

(N. 2214-A)

SENATO DELLA REPUBBLICA

RELAZIONE DELLA 7^a COMMISSIONE PERMANENTE

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

(RELATORE BUIZZA)

SUL

DISEGNO DI LEGGE

approvato dalla Camera dei deputati nella seduta del 24 ottobre 1957 (V. Stampato n. 2693)

presentato dal Ministro del Tesoro

di concerto col Ministro del Bilancio

TRASMESSO DAL PRESIDENTE DELLA CAMERA DEI DEPUTATI ALLA PRESIDENZA
IL 25 OTTOBRE 1957

Comunicata alla Presidenza il 26 ottobre 1957

Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile
per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1957 al 30 giugno 1958.

INDICE

PREMESSA	Pag.	3
ESAME DELLO STATO DI PREVISIONE DELLA SPESA		4
I SERVIZI MARITTIMI SOVVENZIONATI.		5
A) <i>Servizi marittimi di preminente interesse nazionale</i>		5
B) <i>Servizi marittimi di interesse locale</i>		7
C) <i>La consistenza della Marina mercantile sovvenzionata</i>		8
LE COSTRUZIONI NAVALI		16
L'ARMAMENTO LIBERO		16
IL CREDITO PESCHERECCIO		18
LA PREVIDENZA PER LA GENTE DI MARE.		19
CONCLUSIONE		19
DISEGNO DI LEGGE		20

LEGISLATURA II - 1953-57 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

PREMESSA.

ONOREVOLI SENATORI. — Prima di inoltrarci nell'esame del disegno di legge che ci è presentato dal Governo, è forse opportuno ricordare le origini del Ministero della marina mercantile.

Il Ministero della marina militare ha sempre avuto nel suo organismo una direzione generale per la Marina mercantile.

Nel 1916 questa direzione generale passò al Ministero dei trasporti, mentre nel 1922 ritornò al Ministero della marina militare per passare poi nel 1924, sempre come direzione generale, al Ministero delle poste. Nello stesso anno, costituito il Ministero delle comunicazioni, ne divenne una direzione generale e vi rimase come tale fino al 1943.

Dopo l'8 settembre 1943, il Governo del sud restituì la direzione generale della Ma-

rina mercantile alla Marina militare dove rimase tale fino al 17 luglio 1946.

È da questa data che la Marina mercantile venne elevata al rango di Ministero e da questa data iniziarono gli stati di previsione della spesa per il Ministero della marina mercantile.

Il Ministero fu riordinato nel 1950 e fu organizzato sulla base di quattro direzioni generali: naviglia - navigazione e traffico marittimo - lavoro marittimo e portuale e dei porti - pesca e demanio. Per completare il quadro sono da aggiungere due ispettorati generali: uno per gli affari generali e personale, l'altro tecnico.

Dipende poi dai due Ministeri della difesa-marina e della marina mercantile l'Ispettorato generale delle Capitanerie di porto.

Nella tabella seguente sono stati riassunti gli importi della spesa del Ministero della marina mercantile negli esercizi della corrente II Legislatura.

Esercizio	Spesa		Totale spesa effettiva
	ordinaria	straordinaria	
1953-54	11.735.350.000	15.339.685.000	25.075.035.000
1954-55	16.665.313.000	8.527.405.000	25.192.718.000
1955-56	19.395.965.000	13.403.294.000	32.799.259.000
1956-57	19.848.550.000	14.278.123.000	34.126.673.000
1957-58	5.296.860.000	18.596.552.000	23.893.412.000

Come si vede le variazioni più considerevoli sono avvenute dall'esercizio 1954-55 all'esercizio 1955-56 (7 miliardi e 606 milioni in più) e dall'esercizio 1956-57 all'esercizio 1957-58 (10 miliardi e 233 milioni in meno). L'aumento dal 1955 al 1956 è dovuto, per la massima parte, all'inserirsi, per la prima volta nel bilancio, della legge 17 luglio 1954, n. 522, recante provvedimenti a favore delle costruzioni navali e dell'armamento (*legge Tambroni*). Provvedimenti come vi è noto, onorevoli senatori, venuti a scongiurare la crisi cantieristica, che

si profilava con l'esaurirsi delle commesse portate a termine con i benefici delle leggi 8 marzo 1949, n. 75, e 25 luglio 1952, n. 949, e che in un quinquennio avevano consentito la costruzione di circa 600 mila tonnellate di stazza lorda di naviglio di qualità.

La diminuzione di spesa prevista per l'esercizio 1957-58 sarà analizzata nel corso di questa relazione.

Comunque è da rilevare quanto gli onorevoli colleghi che mi hanno preceduto nel redigere la relazione degli stati di previsione, senatore

LEGISLATURA II - 1953-57 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Vaccaro, senatore Tartufoli e senatore Santmartino, hanno rilevato, e cioè come in misura minima gravi sul bilancio dello Stato la Marina mercantile.

Il senatore Tartufoli ha posto in evidenza che nell'esercizio 1955-56 la spesa per la Marina mercantile rappresentava l'1,8 per cento dell'intera spesa dello Stato.

Per l'esercizio in corso tale rapporto è quasi del 2 per cento. Però si vedrà che questo rapporto non dovrà valutarsi in senso assoluto.

ESAME DELLO STATO DI PREVISIONE DELLA SPESA

1. — Lo stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per lo esercizio finanziario 1957-58, presenta, come s'è visto, una spesa complessiva di lire 24 miliardi e 313.412.000, ivi compreso un movimento di capitali di lire 420 milioni.

Per l'esercizio 1957-58 *le spese effettive*, nei confronti dell'esercizio precedente, segnano un *aumento* per complessive lire 1.503.739.000 contro una *diminuzione* per complessive lire 11.737.000: quindi segnano in definitiva, una *diminuzione* di complessive lire 10.233.261.000.

2. — L'*aumento* di spesa per il personale deriva dalla applicazione di decreti del Presidente della Repubblica e di leggi speciali, concernenti il trattamento di quiescenza del personale statale e per maggior fabbisogno in relazione alla situazione di fatto del personale in quiescenza; il conglobamento totale del trattamento economico del personale statale in attività di servizio; la estensione dell'assistenza di malattia ai pensionati di invalidità e vecchiaia; la misura della contribuzione per l'assicurazione obbligatoria contro la disoccupazione; il conglobamento del trattamento economico degli incaricati marittimi e dei delegati di spiaggia e infine le competenze accessorie. Una quota dell'aumento è dovuta anche al maggior fabbisogno delle spese di missione, oneri previdenziali e sussidi.

Codesti aumenti, che si riferiscono al trattamento del personale, ammontano a complessive 476.860.000 lire.

Però si registra un minor fabbisogno di complessivi 37 milioni di lire in relazione alla situazione di fatto del personale.

Cosicchè in definitiva nell'esercizio 1957-1958 *la spesa per il personale* aumenta di 439.860.000 lire.

3. — A proposito del personale è bene ricordare qui, che, attualmente, presso il Ministero della marina mercantile prestano servizio 990 unità delle quali 476 non fanno parte dell'organico, perchè provenienti dal personale fuori ruolo e da quello avventizio dell'Africa italiana.

È da rilevare inoltre che nel personale manca, nella carriera di concetto, il ruolo con funzioni contabili ed amministrative, mentre esiste il ruolo con funzioni tecniche costituito da 3 disegnatori e da 7 ispettori della pesca.

Sarà perciò opportuno che, prendendo occasione dal nuovo ordinamento, si tenga nel debito conto anche questa situazione.

4. — Oltre che per la maggior spesa afferente al personale, le spese effettive segnano *aumenti* pure nelle *spese per i servizi*, anch'esse in dipendenza di leggi.

Ed è così che con l'applicazione delle norme legislazione in materia di locazione e sublocazione di immobili urbani, con l'applicazione delle norme legislative recanti provvedimenti per l'industria delle costruzioni navali, nonchè di quelle concernenti il ripristino del concorso dello Stato negli interessi su operazioni di credito per la pesca, si ha un *aumento* nella previsione della spesa pari a 1.006.729.000. Alla qual somma aggiunti 20 milioni a 150 mila lire che si prevedono in aumento per: maggiori fabbisogni per la manutenzione ordinaria dei locali, per il servizio automobilistico dell'Amministrazione centrale; l'illuminazione, il riscaldamento, il consumo di acqua e le spese telefoniche, per acquisto di mobili ed arredi, per l'esercizio, l'acquisto, la manutenzione e il rinnovo di mezzi di trasporto terrestri e nautici, caserme e corpi di guardia, per acquisto di attrezzi e pubblicazioni tecniche per i servizi delle Capitanerie di porto; per l'esercizio dei mezzi nautici adibiti alla vigilanza sulla pesca e per il contributo alle spese di funzionamento della Commissione internazionale per la pesca nell'Atlantico nord-occidentale, si ha un *aumento* complessivo delle *spese per i servizi* pari a 1.026.879.000 di lire.

LEGISLATURA II - 1953-57 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

5. — Un altro aumento della spesa per i servizi si ha nella somma da erogare per la liquidazione alle Società di navigazione di preminente interesse nazionale ed a quelle di carattere locale, del saldo delle sovvenzioni, integrazioni e contributi straordinari relativi ai decorsi esercizi finanziari. Questo aumento viene apportato in relazione al regio decreto legge 7 dicembre 1936, n. 2081, alla legge 23 gennaio 1941, n. 52, e alle convenzioni stipulate con le Società ricordate e sale a 4.550 milioni di lire.

Perciò l'aumento della spesa effettiva per i servizi sale a 5.576.879.000 di lire.

6. — Senonchè sono previste, contro questo aumento, alcune diminuzioni di una certa entità. Esse dipendono dall'applicazione delle leggi recanti provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento, dalle leggi concernenti la sistemazione delle strutture difensive delle navi mercantili e dalla facoltà accordata al Ministero del tesoro dalla legge che approva lo stato di previsione della spesa di questo Dicastero. La diminuzione complessiva che ne risulta ammonta a 16.250.000.000 di lire.

7. — In definitiva risulta che la diminuzione della spesa effettiva per i servizi è data dalla differenza

16.250.000.000
5.576.879.000
<hr style="width: 100%;"/>

cioè da 10.673.121.000 di lire.

Cosicchè ricordato che la spesa effettiva ha avuto altresì un aumento di 439.860.000 di lire per la spesa del personale e per il debito vitalizio:

10.673.121.000
439.860.000
<hr style="width: 100%;"/>

ritorna in lire 10.233.261.000 la diminuzione complessiva della spesa effettiva prevista per l'esercizio corrente.

8. — Il movimento di capitali, rappresentato da un'importo di 420 milioni di lire, ha subito, nel corrente esercizio, un aumento di 400 milioni di lire in confronto dell'esercizio precedente. Questo aumento rappresenta la

seconda delle tre annualità del fondo di rotazione per anticipazioni a istituti di credito per l'esercizio del *credito peschereccio* a favore di esercenti l'industria della pesca singoli o associati, nonchè a favore di industrie intese al potenziamento delle attività pescherecce.

9. — Tra le variazioni allo stato di previsione testè riassunto meritano speciale attenzione:

a) la diminuzione segnata al capitolo 68 relativa alle *sovvenzioni* alle Società assuntrici di servizi marittimi e per speciali trasporti con carattere postale e commerciale;

b) l'aumentato (da cinque a nove miliardi e cinquecentocinquanta milioni di lire) stanziamento al capitolo 85 per la liquidazione alle Società di navigazione del saldo delle *sovvenzioni, integrazioni e contributi straordinari* relativi ai decorsi esercizi finanziari;

c) l'aumentato (da otto a nove miliardi di lire) stanziamento al capitolo 74 a favore della industria delle costruzioni navali e dell'armamento;

d) la istituzione del nuovo capitolo 86 che è in relazione alla istituzione del Fondo di rotazione del *credito peschereccio*;

e) l'aumentato (da quaranta milioni a quarantacinque milioni) stanziamento al capitolo 40 per le sovvenzioni alla Cassa nazionale per la previdenza della gente di mare e ad Istituti, Associazioni e Società varie che abbiano finalità attinenti alla Marina mercantile, nonchè per sussidi alla gente di mare, marinai e pescatori e alle loro famiglie.

Nei capitoli che seguono si tratterà particolarmente di codesti cinque punti.

I SERVIZI MARITTIMI SOVVENZIONATI.

A) *Servizi marittimi di preminente interesse nazionale.*

1. — È noto che col regio decreto-legge 7 dicembre 1936, n. 2081 (convertito nella legge 10 giugno 1937, n. 1002) venne dato un nuovo assetto alle linee di navigazione di preminente interesse nazionale.

Con quel decreto furono costituite le seguenti quattro società anonime per azioni: « Italia »,

LEGISLATURA II - 1953-57 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

« Lloyd Triestino », « Adriatica » e « Tirrenia », che oggi costituiscono il gruppo Finmare.

A ciascuna di esse venne concesso un esercizio della durata di 20 anni a decorrere dal 1° gennaio 1939.

2. — Con lo stesso decreto venne pure determinato (articolo 7) che, qualora per talune linee comprese nell'elenco fosse necessario un contributo dello Stato sotto forma di sovvenzione, la sovvenzione stessa sarebbe stata stabilita da apposite convenzioni da stipularsi tra il Ministero delle comunicazioni, il Ministero delle finanze e le Società. La sovvenzione era soggetta a revisione quadriennale e qualora i risultati medi del quadriennio non avessero consentito un utile medio del 4 per cento sul capitale azionario, la sovvenzione iniziale sarebbe stata reintegrata per il quadriennio trascorso fino a raggiungere detto limite.

La differenza risultante a carico o a favore della Società concessionaria sarebbe stata trattata o corrisposta nel quadriennio successivo in quote uguali o in diminuzione o in aumento della sovvenzione iniziale.

La differenza relativa all'ultimo quadriennio è previsto che debba essere regolata entro l'anno successivo alla scadenza della concessione in una unica soluzione.

3. — Nessuno dei primi quattro periodi quadriennali, dei cinque contemplati dalle convenzioni, si è svolto in condizioni di esercizio normale.

Il primo quadriennio è passato attraverso queste fasi: pace, preludio di guerra, guerra in altri paesi e cobelligeranza e infine guerra. L'attività marittima, specialmente nei rapporti internazionali, ha notevolmente risentito delle perdite di traffico causate dallo scoppio delle ostilità.

Il secondo quadriennio ha visto la cessazione totale della normale attività di traffico e la perdita quasi totale del materiale.

Nel terzo quadriennio (1945-48) e nel quarto (1949-52) mentre si è svolta la ricostruzione, l'esercizio della navigazione ha dovuto svolgersi nei limiti dei mezzi disponibili e in condizioni tutt'altro che favorevoli.

Il meccanismo stabilito dall'articolo 7 del decreto-legge 7 dicembre 1936, n. 2081, contempla un primo contributo dello Stato a mezzo

delle sovvenzioni d'esercizio concordate nelle convenzioni e, in via eccezionale, un ulteriore contributo, mediante *sovvenzioni integrative*, qualora fossero state necessarie, per conseguire il massimo utile di bilancio consentito, del 4 per cento.

Evidentemente le sovvenzioni d'esercizio stabilite nelle convenzioni furono concordate tenendo conto delle condizioni economico-finanziarie generali e armatoriali, quali erano al momento della stipulazione e nel presupposto che tali condizioni assumessero un carattere di continuità e di normalità, se non per tutta la durata del ventennio almeno per una parte di esso. Una simile situazione si è verificata solo per il primo biennio di attuazione delle convenzioni e poichè nel secondo quadriennio si ebbero i proventi della requisizione del naviglio, le cifre complessive di sovvenzione e di integrazione hanno potuto essere contenute in limiti modesti, tanto nel primo quanto nel secondo quadriennio.

A cominciare dal terzo quadriennio (1945) la crescente svalutazione monetaria ha sovvertito le basi per la determinazione del contributo statale.

In luogo di procedere alla rivalutazione della sovvenzione d'esercizio convenuta, si è preferito mantenerla ferma e si è variata la sovvenzione integrativa, la quale pertanto è venuta ad assumere un carattere di assoluta prevalenza rispetto alla prima.

Si è seguito, se si consente il paragone, lo stesso metodo seguito per le linee ferroviarie in concessione.

4. — Comunque, le convenzioni stipulate in esecuzione al regio decreto-legge 7 dicembre 1936, n. 2081, sono scadute il 31 dicembre 1956 e col 31 dicembre 1957 scade il termine utile per regolare le differenze a carico o a favore delle Società concessionarie.

Il Ministro della marina mercantile ha presentato al Senato nella seduta del 6 dicembre 1956, il disegno di legge n. 1785 « Riassetto dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale », il quale, come gli onorevoli senatori sanno, si trova tuttora all'esame della 7^a Commissione, in sede deliberante.

E poichè le date di scadenza sono arrivate senza che alcuna decisione fosse presa, fu ema-

nato, dal Ministero della marina mercantile, il decreto-legge 20 dicembre 1956, n. 1379, convertito nella legge 17 febbraio 1957, n. 22, che proroga di sei mesi i termini previsti dal secondo comma dell'articolo 3 del regio decreto-legge 7 dicembre 1936, n. 2081. Ma nemmeno entro il nuovo termine il disegno di legge è stato approvato e un nuovo decreto-legge 25 giugno 1957, n. 444, ha prorogato quel termine fino al 30 giugno 1958.

È auspicabile che la 7^a Commissione — avute tutte le notizie che le sono necessarie — sia messa quanto prima in condizioni di deliberare.

5. — All'onere di *venti miliardi* (derivante dall'applicazione del decreto-legge di proroga per l'esercizio finanziario 1957-58) sarà provveduto a carico del capitolo 495 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio 1956-57 concernente i provvedimenti legislativi in corso.

Con questo accantonamento di venti miliardi di lire si riduce il fondo iscritto al capitolo 68 da 17.478 milioni a 2.463 milioni, somma, questa, che corrisponde al fabbisogno per sovvenzioni e compensi alle sole Società assuntrici di servizi marittimi con carattere postale e commerciale.

6. — A questo punto non vanno dimenticati i voti formulati dagli enti marittimi interessati, circa i traffici marittimi del porto di Napoli, voti che qui di seguito vengono riportati:

a) che i problemi del traffico marittimo del porto di Napoli siano valutati con visione unitaria e in stretta connessione con gli altri problemi attinenti all'economia meridionale, essendo inconcepibile il realizzarsi di un programma di miglioramento delle condizioni del Mezzogiorno senza attuare un programma di potenziamento e di sviluppo dei porti meridionali e delle comunicazioni marittime;

b) che siano risolti, con criteri di perfetta giustizia distributiva e con lungimirante visione dei rapporti economici internazionali, i problemi relativi alle linee di navigazione appartenenti alle Società di p.i.n., attribuendo in armamento al porto di Napoli un congruo numero di navi per passeggeri dislocate sulle rotte del Nord-America; mantenendo e potenziando, con navi adeguate e moderne le linee — essenziali

all'economia di tutto il Paese — che collegano il nostro porto con l'Africa, con il Nord-Europa e la Spagna, con l'America centrale e meridionale, con l'Oriente vicino e lontano e con gli stessi porti nazionali, in conformità di quanto con ampie relazioni tecniche è stato dimostrato dalla Camera di commercio di Napoli e dall'Ente autonomo del porto di Napoli;

c) che abbia luogo un ampio dibattito sul progetto di legge riguardante il riassetto delle linee sovvenzionate. E poichè la legge del 1936 è stata prorogata fino al 30 giugno 1958, senza che tale dibattito abbia potuto finora effettuarsi, in previsione della ulteriore proroga si ribadisce la necessità che entro l'anno il Parlamento dedichi il suo ponderato e proficuo esame alle scottanti questioni che non possono essere più a lungo procrastinate.

Nel raccomandare all'onorevole Ministro lo accoglimento dei voti formulati dagli Enti marittimi di Napoli, la Commissione ricorda che deve essere tenuta nel debito conto l'influenza che ha, per ogni porto, il retroterra che deve e può servire.

B) *Servizi marittimi di interesse locale.*

7. La legge 5 gennaio 1953, n. 34, riordinò i servizi marittimi sovvenzionati di interesse locale. In base a quanto disposto dalla detta legge furono stipulate le convenzioni, che essa prevede, con le seguenti Società per l'esercizio delle comunicazioni marittime per ciascuna indicate:

A — la « Toscana di navigazione » di Livorno per l'Arcipelago toscano;

B — la « Partenopea » di Napoli per le Isole partenopee e pontine;

C — la « Navisarma » di Messina per le Isole Eolie;

D — la « Si.Re.Na. » di Palermo per le Isole Egadi, Pelagie, Ustica e Pantelleria.

Dall'entrata in vigore della legge del 1953, con una costante opera di riordino e di ricostruzione, vennero riattivate tutte le linee marittime da tale legge previste.

Con una convenzione, che modifica quella già stipulata nel 1953, con la Società « Navigazione Toscana », nel 1956 fu concesso un

LEGISLATURA II - 1953-57 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

contributo di 34 milioni di lire a sollievo del maggiore onere inerente ad una nuova unità destinata, sulla linea Portoferraio-Piombino, al servizio di traghetto degli autoveicoli, il cui imbarco e sbarco avviene direttamente da banchina a nave e viceversa.

8. La Società di navigazione S.A.I.M. (già Fiumana) con sede in Ancona è sovvenzionata ai sensi del decreto-legge 7 dicembre 1936, numero 2081 per l'esercizio dei servizi marittimi del Carnaro e di Zara (gruppo E). La concessione relativa scade il 31 dicembre 1957.

La Società di navigazione Istria-Trieste, con sede in Trieste, è sovvenzionata ai sensi della legge 16 giugno 1939, n. 949, per l'esercizio dei servizi marittimi locali di Trieste e dell'Istria costituenti il gruppo F). La sovvenzione è soggetta a revisione triennale: la concessione ha la durata di 19 anni a decorrere dal 1° giugno 1938, prorogabile di anno in anno per tacito consenso delle parti.

Anche questa concessione è quindi già entrata nel periodo di proroga di anno in anno e quindi, di scadenza, anno per anno.

Di fronte alla situazione di queste linee che interessano il medio Adriatico (gruppo E) e l'alto Adriatico (gruppo F), il Ministro della marina mercantile il 7 maggio 1957 ha presentato al Senato il disegno di legge n. 1986 relativo all'ordinamento dei servizi postali e

commerciali marittimi di carattere locale del medio e dell'alto Adriatico. Questo disegno di legge, come è noto, trovasi all'esame della 7^a Commissione in sede deliberante. Anche per questo disegno di legge, come per quello riferentesi al riassetto dei servizi marittimi di p.i.n., è auspicabile che l'onorevole relatore, raccolte le notizie da fornire alla Commissione, metta questa in grado di deliberare.

Un'adeguata azione presso il Ministero del tesoro può forse mettere, sulla via risolutiva, i due problemi che vanno diventando sempre più di attualità.

C) *La consistenza della Marina mercantile sovvenzionata.*

1. La flotta del gruppo FINMARE era costituita da 221 navi per 1.446.024 t. s. l. ivi comprese quelle entrate in linea durante la guerra: gli eventi bellici distrussero 205 navi per 1.338.218 t. s. l.

Le poche unità superstiti si presentavano fortemente usurate dai servizi ausiliari, sì che richiesero radicali lavori di riparazione e di riassetto.

La ricostruzione, condotta con energica ispirazione ed altrettanto energica azione, ha portato alla disponibilità attuale di una flotta composta da 90 navi per 625.239 t. s. l.

	AL 1° GENNAIO 1953			AL 31 DICEMBRE 1956		
	Numero delle navi	Tonnellate di stazza lorda	percentuali	Numero delle navi	Tonnellate di stazza lorda	percentuali
A) PER ORIGINE:						
Navi prebelliche	32	183.975	31,8	29	172.143	27,5
Navi tipo « Liberty »	18	129.063	22,3	14	100.383	16,1
Navi tipo N 3	5	9.961	1,7	5	9.961	1,6
Navi di costruzione post-bellica	28	256.181	44,2	42	342.752	54,8
	83	579.180	100	90	625.239	100

LEGISLATURA II - 1953-57 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

	NAVI DA PASSEGGIERI E MISTE		NAVI DA CARICO		TOTALE	
	Numero delle navi	Tonnellate di stazza lorda	Numero delle navi	Tonnellate di stazza lorda	Numero delle navi	Tonnellate di stazza lorda
B) PER DESTINAZIONE DI IMPIEGO:						
Al 1° gennaio 1953	46	381.858	37	197.322	83	579.180
Al 31 dicembre 1953	51	416.576	33	165.629	84	582.205
» » 1954	50	436.571	32	164.770	82	601.341
» » 1955	50	436.240	33	168.317	83	604.557
» » 1956	51	416.668	39	208.571	90	625.239

2. I programmi di ulteriori acquisti e di nuove costruzioni attuati od in corso di attuazione si riassumono come segue:

	navi	t. s. l.
Navi impostate in cantiere anteguerra e completate dopo la cessazione delle ostilità	9	66.874
Programma 1949-1954	19	207.329
Programmi di completamento: navi già in linea nel 1956	5	23.292

	navi	t. s. l.
navi di prossima entrata in esercizio	4	25.700
navi in corso di costruzione	3	13.050
nave in sostituzione dell'« Andrea Doria »	1	30.000
	<u>41</u>	<u>366.245</u>

3. Nello specchio che segue si riassume una classifica comparativa tra la flotta FINMARE e la flotta totale della marina mercantile italiana circa l'età del tonnellaggio in esercizio:

NAVI DA PASSEGGIERI MISTE E DA CARICO SECCO

	Marina italiana (esclusa la flotta Finmare) al 31 dicembre 1955		Flotta Finmare			
			al 31 dicembre 1955		al 31 dicembre 1956	
	t. s. l.	%	t. s. l.	%	t. s. l.	%
NAVI DI ETÀ						
Sotto i 5 anni	102.732	4,8	243.437	40,3	195.112	31,1
Fra i 5 e 10 anni	71.780	3,3	76.797	12,7	145.718	23,3
Fra i 10 e 15 anni	1.140.688	53,1	115.309	19,1	117.156	18,7
Fra i 15 e 20 anni	50.754	2,4	—	—	—	—
Fra i 20 e 25 anni	15.536	0,7	6.784	1,1	4.598	0,7
Oltre i 25 anni	765.832	35,7	162.230	26,8	164.416	26,2
	<u>2.147.322</u>	<u>100 —</u>	<u>604.557</u>	<u>100 —</u>	<u>627.000</u>	<u>100 —</u>

LEGISLATURA II - 1953-57 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

È evidente il contributo dato dalla flotta FINMARE al ringiovanimento della flotta mercantile nazionale.

È però augurabile che una particolare attenzione sia dedicata a quel 26 per cento della flotta FINMARE che ha superato il 25° anno di età e che comprende quattro transatlantici (« Saturnia », « Vulcania », « Conte Grande » e « Conte Biancamano ») che da soli somma-

no oltre 96.000 t. s. l.; navi tuttora in piena efficienza tecnica e commerciale, ma la cui utilizzazione è prevedibile sia in un prossimo futuro sempre più ostacolata e limitata dai progressi delle Marine concorrenti estere.

4. Nelle tabelle che seguono gli onorevoli senatori possono trovare dei dati che dimostrano l'attività svolta e i traffici conseguiti dalla flotta del gruppo FINMARE.

	VIAGGI COMPIUTI		MIGLIA PERCORSE		PRODOTTO TONNELLATE DI STAZZA LORDA PER MIGLIA PERCORSE	
	(numero)	percen- tuale	(migliaia)	percen- tuale	(milioni)	percen- tuale
A) ATTIVITÀ SVOLTA:						
1952	3.456	100	4.054	100	36.103	100
1953	3.544	103	4.503	111	42.307	117
1954	3.672	106	4.693	116	45.411	126
1955	3.656	106	4.905	121	48.413	134
1956	3.722	108	5.423	134	52.319	145

	PASSEGGERI TRASPORTATI		MERCÌ TRASPORTATE	
	Numero (migliaia)	percen- tuale	Tonnellate (migliaia)	percen- tuale
B) TRAFFICI CONSEGUITI:				
1952	1.002	100	1.704	100
1953	1.158	115	1.601	94
1954	1.224	122	1.664	98
1955	1.306	130	1.894	111
1956	1.369	136	2.245	132

LEGISLATURA II - 1953-57 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

5. È altresì interessante considerare come l'evoluzione quantitativa dei traffici ha influito sulla entità dei ricavi lordi da essi derivati annualmente alle Società del gruppo:

	Noli passeggeri	Noli merci	Compensi di noleggio da terzi	Proventi diversi	TOTALE	Per-centuale
	(in milioni di lire)					
1952	32.578	21.073	491	712	54.854	100
1953	35.856	19.539	458	843	56.696	103
1954	40.011	21.173	428	979	62.591	114
1955	44.254	25.126	416	1.111	70.907	129
1956	44.484	34.028	434	1.134	80.080	146

6. Nell'elenco che segue si ha la situazione della flotta delle Società sovvenzionate di preminente interesse nazionale.

Italia, Società per azioni di navigazione, Genova.

P/fo CRISTOFORO COLOMBO	t. s. l.	29.191,26
M/n AUGUSTUS	»	27.089,90
M/n GIULIO CESARE	»	27.077,74
M/n VULCANIA	»	24.495,50
M/n SATURNIA	»	24.346,03
M/n CONTE GRANDE	»	23.841,73
M/n CONTE BIANCAMANO	»	23.562,15
M/n ALESSANDRO VOLTA	»	11.349
M/n GALILEO FERRARIS	»	11.348
M/n ANTONIO PACINOTTI	»	11.344
M/n AMERIGO VESPUCCI	»	9.774,04
M/n ANTONIOTTO USODIMARE	»	9.714,76
M/n PAOLO TOSCANELLI	»	9.003,65
M/n MARCO POLO	»	8.949,05
M/n LEME	»	8.088,97
P/fo ETNA	»	7.183,35
P/fo NEREIDE	»	7.180,45
P/fo VESUVIO	»	7.170,43
P/fo TRITONE	»	7.164,60

P/fo STROMBOLI t. s. l. 7.154,32
 P/fo ANTONIETTA BOZZO
 (preso in noleggio) » 7.150

Lloyd Triestino, Società per azioni di navigazione, Trieste.

M/n AUSTRALIA	t. s. l.	12.839,67
M/n OCEANIA	»	12.838,70
M/n NEPTUNIA	»	12.838,41
M/n VICTORIA	»	11.694,74
M/n ASIA	»	11.693
M/n EUROPA	»	11.430,22
M/n AFRICA	»	11.426,64
P/fo TOSCANA	»	9.583,58
M/n SEBASTIANO CABOTTO	»	7.888,75
M/n UGOLINO VIVALDI	»	7.260,27
P/fo ONDA	»	7.185,09
P/fo PERLA	»	7.185,09
P/fo SPUMA	»	7.173,42
P/fo AMBRA	»	7.173,42
P/fo ASTRA	»	7.169,39
P/fo SISTIANA	»	7.163,19
P/fo ALGA	»	7.151,24
P/fo PORTOROSE	»	7.139
P/fo DUINO	»	5.499
M/n SAINT JEAN	»	5.497
M/n ADIGE	»	5.497

LEGISLATURA II - 1953-57 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

M/n CELLINA t. s. l.	5.497	M/n LAZIO t. s. l.	5.230
M/n ISARCO »	5.497	M/n SICILIA »	5.230
P/fo ISONZO »	5.434	M/n SARDEGNA »	5.208,41
M/n ROSANDRA »	5.045,12	M/n CARALIS »	5.200
M/n AQUILLEIA »	4.873,56	M/n ARBOREA »	5.200
M/n PIAVE »	4.872,57	M/n CAMPANIA FELIX »	5.208,30
M/n RISANO »	3.191,07	P/fo ARGENTINA »	5.014,32
P/fo TRIPOLITANIA »	2.765,74	M/n CAGLIARI »	3.129,43
M/n ALGIDA »	2.589,12	M/n GIOSUÈ BORSI »	3.132,98
P/fo TIMAVO »	1.889,85	M/n TORRES »	3.130
M/n NINO BIXIO (presa in noleggio) »	8.427,10	M/n CITTÀ DI MESSINA »	2.385,93
M/n AGOSTINO BERTANI (presa in noleggio) »	8.380,16	M/n CITTÀ DI LIVORNO »	2.428,09
		M/n CELIO »	2.383,63
		M/n CITTÀ DI TRAPANI »	2.361,59
		M/n CITTÀ DI ALESSAN- DRIA »	2.278,09
Adriatica, Società per azioni di navigazione, Venezia.		M/n CITTÀ DI SIRACUSA »	1.847,42
M/n AUSONIA t. s. l.	10.900	M/n CITTÀ DI CATANIA »	1.598,18
M/n ESPERIA »	9.314,13	M/n CIVITAVECCHIA »	1.403
M/n MESSAPIA »	5.207,16	P/fo MARECHIARO »	1.882,15
M/n ENOTRIA »	5.173,41	P/fo CAMPIDANO »	1.407,34
M/n SAN GIORGIO »	4.796,95	P/fo ICHNUSA »	1.241,55
M/n SAN MARCO »	4.794,67	P/fo LIMBARA »	458,29
P/fo ABBAZIA »	3.752,69	P/fo GALLURA »	261,37
P/fo CAMPIDOGLIO »	3.702,24	P/fo CAPOSANDALO »	137,12
P/fo DIANA (dato in noleg- gio al « Lloyd Triestino » per l'esercizio della linea della Somalia) »	3.338,96		
P/fo CHIOGGIA »	3.004,39		
P/fo TREVISO »	2.066,23		
P/fo BELLUNO »	2.062,31		
P/fo ROVIGO »	2.061,22		
P/fo LOREDAN »	1.835,68		
M/n BARLETTA »	1.965,88		
M/n VICENZA »	1.360,84		
M/n UDINE »	1.359,50		
Tirrenia, Società per azioni di navigazione, Napoli.			
M/n CITTÀ DI TUNISI . . . t. s. l.	5.474,27		
M/n CALABRIA »	5.230		
		7. A completare il quadro della consistenza della Marina mercantile sovvenzionata si ha qui di seguito la situazione della flotta delle Società sovvenzionate minori.	
		<i>Navigazione Toscana, Società per azioni, Li- vorno.</i>	
		M/n AETHALIA t. s. l.	1.306,23
		P/fo PORTO AZZURRO »	918,63
		P/fo PORTOFERRAIO »	918,74
		M/n POLA (data in noleggio alla Società Adriatica per il servizio del Gargano: Man- fredonia, Rodi Garganico, Tremiti, Termoli) »	451,30
		M/n AEGILIUM »	284,47

LEGISLATURA II - 1953-57 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

<i>Società Partenopea anonima di navigazione</i>		M/n EOLO t. s. l.	704
S.P.A.N., Napoli.		P/fo LUIGI RIZZO »	382
M/n ISOLA DI PONZA	t. s. l.	653,58	
M/n ISOLA DI PROCIDA	»	653,58	
M/n PARTENOPE	»	653,58	
M/n TRAGARA	»	648,83	
P/fo ISCHIA	»	553	
M/n CITTA DI ABBAZIA (presa in noleggio)	»	450	
P/fo CAPRI	»	610,13	
M/n MERGELLINA	»	451,42	
P/fo EQUA	»	424	
M/n CITTA DI SORRENTO	»	308,44	
M/n CITTA DI AMALFI (presa a noleggio)	»	400	
<i>Navisarma, Compagnia siciliana marittima, Messina.</i>			
M/n LIPARI	t. s. l.	1.551,80	
M/n PANAREA	»	842,88	
		<i>Società Sicula regionale di navigazione (S.I. RE.NA.), Palermo.</i>	
		P/fo MAZARA t. s. l.	984,12
		M/n EGADI »	796,72
		M/n NUOVA EGADI »	374,17
		M/n NUOVA USTICA »	474,17

7. A conclusione di questa rapida esposizione, richiamo l'attenzione degli onorevoli senatori, che volessero valutare il peso della Marina mercantile sovvenzionata, nel quadro della Marina mercantile nazionale, sulle tabelle n. 1 e n. 2 nelle quali è illustrata la consistenza della Marina mercantile italiana.

LEGISLATURA II - 1953-57 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

TABELLA N. 1.

CONSISTENZA NAVIGLIO MERCANTILE

	Al 1° gennaio 1953		Al 1° aprile 1957	
	Numero	Tonnellate di stazza lorda	Numero	Tonnellate di stazza lorda
NAVIGLIO A PROPULSIONE MECCANICA:				
a) da 100 tonnellate di stazza lorda ed oltre:				
navi miste e passeggeri	122	629.881	130	640.636
navi da carico secco	640	1.969.527	729	2.453.444
navi cisterna	169	756.715	206	1.324.988
navi da pesca	27	9.795	38	10.644
navi di tipo speciale	109	37.509	131	44.601
Totale a)	1.067	3.403.427	1.234	4.474.313
b) inferiori alle 100 tonnellate di stazza lorda:				
motopescherecci	2.123	53.906	1.927	55.159
altri tipi	212	10.045	197	9.940
Totale b)	2.335	63.951	2.124	65.099
Totale navi a propulsione meccanica (a + b)	3.402	3.467.378	3.358	4.539.412
NAVIGLIO MOTOVELICO	906	56.712	578	38.958
NAVIGLIO VELICO:				
velieri da carico	144	3.330	55	1.165
velieri da pesca	137	1.812	57	1.024
Totale naviglio a propulsione esclusivamente velica	281	5.142	112	2.189
Totale complessivo	4.589	3.529.232	4.048	4.580.559

LEGISLATURA II - 1953-57 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

TABELLA N. 2.

VARIAZIONI AL 1° APRILE 1957 DELLA CONSISTENZA DELLA FLOTTA
RISPETTO AL 1° GENNAIO 1953

	Valore assoluto		Percentuale tonnellaggio sul	
	Numero	Tonnellate di stazza lorda	tipo (a)	Totale (b)
NAVIGLIO A PROPULSIONE MECCANICA:				
a) da 100 tonnellate di stazza lorda ed oltre:				
navi miste e passeggeri	+ 8	+ 10.755	+ 1,70	+ 0,31
navi da carico secco	+ 89	+ 483.917	+ 24,57	+ 13,71
navi cisterna	+ 37	+ 568.273	+ 75,09	+ 16,10
navi da pesca	+ 11	+ 849	+ 8,66	+ 0,02
navi di tipo speciale.	+ 22	+ 7.092	+ 18,90	+ 0,20
Totale a)	+ 167	+ 1.070.886	+ 31,46	+ 30,34
b) inferiori alle 100 tonnellate di stazza lorda:				
motopescherecci	- 196	+ 1.253	+ 2,32	+ 0,03
altri tipi	- 15	- 105	- 1,04	-
Totale b)	- 211	+ 1.148	+ 1,79	+ 0,03
Totale navi a propulsione meccanica (a + b). . .	- 44	+ 1.072.034	+ 30,91	+ 30,37
NAVIGLIO MOTOVELICO	- 328	- 17.754	- 31,30	- 0,50
NAVIGLIO VELICO:				
velieri da carico	- 89	- 2.165	- 65,01	- 0,06
velieri da pesca	- 80	- 788	- 43,48	- 0,02
Totale naviglio a propulsione esclusivamente velica . . .	- 169	- 2.953	- 57,42	- 0,08
Totale complessivo	- 541	+ 1.051.327	+ 29,78	+ 29,78

a) La percentuale si riferisce al tonnellaggio delle navi del rispettivo tipo al 1° gennaio 1953.

b) La percentuale si riferisce al tonnellaggio totale della flotta al 1° gennaio 1953.

LE COSTRUZIONI NAVALI.

1. È superfluo ricordare che i cantieri navali italiani, nell'immediato dopoguerra, si trovarono in una condizione di vero disagio; essi dovettero attendere alla ricostruzione dei loro impianti e predisporre urgenti programmi per la ricostruzione della flotta, distrutta quasi interamente dalla guerra.

In seguito vennero le provvidenze (decreto legislativo luogotenenziale 19 ottobre 1945, numero 686, e decreto legislativo luogotenenziale 29 giugno 1947, n. 779) che consentirono il ripristino e la rimessa in efficienza di oltre 310 mila tonnellate di stazza lorda di naviglio rimasto affondato nei nostri porti e il completamento di oltre 227 mila t.s.l. di navi rimaste sugli scali alla fine della guerra.

Successivamente la legge 8 marzo 1949, numero 75 (*legge Saragat*) consentì la costruzione di altre 320 mila t.s.l. di naviglio.

A tale legge fece seguito l'altra, del 25 luglio 1949, n. 949 (*legge Cappa*) che consentì la costruzione di circa 270 mila t.s.l. di cisterne.

La crisi del lavoro cantieristico si riaffacciava non appena l'efficacia delle predette leggi accennava ad esaurirsi, cosicchè, ripresentandosi il problema, si fece ricorso a nuovi provvedimenti.

La legge 17 luglio 1954, n. 522 (*legge Tambromi*) eliminava quei fattori negativi che, mentre mantenevano alti i costi della produzione italiana nei confronti di quelli esteri, mettevano i nostri cantieri in condizioni tali da non poter ottenere facilmente commesse sia sul mercato interno che su quello estero. Il risultato dell'applicazione di questa legge fu tanto positivo, che le domande di ammissione a fruire dei suoi benefici, superarono le disponibilità finanziarie di essa.

Con la legge 26 luglio 1956, n. 859 (*legge Cassiani*) vennero messi a disposizione altri 74.750 milioni, da erogarsi in dieci esercizi e con essa si poté raggiungere l'esecuzione integrale del programma di costruzioni navali.

2. Al momento dell'entrata in vigore della legge n. 859 anzidetta è stato necessario procedere alla regolarizzazione dei provvedimenti di ammissione in precedenza concessi, che riguar-

davano 124 unità per un totale di contributi di circa 41 miliardi di lire.

Pertanto i 9 miliardi di lire impostati al capitolo 74 sono stati utilizzati per far fronte, in parte, all'emissione dei provvedimenti di impegno per quel primo gruppo di navi.

3. Alla data del 30 giugno 1957 le unità ammesse alle provvidenze della legge numero 522 ammontavano a 201, per complessive 1.356.000 t.s.l., così suddivise:

per conto di committente nazionale:

navi da carico . . .	n. 83	per t.s.l.	435.000
navi cisterna . . .	n. 33	» »	409.000
navi da passeggeri	n. 18	» »	96.000
navi tipo speciale	n. 16	» »	2.000

n. 150 per t.s.l. 942.000

per conto di committente estero:

navi da carico . . .	n. 27	per t.s.l.	123.000
navi cisterna . . .	n. 14	» »	265.300
navi da passeggeri	n. 1	» »	24.000
	n. 9	» »	1.700

n. 51 per t.s.l. 414.000

Delle predette 201 unità ne risultano già varate ed ultimate 74 per 426.000 t.s.l.; le altre 127 per 930.000 t.s.l. sono in corso di costruzione.

4. Con la concessione dei predetti 201 provvedimenti per nuove costruzioni, effettuate, come si è detto, entro il 30 giugno 1957, nonché con le somme accantonate per i lavori di riparazione, modificazione e trasformazione di navi in esercizio, sono stati utilizzati complessivamente circa 69.050 milioni di lire. Di conseguenza dei 74.750 milioni autorizzati dalla legge n. 859 rimangono disponibili per nuove costruzioni 5.700 milioni di lire.

L'ARMAMENTO LIBERO.

1. Secondo quanto è stato riferito dal Consiglio d'amministrazione all'assemblea della Confederazione italiana degli armatori liberi, la consistenza della relativa flotta al 1° gennaio 1957 è rappresentata da 1.398 navi per complessive 3.777.326 t. s. l.

LEGISLATURA II - 1953-57 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Dal 1953 al 1957 si è avuta una diminuzione di 263 navi, mentre si è verificato un aumento di 891.714 tonnellate di stazza lorda.

2. Il tonnellaggio delle navi dell'armamento libero, al 1° gennaio 1953 e al 1° gennaio 1957, risulta dalla seguente tabella:

TIPO DELLA NAVE	1953 t.s.l.	1957 t.s.l.	Variazioni in + o in -	
			in t.s.l.	in percentuale
Carico secco	1.851.158	2.196.433	+ 345.275	+ 18,6
Cisterne.	750.515	1.302.302	+ 551.787	+ 73,5
Miste e passeggeri	213.852	227.299	+ 13.447	+ 6,3
Velieri e motovelieri	60.042	41.254	- 18.788	- 31,3
Inferiori a 100 t.s.l.	10.045	10.038	- 7	-
	2.885.612	3.777.326	+ 891.714	

3. Balza subito all'occhio che l'incremento della flotta cisterniera è il più notevole.

Una delle caratteristiche degli orientamenti seguiti dal nostro armamento — in armonia del resto con quello mondiale — nell'opera di ricostruzione e di potenziamento della flotta nazionale è proprio l'impulso dato all'acquisizione di navi cisterna.

L'incremento verificatosi nel 1956 per le diverse categorie di navi è il seguente:

	t. s. l.	%
Navi da carico secco	+ 237.239	+ 12,109
Navi cisterna	+ 67.785	+ 5,490
Navi miste e da passeggeri	+ 3.556	+ 1,589
Navi a propulsione meccanica di stazza lorda inferiore a 100 t.	+ 443	+ 4,616
Naviglio motovelico.	- 3.898	- 8,886
Naviglio velico	+ 13	-

4. La flotta dell'armamento libero è costituita, per oltre il 50 per cento, da navi comprese tra le 4.000 e le 10.000 t. s. l. ed è in sensibile aumento il tonnellaggio maggiore.

Riferendoci all'età delle navi si nota che è costantemente diminuita la percentuale di navi aventi più di vent'anni.

Essa è la seguente: nel 1954 del 31,29 per

cento, nel 1955 del 30,21 per cento, nell'anno 1956 è stata del 28,67 per cento.

Di contro è in costante aumento la percentuale delle navi nuove, cioè di quelle di età non superiore ai cinque anni. Essa è stata nel 1954 del 14,59 per cento, nel 1955 del 18,22 per cento, nel 1956 del 21,84 per cento.

Se questo incremento può, forse, non essere quello desiderato, esso sta pur sempre a dimostrare la buona volontà degli armatori, coi quali ad ogni modo è da congratularsi e da augurare che persistano.

5. Ecco da ultimo la consistenza delle linee libere per gli anni 1949, 1955 e 1956.

	1949	1955	1956
Linee per lo Stato	-	-	-
Linee Africa Orientale-Somalia-Mar Rosso-Golfo Persico	4	4	7
Linee Africa Occidentale-Portogallo	6	11	7
Linee per il Mediterraneo Orientale-Levante-Mar Nero	6	12	70
Linee per il Nord Europa	-	-	1
Linee per il Nord America	3	6	4
Linee per il Centro America	4	7	6
Linee per il Sud America	7	4	3
Linee Estremo Oriente-Australia	1	3	3
Totale	41	68	64

LEGISLATURA II - 1953-57 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

IL CREDITO PESCHERECCIO.

La legge 10 gennaio 1952, n. 16, ripristinò il contributo dello Stato (nella misura del 3 per cento) nel pagamento degli interessi relativi ad operazioni di credito peschereccio.

La legge 15 marzo 1956, n. 237, integrò il precedente fondo di 20 milioni con altri 20 milioni, ripartiti negli esercizi finanziari 1955-56, 1956-57, 1957-58.

Le due leggi anzi citate consentono che lo Stato concorra nel pagamento degli interessi dovuti per mutui pescherecci relativi all'attuazione delle seguenti iniziative:

- a) costruzione di nuove navi e galleggianti per la pesca;
- b) miglioramento di natanti mediante nuova installazione per uso della pesca;
- c) impianto di stabilimenti e di magazzini per la lavorazione e la conservazione del pescato;
- d) provvista di reti e di attrezzature da pesca;
- e) costruzione e miglioramento di mercati all'ingrosso del pesce.

Molti armatori, però, specialmente della piccola pesca, hanno trovato difficoltà a contrarre i mutui con le banche a causa delle garanzie necessarie da prestare.

Il Ministero della marina mercantile — preoccupato per tale fatto — ha studiato e fatto approvare le opportune provvidenze che rendono le garanzie, relative ai finanziamenti, meno difficili, specie alle categorie più modeste, quelle della piccola pesca.

La legge del 27 dicembre 1956, n. 1457 — nell'istituire il *fondo di rotazione* —, provoca il diretto intervento dello Stato nel campo creditizio, mentre, prima, lo Stato concorreva soltanto nel pagamento degli interessi sui mutui pescherecci contratti con gli Istituti bancari.

Il *fondo di rotazione* consente che le banche anticipino agli esercenti la industria della pesca (singoli od associati) le somme necessarie. È data la preferenza a quelli che esercitano la pesca costiera nonchè alle industrie che hanno per fine il potenziamento delle attività pescherecce.

Il credito può essere ammesso per gli scopi che seguono:

- a) costruzione in cantieri nazionali di natanti per la pesca o per il trasporto del pescato, destinati alla sostituzione di unità già esistenti — di scarso rendimento per vetustà o per altre cause — che dovranno essere demolite;
- b) impianto a bordo di frigoriferi, apparecchi radiotelefonici ricetrasmittenti, ultrasuoni (econometri) od ogni altro impianto od apparecchio che il progresso tecnico appresta al fine di ridurre od eliminare il logorio o la perdita degli attrezzi da pesca, di incrementare la produzione ittica, riducendo i costi di esercizio e di tutelare la sicurezza della vita umana in mare;
- c) installazione di motori su barche removeliche, destinate alla pesca, al fine di aumentare l'efficienza ed il rendimento; sostituzione di motori su altri natanti da pesca;
- d) acquisto o rinnovazione di reti, lampade con relativi impianti di alimentazione e ricarica di accumulatori, funi, cavi, filati ed altre materie ed attrezzature da pesca;
- e) impianto, ampliamento, ammodernamento dei servizi e delle attrezzature di peschiere, valli, stagni ed altri bacini di pesca esistenti in acque demaniali marittime;
- f) costruzione, ammodernamento e miglioramento di impianti a terra per la conservazione e la distribuzione del pescato e per l'approvvigionamento dei natanti da pesca; impianti e manufatti collettivi per usi di pesca;
- g) miglioramento e riparazione di natanti per la pesca e per il trasporto del pescato;
- h) acquisto di mezzi di trasporto del pescato;
- i) attuazione di iniziative intese comunque al potenziamento delle attività pescherecce.

A favore del *fondo di rotazione* predetto è autorizzato (per ciascuno degli esercizi 1956-1957; 1957-58; 1958-59) l'anticipazione annua di 400 milioni, da iscrivere in un unico capitolo nello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile (come in effetto è iscritto al capitolo 86).

LEGISLATURA II - 1953-57 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Vengono anche destinate al fondo predetto tutte le somme non utilizzate ed i rientri provenienti dai mutui di cui alla legge 6 agosto 1954, n. 857, riguardante la sostituzione dei motori a benzina con i motori a gasolio.

Il tasso di interesse, come è noto, è del 3 per cento sulla somma mutuata: perciò deve considerarsi veramente favorevole ai debitori.

L'ammortamento delle operazioni di credito è previsto entro un termine massimo di anni cinque, sette o dieci rispettivamente ai mutui di ammontare non superiore alla somma di lire 500.000, di un milione, di oltre il milione.

È opportuno rilevare che le garanzie richieste sono state ridotte al minimo.

Difatti il credito — derivante dai finanziamenti di cui alla legge in parola — è garantito:

a) da ipoteca sui natanti o da privilegi sui macchinari e sulle attrezzature destinate ai natanti stessi;

b) da ipoteca o privilegi sugli immobili, macchinari, impianti a terra ed automezzi quando si tratti di finanziamenti destinati agli scopi innanzi indicati nelle lettere e), f), h).

È da constatare con compiacimento che il provvedimento ha incontrato il favore delle categorie interessate e che il Ministero della marina mercantile procede, con comprensione umana e sociale, alla istruttoria delle 270 domande per un importo di quasi un miliardo.

LA PREVIDENZA PER LA GENTE DI MARE

È noto che a favore di parecchie categorie di lavoratori della gente di mare, in fatto di previdenza e di assistenza, in tutta la estensione cui sono giunte oggi, resta ancora molto da fare.

Ad ogni modo la legge 25 luglio 1952, n. 915, che costituì un progresso nel campo della *Previdenza marinara*, ebbe lo scopo principale di adeguare il trattamento di pensione al mutato valore della moneta e stabili criteri nuovi, che tenevano nella migliore considerazione la qualità e la quantità della navigazione.

Però le difficoltà obiettive non facilmente superabili che sono insorte ostacolarono e ostacolano l'accoglimento di giuste aspirazioni che

gli interessati hanno manifestato e manifestano.

Il disegno di legge che è posto al nostro esame e alla nostra approvazione aumenta da 41 a 45 milioni lo stanziamento per sovvenzioni alla Cassa nazionale per la previdenza della gente di mare, la quale, alla fine del 1954, si presentava con un disavanzo patrimoniale di otto miliardi e con un disavanzo di esercizio di due miliardi e duecentocinquanta milioni.

La sovvenzione a favore della Cassa e che fa capo al capitolo 40 è ovviamente pagata a termini di quanto dispongono il regio decreto-legge 26 ottobre 1919, n. 1996 e la legge 9 aprile 1931, n. 456 e non risolve certo la situazione della Cassa.

Purtuttavia è da augurare che il problema venga seriamente impostato e risolto.

Come è da augurare che sia unificato il trattamento di assistenza, fruito dai pescatori muniti di libretto di navigazione e quello fruito dai pescatori di terza categoria.

Nel raccomandare all'attenzione dell'onorevole Ministro questi problemi, la Commissione confida che essi verranno avviati a soluzione.

È una benemerita categoria di lavoratori che lo reclama e che merita tutta la nostra comprensione e simpatia.

CONCLUSIONE.

Onorevoli senatori, sento il dovere di chiedere venia per la schematica (troppo schematica di fronte alla vastità dell'argomento) relazione che sottopongo a voi, sullo stato di previsione della spesa per il Ministero della marina mercantile. Il tempo che mi è stato assegnato è stato troppo breve. Mi sono limitato, quindi, a toccare gli argomenti relativi agli stanziamenti che vengono accordati a questo settore, nonchè gli argomenti sollevati dagli onorevoli colleghi della 7^a Commissione.

Spero di avere dato a tutti un chiarimento, sia pure telegrafico, che sia riuscito a soddisfare e a dare lo spunto per la discussione in Aula.

Concludendo questa mia breve fatica, prego il Senato di voler approvare il disegno di legge concernente lo stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio 1957-58.

BUIZZA, 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 1957 al 30 giugno 1958, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

Art. 2.

Per l'esercizio finanziario 1957-58 è autorizzata la spesa straordinaria di lire 40.000.000 per le sistemazioni difensive previste dalla legge 17 luglio 1954, n. 522, modificata dalla legge 25 luglio 1956, n. 859.

Art. 3.

Per l'esercizio finanziario 1957-58 la somma di cui all'articolo 2 della legge 6 agosto 1954, n. 721, occorrente per provvedere alle momentanee deficienze di fondi delle Capitanerie di porto, rispetto ai periodici accreditamenti sui vari capitoli di spesa, è fissata in lire 20.000.000.