da pesca; e che le spese generali per l'Amministrazione servono anche a pagare le maggiori incombenze che ad essa derivano dal dover curare gli interessi della pesca; ma si tratta di somme sempre di relativa impor-

tanza, di fronte ad esigenze di grande vastità, le quali richiederebbero ben altri stanziamenti.

Quanto alla possibilità di includere nella competenza del Ministero altre attività, quali la navigazione interna e l'aviazione civile, per creare il Ministero della navigazione, riteniamo che le soluzioni proposte non possano nè scartarsi *a priori,* nè adottarsi affrettatamente. Si tratta di problemi che meritano di essere profondamente studiati. La navigazione interna in Italia è troppo piccola per poter far sentire la sua voce nella immensa compagine del Ministero dei trasporti, di fronte ai parenti ricchi che sono le ferrovie e gli autotrasporti. Perciò il suo abbinamento ad una attività analoga, in un Ministero di minori dimensioni, dove meno evidente è la sproporzione fra gli interessi delle attività disciplinate, potrebbe risultare alla fine di una notevole utilità, come del resto è avvenuto con la esperienza della pesca.

Per l'aviazione civile il problema è un po' differente. Oggi essa è inclusa in un Ministero al quale storicamente è legata, come era legata la Marina mercantile alla Marina militare. Ma una vera politica dell'aviazione civile in tanto è concepibile, in quanto ispirata a criteri puramente commerciali, e in quanto l'Amministrazione si formi con personale specializzato per affrontare i suoi problemi particolari. Vi sono tra i militari degli ingegni capaci di questa trasformazione, ma anche per essi si presenta a lungo andare il problema di scegliere l'una o l'altra attività. Per queste ragioni, giudichiamo assolutamente necessario che si studi la possibilità di unire l'aviazione civile alla navigazione mercantile in una compagine equilibrata, dove si possa cooperare per il comune interesse delle due attività.

A tal uopo ci sembra utile ricordare che in questi ultimi tempi si assiste ad una intensificazione dei rapporti di cooperazione tra l'aereo e la nave. In Francia la questione è stata esaurientemente trattata dinanzi al Conseil Economique, e gli elementi per questa cooperazione tra le due industrie sono stati adeguatamente valutati.

In Gran Bretagna, le due grandi compagnie aeree, la B.E.A. e la B.O.A.C. si sono fatte iniziatrici di un movimento di collaborazione con le compagnie di navigazione sulle rotte dell'Estremo Oriente e dell'Australia per cui, il viaggiatore può, con la stessa spesa, indifferentemente usare per le varie tratte, la nave e l'aereo, pur spedendo via mare i suoi bagagli più pesanti.

Tutto ciò rende di sempre maggiore attualità il collegamento e l'integrazione dei servizi tra aereo e nave; si tratta, perciò, di realizzare una politica aviomarittima che non potrebbe, secondo noi, prescindere dall'esistenza di un unico dicastero competente.

Esistono tuttavia dei problemi particolari che una decisione del genere potrebbe sollevare; ma noi raccomandiamo caldamente che, in occasione degli studi per il riordinamento delle Amministrazioni statali, si tenga il dovuto conto di queste nuove necessità, sorgenti dal progresso tecnico.

ILLUSTRAZIONE DEL BILANCIO.

Dopo quanto è stato esposto in precedenza, riteniamo che l'illustrazione del bilancio, nei suoi termini numerici non richieda un'analisi eccessivamente particolareggiata. Anche quest'anno la cifra degli stanziamenti è esigua, anche se esso presenta un aumento considerevole in rapporto agli stanziamenti dello scorso anno, che furono di lire 15.460.326.000, mentre per il nuovo esercizio sono previste lire 25.075.035.000. Si è avuto così un aumento del 60 per cento da un anno all'altro; e questo aumento è dovuto per lire 3.275.250.000 per la parte ordinaria, e per lire 6.357.459.000 per la parte straordinaria. L'aumento della parte ordinaria riguarda gli stanziamenti per i servizi marittimi, passati da 6.831.800.000 a lire 10 miliardi con un aumento di ben 3.169.000.000 lire.

Questi maggiori stanziamenti sono stati fatti in previsione dell'entrata in vigore delle nuove convenzioni per i servizi sovvenzionati minori, già ricordati, le quali però *gravano coi nuovi oneri soltanto sulla seconda metà dell'esercizio.*

Per tali servizi minori lo stanziamento complessivo è di due miliardi; mentre la rimanente somma è andata parte in acconto sull'integrazione richiesta dalle Società di preminente interesse nazionale in base all'articolo 7 del re-

gio decreto-legge 7 dicembre 1936, n. 2081. Di essa, 7.800.000.000 lire sono andate come acconto (69 per cento contro il 90 per cento previsto dalla recente legge 28 febbraio 1953, n. 202) e il resto come sovvenzione che è rimasta all'incirca sulle stesse misure previste dalle convenzioni del 1936. Con gli stanziamenti del bilancio ora sottoposto all'esame, non si copre quindi neppure la misura di legge del 90 per cento dell'acconto: ciò costituisce un grave inconveniente, che bisognerebbe di regola evitare. All'uopo, pensiamo che nel bilancio di ogni esercizio si dovrebbe iscrivere una somma che coprisse adeguatamente l'intero fabbisogno delle integrazioni, e non solo gli acconti, salvo naturalmente quei necessari conguagli.

L'aumento della parte straordinaria va attribuito alla esecuzione dei vari provvedimenti di legge degli ultimi tempi, a favore delle costruzioni navali. Esso pertanto è un fattore positivo, ma destinato ad esaurirsi con l'efficacia di tali provvedimenti, a meno che non si giunga per tempo a nuove provvidenze.

Fra i vari capitoli, sono da osservare:

1° la riduzione da 3.600.000 a 2.000.000 lire del capitolo 24 per le missioni di funzionari all'estero. Per un Ministero che ha bisogno di tanti contatti internazionali, tale riduzione rappresenta una severa limitazione di attività;

2° la riduzione da 3.500.000 a 3.000.000 delle indennità di missione, rimborso spese di trasporto e gettoni di presenza, ai membri del Consiglio superiore della Marina mercantile (capitolo 19). Anche questa limitazione dei mezzi finanziari dell'attività del Consiglio superiore, aggravata dall'esiguità del capitolo 21: spese per il funzionamento del Consiglio superiore stesso previsto in lire 500.000, è un aspetto non favorevole delle possibilità di ricerche, studi ed indagini varie che questo elevato Consesso potrebbe promuovere;

3° il mantenimento della spesa obbligatoria in lire 50.000 del capitolo 36, per il mantenimento, alloggio, rimpatrio di equipaggi naufraghi nazionali e di marinai esteri indigenti; per soccorsi portati a navi pericolanti; per assistenza e rimpatrio di marinai nazionali ecc.

È evidente che si tratta di un obbligo anacronistico che dovrebbe essere totalmente eliminato nel caso che non fosse possibile aumentarne lo stanziamento; altrimenti sorge il sospetto che queste disposizioni non vengano mai applicate;

4° la riduzione del capitolo 55 da 35 milioni a 30 milioni per attrezzi, arredi, mobili, mezzi nautici, mezzi di trasporto e pubblicazioni tecniche, servizi delle Capitanerie di porto. È nota l'indigenza di mezzi in cui versano questi importantissimi uffici periferici; ed è quindi sorprendente che si riducano anzichè aumentare i relativi stanziamenti;

5° nella parte straordinaria, l'eliminazione dei 60 milioni di contributo dello Stato a favore della Cassa nazionale per la previdenza marinara previsto dall'articolo 9 della legge 7 aprile 1941, n. 266, per il trattamento economico degli equipaggi delle navi catturate dal nemico o rifugiate in porti esteri, e dell'Africa Orientale in conseguenza della guerra. Si tratta di un obbligo derivante dall'ultimo conflitto che fortunatamente è esaurito;

6° l'aumento da 20.000.000 lire a 35.000.000 dello stanziamento straordinario (capitolo 67) per l'acquisto e riparazione straordinaria di mezzi nautici, fabbricati o navi di trasporto adibiti ai servizi delle Capitanerie di porto e uffici dipendenti. Con questo aumento si è più che compensata la riduzione apportata al capitolo 55 (vedi n. 4) ma si tratta tuttavia di una spesa straordinaria e non ordinaria, e quindi destinata ad esaurirsi nel corso dell'esercizio;

7° lo stanziamento di 5.000.000.000 lire per applicazione della legge 25 luglio 1952, n. 949, per la costruzione delle petroliere.

Onorevoli senatori,

con l'augurio fervido che la nostra Marina mercantile possa conquistare nel mondo quel posto che le compete, vi invito ad approvare il presente disegno di legge riguardante lo stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1953 al 30 giugno 1954.

VACCARO, *relatore*.

DISEGNO DI LEGGE

—

Art. 1.

È autorizzato il pagamento delle spese ordinarie e straordinarie del Ministero della Marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 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.