

ATTI PARLAMENTARI

IV LEGISLATURA

CAMERA DEI DEPUTATI ^{Doc. XIII}
_{N. 1}

RELAZIONE DELLA CORTE DEI CONTI AL PARLAMENTO

*sulla gestione finanziaria degli enti sottoposti a controllo in applicazione
della legge 21 marzo 1958, n. 259*

VOLUME XXIV

REGISTRO ITALIANO NAVALE

(Esercizio 1961)

Presentata alla Presidenza il 22 gennaio 1964

PAGINA BIANCA

I N D I C E

Determinazione della Corte dei conti n. 243 del 6 novembre 1963	Pag.	5
Relazione della Corte dei conti sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'esercizio 1961 del Registro navale italiano	»	6

DOCUMENTI ALLEGATI:

Situazione economica dell'esercizio 1961	»	13
Situazione patrimoniale al 31 dicembre 1961.	»	17
Relazione del Presidente	»	19
Relazione del Collegio dei revisori dei conti	»	33
Relazione statistica sull'attività tecnica dell'Istituto	»	35

PAGINA BIANCA

Determinazione n. 243

LA CORTE DEI CONTI

IN SEZIONE DEL CONTROLLO SULLA GESTIONE FINANZIARIA DEGLI ENTI A CUI LO STATO CONTRIBUISCE IN VIA ORDINARIA

nell'adunanza del 6 novembre 1963;

visto il T.U. delle leggi sulla Corte dei conti 12 luglio 1934, n. 1214;

vista la legge 21 marzo 1958, n. 259;

visto il decreto del Presidente della Repubblica in data 20 luglio 1961, con il quale il « Registro italiano navale » è stato sottoposto al controllo della Corte dei conti;

visto il conto consuntivo dell'Ente suddetto, relativo all'esercizio finanziario 1961 nonché le annesse relazioni del Presidente dell'Ente e del Collegio dei revisori, trasmessi alla Corte in adempimento dell'art. 4 della citata legge n. 259 del 1958;

vista la pronuncia su tale conto, resa con lettera 4 dicembre 1962, n. 2156707 dal Ministero della marina mercantile, cui compete la vigilanza sull'Ente;

esaminati gli atti;

udito il relatore e, sulla sua proposta, discussa e deliberata la relazione con la quale la Corte, in base agli atti ed agli elementi acquisiti, riferisce alle Presidenze delle due Camere del Parlamento il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Ente per l'esercizio 1961;

ritenuto che, assolto così ogni prescritto incumbente, possa, a norma dell'art. 7 della citata legge n. 259 del 1958, darsi corso alla comunicazione alle dette Presidenze, oltre che del conto consuntivo - corredato dalle relazioni degli organi amministrativi e di revisione - della relazione come innanzi deliberata, che alla presente si unisce perchè ne faccia parte integrante;

DETERMINA

di comunicare alle Presidenze delle due Camere del Parlamento, insieme col conto consuntivo per l'esercizio 1961 - corredato dalle relazioni degli organi amministrativi e di revisione - del Registro italiano navale, l'unita relazione con la quale la Corte riferisce il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Ente stesso.

IL RELATORE
f.to Rumboldt

IL PRESIDENTE
f.to Carbone

RELAZIONE SUL RISULTATO DEL CONTROLLO ESEGUITO SULLA GESTIONE FINANZIARIA DELL'ESERCIZIO 1961 DEL «REGISTRO ITALIANO NAVALE»

Nota introduttiva. Il « Registro italiano navale » venne costituito ed eretto in ente morale, sotto la denominazione di « Registro italiano (già Registro navale italiano e Veritas Adriatico) » col regio decreto 9 giugno 1921, n. 898.

Tale decreto attribuiva all'Ente il compito « della visita e della classificazione delle navi e dei galleggianti » e ne regolava l'ordinamento con apposito statuto.

Tale ordinamento fu successivamente modificato con il regio decreto-legge 11 novembre 1926, n. 2138 convertito nella legge 16 febbraio 1928, n. 337; con il regio decreto-legge 9 luglio 1936, n. 1513 convertito nella legge 25 marzo 1937, n. 667; con la legge 16 giugno 1938, n. 1018 e, infine, con il decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 22 gennaio 1947, n. 340.

L'articolo 4 di tale decreto attribuisce al Registro:

la visita e la classificazione delle navi e dei galleggianti di qualunque bandiera;

l'esame, agli effetti della predetta classificazione, di piani di nuove costruzioni, di trasformazioni o di grandi riparazioni di impianti e sistemazioni varie di bordo;

il collaudo di materiali, oggetti ed apparecchi che siano destinati alla costruzione, allestimento ed armamento di navi galleggianti da classificare o già classificati presso di esso;

la sorveglianza alla costruzione, all'allestimento ed armamento, alle trasformazioni e grandi riparazioni delle navi, dei galleggianti e dei relativi impianti;

le visite di prima classificazione di navi e galleggianti costruiti senza la sorveglianza di esso Registro;

le visite periodiche ed occasionali alle navi e galleggianti classificati presso esso Registro, ai fini della conservazione della classe;

le operazioni attinenti alle funzioni di perito tecnico e di collaudatore per quanto concerne le industrie navali o connesse alle attività navali.

Il successivo articolo 6 di detto decreto consente pure all'Ente, previa autorizzazione dei Ministri per la marina mercantile e per gli affari esteri, di:

stabilire accordi, per scambi, e prestazioni, con istituti di classificazione stranieri, e con governi stranieri, per il riconoscimento delle operazioni effettuate e delle funzioni esplicite;

costituire all'estero Comitati di classificazione e intervenire nella loro costituzione.

Pertanto, accordi della specie risultano stabiliti tra il Registro italiano navale e, rispettivamente, il *Lloyd's Register of Shipping*; l'*American Bureau of Shipping*; il *Germanischer Lloyd*; il *Nippon Kaiji Kyokai*; lo *Jugoslaveski Registar Brodova*; il *Bureau Veritas*.

LEGISLATURA IV - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Lo stesso decreto 22 gennaio 1947, n. 340, precisa poi che:

(articolo 7) sono organi del Registro: il presidente, il vice presidente, il Consiglio di amministrazione, il Comitato direttivo, il Comitato tecnico, il Collegio dei revisori dei conti;

(articolo 10) il Consiglio di amministrazione è costituito di ventisette membri — compreso il presidente del registro che lo presiede — dei quali nove di diritto e diciotto designati dal Ministro per la marina mercantile e da altri enti interessati i quali ultimi durano in carica quattro anni ma possono essere riconfermati;

(articolo 11) il Comitato direttivo — cui è attribuita l'amministrazione ordinaria dell'Istituto — è composto del presidente del Registro, che lo presiede, del vice presidente, del direttore generale e di tre membri del Consiglio di amministrazione eletti in seno al Consiglio medesimo. Questi ultimi durano in carica quattro anni e possono essere riconfermati;

(articolo 15) il Comitato tecnico è composto del direttore generale e di sei membri (che durano in carica quattro anni ma possono essere riconfermati) dei quali due nominati dal Ministro per la marina mercantile, uno dal Ministro per i trasporti e tre dal Consiglio di amministrazione scelti fra persone esperte in materia tecnico-navale;

(articolo 17) il Collegio dei revisori dei conti è composto di tre membri nominati rispettivamente dal Ministro per la marina mercantile, dal Ministro per il tesoro e dal Consiglio di amministrazione in persona ad esso estranea. I revisori durano in carica tre anni, ma possono essere riconfermati;

(articolo 19) spettano al Ministro per la marina mercantile nei riguardi del Registro i poteri previsti dall'articolo 25 del codice civile;

(articolo 20) il patrimonio del Registro è costituito dai beni mobili ed immobili di sua proprietà; le entrate dell'Ente sono costituite dai proventi patrimoniali, dai proventi derivanti dall'attività dell'Istituto e da eventuali altri proventi;

(articolo 21) l'anno finanziario decorre dal 1° gennaio al 31 dicembre.

Speciali regolamenti approvati dal Consiglio di amministrazione (ai sensi dell'articolo 12 del ripetuto decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 22 gennaio 1947, n. 340) disciplinano i servizi ed il personale; ed apposita tariffa, pur essa deliberata dal Consiglio di amministrazione ai sensi del già citato articolo 12 del decreto n. 340, stabilisce i compensi per le varie prestazioni offerte dall'Istituto.

Con decreto del Presidente della Repubblica in data 20 luglio 1961 il Registro italiano navale fu dichiarato sottoposto al controllo della Corte dei conti ai sensi dell'articolo 2 della legge 21 marzo 1958, n. 259.

La gestione dell'esercizio 1961

Dall'esame del consuntivo dell'anno 1961, approvato dal Consiglio di amministrazione dell'Ente nella seduta del 5 luglio 1962, si rileva che in tale esercizio la gestione finanziaria presenta le seguenti risultanze:

Entrate accertate:

Effettive ordinarie.	L.	982.687.979
Effettive straordinarie	»	1.990.644
	L.	984.678.623
Partite di giro	»	70.386.970
	L.	1.055.065.593
		<u>Totale entrate. . .</u>

LEGISLATURA IV - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Uscite impegnate:

Effettive ordinarie	L.	993.824.749
Effettive straordinarie	»	17.299.098
	L.	1.011.123.847
Partite di giro	»	70.386.970
	L.	1.081.510.817
Disavanzo	»	<u>26.445.224</u>

Pertanto, mentre il bilancio preventivo esponeva una situazione di pareggio fra le entrate e le uscite, il consuntivo rileva invece un disavanzo effettivo di gestione di lire 26.445.224.

Tale disavanzo rappresenta la differenza fra l'aumento verificatosi nelle uscite — complessivamente per lire 112.123.847 — e l'incremento delle entrate che è stato di lire 85.678.623.

Le maggiori *uscite* traggono origine:

per L.	84.047.824	da emolumenti, assegni al personale, al netto di minori oneri accertati per gli organi direttivi (lire 411.404);
» »	7.715.062	da spese generali d'amministrazione, comprensive di lire 2.659.081 per incremento tasse bollo e ige correlative alle maggiori entrate conseguite rispetto a quelle previste;
» »	17.299.098	da spese straordinarie, di cui lire 15.930.535 per la celebrazione del primo centenario dell'Istituto;
» »	3.061.863	da spese relative alla proprietà immobiliare (per manutenzione e amministrazione)
Totale	<u>L. 112.123.847</u>	

Le maggiori *entrate* traggono origine:

per L.	80.342.828	da prestazioni tecniche di controllo del naviglio sottoposto alla vigilanza dell'Ente.
» »	4.888.194	da proventi patrimoniali ed entrate straordinarie;
» »	447.601	da maggiori proventi derivanti dalla vendita del Libro Registro ed altre pubblicazioni.
Totale	<u>L. 85.678.623</u>	

La situazione patrimoniale al 31 dicembre 1961 (esclusi i conti d'ordine che si bilanciano, nell'uguale importo di lire 130.094.875, all'attivo e al passivo) si sintetizza nelle seguenti cifre, raffrontate con quelle risultanti dal bilancio del precedente esercizio 1960.

LEGISLATURA IV - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

ATTIVO

	1961	1961	Differenza
Attività	1.237.793.434	1.367.686.538	+ 129.893.104
Disavanzo esercizio 1961	—	26.445.224	+ 26.445.224
	1.237.793.434	1.394.131.762	+ 156.338.328

PASSIVO

	1960	1961	Differenza
Passività	985.811.863	1.127.632.291	+ 141.820.428
Fondi ammortamento	107.518.507	122.036.407	+ 14.517.900
			+ 156.338.328
Netto	144.426.823	144.463.064	+ 36.241
	1.237.757.193	1.394.131.762	+ 156.374.569

L'incremento delle voci *attive* risulta:

- per lire 15.512.129 per acquisto immobile e rinnovo dotazione degli uffici;
- » » 32.098.420 per investimento in titoli pubblici di disponibilità di cassa;
- » » 87.356.950 per disponibilità finanziaria.

Totale lire 134.967.499 dal quale dedotto l'importo di crediti ridotti e risconti attivi per lire 5.074.395 si ha l'indicato ammontare di lire 129.893.104.

L'incremento delle voci *passive* risulta:

- per lire 114.781.563 all'adeguamento fondo indennità impiegati e sistemazione pensioni;
- » » 14.517.900 all'incremento fondi deperimento;
- » » 27.038.865 a risconti di entrate, sotto deduzione di riduzione verificatesi

Totale lire 156.338.328 nei ratei e risconti passivi.

LEGISLATURA IV - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

È da osservare però che nella situazione patrimoniale sopra riportata, risulta invariato il netto patrimoniale mentre in effetti esso è diminuito di lire 26.445.224, cioè del disavanzo d'esercizio, ch'è stato riportato all'attivo per un pareggio contabile.

In realtà la differenza fra il totale delle attività e quello delle passività, compresi i fondi ammortamento, è di lire 118.017.840, e a tale importo si è pertanto ridotto il netto patrimoniale.

Il Ministero della marina mercantile, esaminato il conto consuntivo, le cui risultanze sono state sopra riportate, con lettera 4 dicembre 1962, n. 2156707 ha dichiarato di non avere nulla da rilevare al riguardo.

LEGISLATURA IV - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Elenco degli allegati alla relazione sul controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'esercizio 1961 del REGISTRO ITALIANO NAVALE.

- 1) Fascicolo contenente Bilancio consuntivo e Relazioni.

PAGINA BIANCA

SITUAZIONE ECONOMICA

Esercizio 1961

LEGISLATURA IV - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

RISULTANZE ECONOMICHE DELL'ESERCIZIO 1961

ENTRATE		Differenze		SPESA		Differenze	
Preventivo	Consuntivo	Preventivo	Consuntivo	Preventivo	Consuntivo	Preventivo	Consuntivo
1. Operazioni per naviglio a scafo di legno classificato	7.849.545	—	1.150.455	13.000.000	12.588.596	—	411.404
2. Operazioni per sorveglianza costruzione e prima classificazione navi a scafo metallico di nuova costruzione per sorveglianza grandi lavori di trasformazione e relativa classificazione	98.043.176	+	18.043.176	353.000.000	369.646.780	+	16.646.780
3. Operazioni per naviglio a scafo metallico classificato, escluse quelle di cui al n. 2	331.916.618	+	21.916.618	41.000.000	45.742.035	+	4.742.035
4. Collaudo materiali, apparecchi, ecc. esame tecnico per dichiarazioni di tipo approvato	205.321.628	+	15.321.628	10.000.000	10.736.610	+	736.610
5. Operazioni per naviglio nazionale non classificato	79.510.795	+	4.510.795	12.000.000	42.108.950	+	30.108.950
6. Stazzature	38.665.050	+	4.665.050	9.000.000	9.000.000	—	—
7. Bordo Libero, galleggiabilità, stabilità	7.956.685	—	2.043.315	68.000.000	84.047.358	+	16.047.358
8. Prestazioni per il Servizio Premi e Compensi e prestazioni varie	51.764.569	+	11.764.569	50.000.000	55.744.195	+	5.744.195
9. Spese recuperabili dagli utenti	102.314.822	+	7.314.822	12.000.000	15.452.148	+	3.452.148
	7.956.685	—	2.043.315	84.000.000	82.777.317	—	1.222.683
	51.764.569	+	11.764.569	16.000.000	21.604.225	+	5.604.225
	102.314.822	+	7.314.822	104.000.000	106.579.610	+	2.579.610

LEGISLATURA IV - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Segue: RISULTANZE ECONOMICHE

	Preventivo	Consuntivo	Differenze		Preventivo	Consuntivo	Differenze
10. Proventi patrimoniali	50.000.000	52.397.550	+ 2.397.550	6. Imposte e tasse varie	1.000.000	—	- 1.000.000
11. Proventi vendita Libro Registro, regolamenti ed altre pubblicazioni dell'Istituto	6.000.000	6.447.601	+ 447.601	7. Fitto di locali	14.000.000	15.783.353	+ 1.783.353
12. Entrate straordinarie	—	1.990.644	+ 1.990.644	8. Cancelleria, stampati, pubblicità, abbonamenti a riviste e giornali, acquisto libri	8.000.000	8.987.575	+ 987.575
Totale entrate effettive	899.000.000	984.678.623	+ 85.678.623	9. Spese postali, telegrafiche e telefoniche	16.000.000	19.567.301	+ 3.567.301
Disavanzo	—	26.445.224	+ 26.445.224	10. Tasse di bollo ed imposta generale entrata	33.000.000	35.659.081	+ 2.659.081
				11. Stampa e spedizione Libro Registro, regolamenti ed altre pubblicazioni dell'Istituto	14.000.000	13.061.859	- 938.141
				12. Beni immobili: deperimenti, manutenzione e spese di amministrazione	11.000.000	14.061.863	+ 3.061.863
				13. Beni mobili: deperimenti e manutenzione	11.000.000	11.508.968	+ 508.968
				14. Illuminazione, riscaldamento, ed altre spese di funzionamento	6.000.000	7.276.076	+ 1.276.076
				15. Spese diverse	13.000.000	11.870.849	- 1.129.151
				16. Spese straordinarie	—	17.299.098	+ 17.299.098
				Totale spese effettive	899.000.000	1.011.123.847	+ 112.123.847
				PARTITE DI GIRO			
1. Ritenute al personale per contributi previdenza, assicurazione malattie ed I.N.A.-Casa.	31.000.000	31.852.910	+ 852.910	1. Contributi previdenza, assicurazione malattie e I.N.A.-Casa a carico del personale	31.000.000	31.852.910	+ 852.910
2. Rivalsa imposta di R. M., complementare ed addizionale sugli emolumenti del personale	32.000.000	38.534.060	+ 6.534.060	2. Imposta di R. M., complementare ed addizionale sugli emolumenti del personale	32.000.000	38.534.060	+ 6.534.060
Totali	962.000.000	1.081.510.817	+ 119.510.817	Totali	962.000.000	1.081.510.817	+ 119.510.817

PAGINA BIANCA

SITUAZIONE PATRIMONIALE

al 31 dicembre 1961

RELAZIONE DEL PRESIDENTE

Parte I

Egregi Colleghi,

la relazione sull'attività tecnica dell'Istituto svolta nel 1961 presenta, quest'anno, una innovazione: la esposizione analitica dei dati statistici, i diagrammi e i cartogrammi risultanti da una diligente elaborazione degli elementi tratti dalla diretta rilevazione dei dati stessi, è preceduta da brevi parole di illustrazione e di commento. E ciò perchè non sempre è facile, specie per coloro che non hanno eccessiva dimestichezza con le cifre e i grafici, rendersi esatto conto dell'importanza del lavoro svolto durante un anno, ed anche perchè mi è sembrato necessario portare a conoscenza di tutti — studiosi, esperti, economisti, utenti dell'Istituto — i progressi tecnici, le trasformazioni strutturali, le innovazioni radicali, che ha subito il naviglio mercantile per adeguarsi alle nuove esigenze dei traffici marittimi.

L'andamento delle costruzioni navali nel mondo, durante il 1961, in confronto al 1959 e 1960 è dato dalle cifre seguenti:

Tonnellaggio di S. L.		1959	1960	1961
Scafi varati nel mondo	piroscafi	3.678.232	3.402.699	2.137.039
	motonavi	5.057.472	4.953.745	5.802.966
	Totale	8.745.704	8.356.444	7.940.005
Scafi in costruzione nel mondo al 31 dicembre 1961	Totale	9.582.583	8.667.082	8.612.817

La leggera flessione che si è verificata lo scorso anno, è dovuta alla riduzione di commesse ai cantieri in conseguenza dell'esuberanza del tonnellaggio mondiale; il mercato delle nuove costruzioni è diventato più riflessivo nè è possibile prevedere se la ripresa avrà luogo a più o meno breve scadenza.

Confortante è invece la situazione cantieristica italiana.

L'attività dei principali cantieri italiani nel 1961 segna una notevole ripresa per effetto di nuove importanti ordinazioni intese a potenziare la flotta delle nostre più importanti Società armatoriali.

Sono in costruzione due grandi transatlantici per conto della Soc. « Italia », uno a Sestri presso il Cantiere Ansaldo, l'altro a Trieste presso il Cantiere S. Marco, da principio individuati con la significativa denominazione di Super Leonardo. Si tratta di due unità praticamente gemelle, (« Michelangelo » e « Raffaello ») che avranno una lunghezza fuori tutto di 244 m. (la « Leonardo » 233 m.), una stazza lorda presunta di 38500 T (la « Leonardo » 33340 T), una portata lorda di 8000 tonn. (la « Leonardo » 5640 tonn.) e una potenza di macchina di 87000 CV, suddivisa su due assi (la « Leonardo » 36000 CV). È pertanto prevedibile che potranno raggiungere una velocità ragguardevole.

LEGISLATURA IV - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Per queste navi la compartimentazione di galleggiabilità è stata oggetto di cure particolari, ed è previsto anzi di realizzare le navi a tre compartimenti contigui allagabili, cioè con un grado di suddivisione più severo di quanto prescritto dalle Convenzioni internazionali. Queste sono le notizie ufficiose sinora note, non essendo stati sinora presentati calcoli della compartimentazione longitudinale.

Anche questi nuovi transatlantici avranno stabilizzatori del rollio, simili a quelli della « Leonardo », cioè costituiti da pinne retrattili sub orizzontali, comandate da un complesso pilota giroscopico, che costituisce un vero e proprio cervello meccanico, il quale lancia i suoi comandi alle pinne stabilizzatrici non solo in funzione dello sbandamento istantaneo della nave, ma anche della velocità angolare e accelerazione angolare del rollio.

In Italia questo sistema di stabilizzazione del rollio ha avuto applicazione abbastanza estesa, non solo nelle grandi navi transatlantiche, ma anche nelle navi da passeggeri che uniscono la penisola con la Sardegna. A tale riguardo vien fatto di pensare se non valesse la pena che anche gli italiani studiassero un dispositivo antirollante più economico, sul tipo del sistema americano Flume, basato sul principio della casse Frahm con opportuni perfezionamenti.

Tra le altre principali costruzioni italiane va menzionata la motonave cisterna « Raffaele Cafiero » dell'Armatore Lauro, lunga 197 m., di 25000 tonn. di stazza e 38000 tonn. di portata nella quale venne sistemato il nuovo grande motore FIAT a due tempi sovralimentato con cilindri da 900 mm. di diametro atto a sviluppare 18900 CV su di un solo asse, con possibilità di notevoli sovraccarichi di potenza.

Altra grande nave da carico degna di menzione, è quella ancora in costruzione all'Ansaldo di Genova Sestri per la Sidermar, del tipo che è diventato ormai tradizionale in questi ultimi tempi, cioè autostivanti, con ponte unico, munite di cisterne laterali alte. Questa nave avrà una lunghezza di 213 m. e portata lorda di tonn. 45.000.

Anche nel campo delle navi cisterne i cantieri vanno confermando le brillanti affermazioni del passato. Una grande nave cisterna da 87500 tonn. di portata lorda è in costruzione a Monfalcone presso i C.R.D.A., lunga 253 m., cioè oltre un quarto di chilometro (Armatore Soc. per Az. « S. Lucia » - Palermo - ossia una società del gruppo Cameli).

Non voglio lasciar sotto silenzio, nella rapida corsa attraverso le principali costruzioni navali italiane attualmente in corso, una costruzione molto più modesta ma tuttavia assai notevole. Si tratta di un rimorchiatore da ben 6000 CV dati da due motori agenti entrambi sopra un solo asse, in costruzione a Viareggio presso i Cantieri Benetti. Un rimorchiatore di tale potenza è piuttosto raro, ed è da formulare l'augurio che quando sarà entrato in esercizio potrà, contribuendo efficacemente ad importanti salvataggi, portare lavoro ai riparatori italiani.

Nel quadro generale dell'attività cantieristica è doveroso segnalare che nel 1961 fu inaugurato il primo bacino del Cantiere Ansaldo, realizzato per rendere la costruzione navale sempre più razionale ed economica. La prima nave costruita in bacino (la « Gemini ») è già fuori dello scalo di costruzione, in fase di allestimento. L'esperienza ha mostrato che le aspettative del Cantiere Ansaldo non sono state deluse, poichè la permanenza in bacino, dalla data di impostazione della prima lamiera alla data del varo, fu ridotta a 80 giorni lavorativi durante i quali furono montate in posto ben 8300 tonn. di acciaio. Questi risultati così brillanti lasciano sperare in un avvenire di successi non solo in campo nazionale ma anche internazionale.

In effetti la costruzione navale pare giunta oggi ad una svolta molto impegnativa. Senza entrare nel merito dell'organizzazione industriale dei cantieri, e senza neanche accennare ai problemi che saranno imposti dall'impiego dell'energia nucleare, se questa dovrà affermarsi nella marina mercantile, i progressi dell'industria presentano, si può dire ogni giorno, problemi nuovi.

LEGISLATURA IV - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Trasporti di carichi speciali si rendono indispensabili, e per essi occorre studiare le relative sistemazioni. Accenno al riguardo al trasporto, già in atto, di gas di petrolio liquefatti in grandi masse, acido solforico e nitrico in grandi serbatoi ecc. Già si affacciano trasporti specialissimi come gas compressi e liquefatti in serbatoi a bassissima temperatura, trasporto di cemento sfuso, tipi di navi da carico con sistemazioni speciali per rendere più rapide le operazioni di carico e scarico, già ventilate per certe linee tra la penisola e le isole, mezzi di trasporto costituiti da grossi serbatoi flessibili (dracones) ecc.

La tendenza all'economia dei trasporti, che porta ad aumentare la grandezza delle navi da carico, ha rapidamente condotto alla costruzione di navi che si potrebbero definire mastodontiche in confronto di quelle in uso sino a pochi anni fa.

Questo determina la necessità di affrontare problemi strutturali nuovi, e di conseguenza è in atto un lavoro internazionale di studio alla robustezza delle grandi navi.

Non è ammissibile, su questioni di tal genere, adottare soluzioni semplicistiche di estrapolazione, gli interessi in gioco sono troppo ingenti ed occorre preoccuparsi profondamente di economizzare il peso.

Sono quindi necessari rilievi pratici e studi delle forze che agiscono sulle strutture delle grandi navi, studi sui materiali siderurgici più idonei a sostenere i cimenti in mare agitato, in relazione all'entità delle sollecitazioni cui possano andare soggette le navi, non soltanto dal punto di vista statico, ma anche dal punto di vista della ripetizione degli sforzi, cioè della fatica dei materiali. Si tratta di studi onerosi dal punto di vista sperimentale, e molto impegnativi dal punto di vista teorico, per i quali sarebbe necessario poter destinare energie che attualmente il R.I.N.A. deve impegnare completamente per le costruzioni progettate e in corso e per le navi in esercizio.

L'aspetto esteriore delle navi da carico sta modificandosi, poichè si tende a portare il ponte di comando a poppa, in modo da eliminare il cassero centrale. In Italia le nuove navi da carico secco hanno per lo più il ponte di comando a poppa, ed anche le grandi navi cisterna sono costruite con analoga disposizione dei casseri. Tali sono ad esempio le cisterne « Egeria » (53000 tonn. di portata lorda) e « Raffaele Cafiero » (38000 tonn. di portata lorda) della flotta Lauro, e così pure sarà la nuova grande cisterna da 87500 tonn. di portata in costruzione a Monfalcone.

Gli impianti elettrici diventano sempre più importanti, ed ormai la corrente continua può considerarsi quasi completamente sostituita dalla corrente alternata sia sulle grandi navi da passeggeri che da carico.

Ricordo a tale proposito che le nuove Super Leonardo avranno 6 gruppi turboalternatori ciascuno da 2150 kVA (alla tensione di 450 V) ed inoltre due gruppi di emergenza da 400 kVA ciascuno; le motonavi da carico dell'Ansaldo, autostivanti da 45000 T di portata lorda, avranno 3 gruppi alternatori da 600 kVA ciascuno (alla tensione di 450V).

Nell'adempimento dei suoi compiti il R.I.N.A., come sempre, ha cercato di venire incontro alle necessità dell'armamento e, nei limiti delle sue possibilità, ha inviato anche all'estero funzionari esclusivi per assistere gli armatori italiani. Segnalo al riguardo le missioni compiute per visite a navi e stabilimenti all'estero durante il 1961.

Ritengo giusto menzionare anche quanto riguarda l'attività culturale e la partecipazione a studi internazionali segnalando che il nostro personale ha sempre rappresentato onorevolmente il R.I.N.A. Ricordo a tale proposito che il Direttore Generale Ing. Soldá partecipò alla riunione annuale dell'Association Technique Maritime et Aéronautique a Parigi alla quale presentò una memoria, molto apprezzata, sull'equilibramento automatico delle navi in caso di falla non simmetrica, e partecipò altresì alla prima riunione tenutasi a Glasgow dall'International Ship Structure Committee dove, presenti tutti i principali Registri, venne fatto il punto degli studi navali e venne tracciato un programma internazionale per l'avvenire, al quale anche l'Italia porterà il suo contributo.

LEGISLATURA IV - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

L'Isp. Sup. Ing. Guerrera, in rappresentanza del R.I.N.A. partecipò alle riunioni del Comitato Direttivo dell'Istituto Internazionale della Saldatura a Deft e a Parigi, e insieme con l'Isp. Princ. Ing. Santini all'assemblea annuale dell'Istituto Internazionale di Saldatura tenutasi a New York nell'aprile 1961, Istituto di cui l'Ing. Guerrera tiene la presidenza della Commissione XV - « Concezione e calcolo delle strutture saldate ».

L'Isp. Sup. Ing. Sadowski nel giugno 1961 partecipò quale capo della delegazione italiana alle riunioni della International Electrotechnical Commission - Comitato 18 Impianti elettrici di bordo (Stoccolma, giugno 1961).

L'Isp. Sup. Ing. Villa partecipò attivamente ai lavori di unificazione internazionale del Comitato ISO TC/8 che si occupa di sistemazioni di armamento importanti, come mezzi da carico, portellini di murata ecc., e ad una riunione internazionale relativa alla costruzione degli yachts da regata.

L'Isp. Princ. Ing. Mengoli partecipò, in seno alla delegazione italiana, ai lavori internazionali del Sottocomitato IMCO per la stazzatura, che si riunì in luglio e dicembre a Londra.

L'Isp. Princ. Ing. Santini, Capo del Servizio Saldatura del R.I.N.A., oltre a partecipare ai lavori della Sottocommissione XII dell'Istituto Internazionale di saldatura (New York, aprile 1961) come sopra accennato, prese parte altresì al Symposium Internazionale della saldatura nelle costruzioni navali, tenutosi a Londra nell'ottobre 1961, al quale presentò due notevoli memorie tecniche.

L'Isp. Princ. Ing. De Luca partecipò a due riunioni internazionali (Bruxelles, marzo 1961 e Parigi, aprile 1961) relative agli studi della propulsione atomica e in particolare della nave « Savannah ».

Accenno infine che nel 1961 il R.I.N.A. ha fatto specializzare due suoi funzionari nella materia nucleare, gli ingegneri De Luca, già menzionato, e Ceritali, che hanno felicemente superato i corsi all'Università di Pisa.

È gradito segnalare che i nostri funzionari si sono fatti molto onore e tra l'altro uno, l'Ing. Ceritali, compì uno studio sull'impiego di lamiere di acciaio comuni per schermatura di un reattore, e l'altro l'Ing. De Luca, sulla determinazione spettroscopica del flusso entro un reattore col metodo dell'attivazione delle foglie e apparecchiatura relativa.

L'Istituto si è così attrezzato per affrontare anche i problemi che saranno imposti dall'avvento dell'energia nucleare. Nell'anno decorso dovette occuparsi, per incarico del Ministero, della nave nucleare « Savannah » ma non è detto che gli impegni inerenti alla visita di quella nave nei porti italiani siano esauriti con la relazione che il R.I.N.A. ha già inviato al Ministero.

Su tale argomento il R.I.N.A. ha preso l'iniziativa di offrire la collaborazione dei suoi funzionari specializzati alle grandi industrie italiane, e con la FIAT tale collaborazione ha già avuto inizio con un primo generale scambio di vedute, e potrà proseguire dando buoni frutti.

Nel frattempo si sta preparando un regolamento provvisorio per le navi nucleari, in modo da non rimanere arretrati rispetto agli altri Registri stranieri.

Nelle questioni nucleari è importante tenersi al corrente e pertanto sarà opportuno che il R.I.N.A. intervenga nei collaudi degli impianti terrestri, a simiglianza di quanto già è in atto da parte del Lloyd's Register. Saranno perciò esercitate le necessarie azioni per ottenere che l'Istituto intervenga nei collaudi degli impianti nucleari terrestri italiani.

Gli impegni del R.I.N.A. vanno crescendo di giorno in giorno, sia in estensione che in profondità. La materia è estesa e richiede molta applicazione non solo presso gli uffici esecutivi ma anche, e principalmente, presso gli uffici direttivi.

A tale riguardo è in atto un programma di adeguato potenziamento degli uffici della Direzione generale affinché, nell'affanno di dover tenere fronte a troppi argomenti di natura diversa, non si determini un congestionamento dei servizi centrali.

LEGISLATURA IV - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

MISSIONI ALL'ESTERO ESEGUITE DURANTE L'ANNO 1961 E 1962 PER VISITE NELL'INTERESSE DEGLI ARMATORI

Funzionario	Sede di servizio	Località visitata	Data	Oggetto
<i>Ispettori Superiori:</i>				
Baù Antonio	Dir. Gen. Napoli	Amburgo Bilbao	7/6-11/6/61 26/10-8/11/61	Prova al banco motore MAN per costr. 54 Benetti Mn COR JESU-VOCC e m a seguito avaria
<i>Ispettori Provinciali:</i>				
Avola Antonino	Palermo	Copenhagen	24/10-29/10/61	Visita Ps LINDA DAN
Santini Waldo	Dir. Gen.	Kapfenberg (Austria)	31/7-3/8/61	Prove elettrodo FOX EV 50 presso Soc. BOHLER & C. Procedimenti saldatura serbatoi acciati inossidabile presso SIAI-LERICI Milano
Selvaggi Mario	Dir. Gen.	Copenhagen	3/2-13/2/61	Prova al banco motore prototipo per Mn MORETTO - presso Burneister & Wain di Frederikshavn
Selvaggi Mario	Dir. Gen.	Osnabrueck (Germania)	26/3-28/8/61	Stabilimento O.K.D. per nuovo procedimento fabbricazione camicie alberi p.e.
Mirabella Agatino	Genova	Haifa	21/5-19/5/61	VS 3 frt Ps ARTSA
<i>Ispettori:</i>				
Licastro Francesco	Napoli	Bordeaux	15/5-19/5/61	VOCC scafo Mn Cst MALMOHUS
La Ferla Giuseppe	Genova	Cartagena	3/2-6/2/61	VS 3 Mn AGIPGAS PRIMA
La Ferla Giuseppe	Genova	Le Hayre	11/10-18/10/61	Visita idoneità Ps Bt CONSTANT I
Colocci Luigi	Dir. Gen.	Marsiglia	4/12-5/12/61	Cantiere « La Ciotat » per cavi pirotenax
<i>Perito:</i>				
Botto Ivo	Genova	Marsiglia	12/3-17/3/61	Stazzatura Mn CAPO MELE
<i>Ass. Tec.:</i>				
Terigi Aldo	Dir. Gen.	Kapfenberg (Austria)	30/7-4/8/61	Controllo elettrodo FOX EV 50 Soc. Bohler & C.

LEGISLATURA IV - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Sotto questo punto di vista è molto impegnativo il servizio che il R.I.N.A. deve svolgere come consulente del Ministero su questioni di sicurezza. Basti accennare agli studi effettuati dalla Direzione generale per arrivare alla emanazione delle norme per il trasporto delle granaglie, agli studi per rispondere a quesiti ministeriali sul trasporto di energici corrosivi in grandi serbatoi, come acido solforico, fluoridrico, nitrico, cloridrico, agli impegni per il trasporto di merci pericolose sulle navi traghetto delle Ferrovie dello Stato, che implicarono varie partecipazioni ad apposite commissioni, agli esami relazioni, lettere per illustrare al Ministero casi speciali di compartimentazioni di galleggiabilità e sistemazioni di mezzi di salvataggio allorché sono necessarie speciali determinazioni ministeriali, in relazione alle richieste degli utenti, casi particolari di ogni genere che vanno dall'utilizzazione di particolari natanti, quali zattere ex militari, concepiti al di fuori delle Convenzioni, all'impiego e trasporto di piattaforme per ricerche petrolifere tipo « Gatto Selvatico », che presentano inattesi problemi quando si voglia applicare ad essi i regolamenti normalmente valevoli per le navi comuni, e così via sino alla collaborazione molto profonda nello studio dei regolamenti ministeriali.

Operazioni impegnative sono costituite dai collaudi di materiali e macchinari, ed anzi è nostro animo di potenziare questa branca di attività per estendere l'intervento del R.I.N.A. anche in settori non strettamente navali.

Le operazioni di collaudo eseguite in Italia furono:

nel 1959	n. 19.431	operazioni di collaudo
nel 1960	n. 19.626	operazioni di collaudo
nel 1961	22.238	operazioni di collaudo

marcando così un netto aumento rispetto all'anno precedente.

Una non trascurabile attività del R.I.N.A., istituita nel 1961, è quella dovuta all'entrata in vigore delle nuove norme per le visite e i certificati dei mezzi da carico, in applicazione della Convenzione Internazionale O.I.L. (Organizzazione Internazionale del Lavoro). Il R.I.N.A. contribuì efficacemente alla formulazione delle regole, nell'interesse soprattutto dell'Armamento italiano (per evitare che le navi italiane venissero a trovarsi in difficoltà nei porti stranieri dove la Convenzione Internazionale era già in vigore), non solo preparando i testi che furono poi adottati dal Ministero, con qualche lieve modifica, ma anche preparando a proprie spese i moduli dei numerosi certificati O.I.L. Come è noto si tratta di certificazioni molto più minuziose e impegnative sia come collaudi, visite e prove che come documenti, di quelle in vigore sino all'anno scorso (a norma del Regolamento di Sicurezza). Nel 1961 da quando entrarono in vigore in Italia le norme O.I.L., furono controllati i mezzi da carico di 596 navi, e furono rilasciati per esse i rispettivi fascicoli O.I.L. Queste operazioni comportano calcoli di verifica della robustezza degli impianti, controllo dei documenti di collaudo, visite, prove e redazione di documenti piuttosto complessi.

Tra gli incarichi del R.I.N.A. estranei alla classificazione menzionerò ancora le operazioni di stazza. Le stazze e ristazze nazionali eseguite nell'ultimo triennio sono:

stazze e ristazze nazionali

anno 1959	complessive	561.062	tonn.
» 1960	»	530.305	»
» 1961	»	625.378	»

a queste vanno aggiunte le stazze e ristazze speciali (Suez e Panama) come segue:

LEGISLATURA IV - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

stazze e ristazze speciali (Suez e Panama)

anno 1959	complessive	971.473	tonn.
» 1960	»	753.092	»
» 1961	»	883.282	»

Nel 1961 il Comitato tecnico del R.I.N.A. ebbe ad occuparsi di numerosi e importanti argomenti, tra i quali ricordo i principali, come:

Prove di navigazione con sovravelocità.

(Esame concluso con una proposta presentata a suo tempo al Ministero per correggere razionalmente le norme ancora in vigore per le nuove costruzioni addette a servizi sovvenzionati).

Norme relative agli acciai per scafi, intese a realizzare unificazioni internazionali senza venir meno ai vantaggi sinora ottenuti in Italia.

Stabilità in allagamento e bilanciamento automatico in caso di falla.

Prove degli apparati motori, sorveglianze dei motori di serie.

Modifiche alle norme per talune visite di classe (argomento di somma importanza e per il quale sono in corso speciali trattative).

Modifiche delle regole per la costruzione di navi che trasportano gas di petrolio liquefatti alla rinfusa.

Navi nucleari (« Savannah »).

Regolamento di classificazione

Attualmente è in corso di esame il nuovo Regolamento di classificazione, che sarà il punto di partenza per riorganizzare profondamente il servizio visite, dividendo nettamente le visite di classe da tutto il rimanente complesso di accertamenti concernenti la sicurezza, e comunque estranei alla classe. È questo un Regolamento importantissimo che interessa profondamente gli Armatori, e pertanto le bozze di esso sono state comunicate anche alle principali Associazioni armatoriali, le quali sono state invitate a mandare un proprio rappresentante qualificato alla prossima riunione del Comitato tecnico, dove questo Regolamento sarà esaminato. Dopo il parere del Comitato tecnico esso sarà portato a suo tempo all'approvazione del Consiglio di amministrazione, previ eventuali perfezionamenti secondo le indicazioni del Comitato stesso. Gli elementi statistici che sono rilevabili dalle tabelle e grafici della relazione sull'attività tecnica, e dagli allegati alla relazione di bilancio, mostrano con le loro fredde cifre che ovunque il personale è assai impegnato per il normale servizio di routine. Posso aggiungere che la attività non rilevabile dai grafici e dalle tabelle, cioè l'opera di consulenza che tutti i nostri uffici svolgono con abnegazione, su piani diversi gli uffici esecutivi e quelli direttivi, la preparazione e aggiornamento delle norme, gli studi per il funzionamento del Comitato tecnico, la collaborazione all'On.le Ministero, e la preparazione e partecipazione a commissioni di studio internazionali e nazionali, sono pur esse sostenute con spirito di sacrificio. A tutto il personale desidero quindi rivolgere in questa sede l'apprezzamento degli Organi direttivi massimi dell'Istituto, insieme con la promessa di provvedere sollecitamente per adeguati rinforzi affinché il lavoro possa in avvenire svolgersi con maggiore tranquillità di spirito nel quadro di una razionale divisione dei compiti, quale imposta ormai dalla speciale natura del nostro Istituto.

PAGINA BIANCA

LEGISLATURA IV - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Parte II

Egregi Colleghi,

passo ora al Bilancio consuntivo dell'esercizio 1961, illustrando le variazioni di maggior rilievo rispetto all'esercizio precedente ed alle previsioni formulate all'inizio dell'anno.

Il bilancio in esame presenta:

<i>Spese effettive per</i>	L.	1.011.123.847
<i>Entrate effettive per</i>	»	984.678.623
e, quindi, un disavanzo di gestione di	L.	<u>26.445.224</u>

Le risultanze suddette, confrontate con quelle dell'esercizio precedente e col bilancio di previsione, denotano i seguenti aumenti:

	rispetto alle previsioni 1962		rispetto al consuntivo 1960	
	in totale	in %	in totale	in %
ENTRATE	85.678.623	9,50	79.951.717	8,83
SPESA	112.123.847	12,45	106.433.182	11,17

L'analisi del *Conto economico*, ripartendo i vari capitoli di entrata e spesa, in relazione alla loro natura, presenta, rispetto alle previsioni:

nelle <i>entrate</i> : maggiori entrate per prestazioni tecniche (Cap. 2,3,4,5,6 e 8) in L.	76.221.776
maggiori entrate per rimborsi di spese (Cap. 9) in »	7.314.822
maggiori entrate per proventi patrimoniali (Cap. 10) in . . . »	2.897.550
maggiori entrate per proventi vari (Cap. 11 e 12) in . . . »	2.438.245
	<u>L. 88.872.393</u>

minori entrate per prestazioni tecniche attinenti il naviglio a scafo di legno classificato (Cap. 1) e le operazioni di bordo libero, galleggiabilità e stabilità (Cap. 7) in »	3.193.770
---	-----------

e, quindi, maggiori entrate effettive nette per L. 85.678.623

LEGISLATURA IV - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

nelle spese: maggiori spese per il personale (Cap. 2, 4 e 5) in	L.	85.681.911
maggiori spese generali e spese rimborsabili (Cap. 7,8,9,10,13 e 14) in	»	10.782.354
spese straordinarie (Cap. 16) in	»	17.299.098
maggiori spese immobiliari (Cap. 12) in	»	3.061.863
		<u>L. 116.825.226</u>
minori spese relative ad oneri accessori del personale (Cap. 3), per gli Organi direttivi (Cap. 1), per imposte e tasse (Cap. 6), stampa pubblicazioni (Cap. 11) e per spese diverse (Cap. 15) in »		<u>4.701.379</u>
e, quindi, maggiori spese effettive nette per	L.	<u><u>112.123.847</u></u>

Le maggiori entrate per prestazioni tecniche sono in relazione all'incremento del naviglio sottoposto al controllo dell'Istituto per classe e navigabilità, che è aumentato di 138.084 tonnellate, raggiungendo una consistenza di 5.071 unità per 6.035.623 tonnellate di stazza lorda. Di esse 1.947 unità, per 5.907.372 tonnellate, pari al 97,80 % sono provviste della classe, mentre il rimanente 2,20 % è soggetto agli accertamenti per la navigabilità. Anche l'attività cantieristica, con le 64 unità ultimate nell'anno, per 342.369 tonnellate, e le 73 unità in corso di costruzione al 31 dicembre, per 650.393 tonnellate, ha apportato un prodotto di entrata maggiore di quello che era stato prudenzialmente previsto.

Il naviglio di bandiera estera classificato è passato da 108 a 112 unità.

Le variazioni nel tonnelloaggio classificato, rispetto all'esercizio precedente, sono state:

Aumenti:

navi superiori a 10.000 tonnellate	n. 20	per tonnellate	415.419
navi inferiori a 10.000 »	» 110	» »	127.142
variazioni di stazza	—	» »	3.716
	<u>n. 130</u>	» »	<u>546.277</u>

Diminuzioni:

cessazione di classe	n. 49	per tonnellate	195.643
navi perdute	» 8	» »	21.089
demolizioni	» 44	» »	189.094
variazioni di stazza	—	» »	2.459
	<u>n. 101</u>	» »	<u>408.285</u>

V'è da porre in evidenza il lento ma costante ringiovanimento della flotta classificata; infatti, il tonnelloaggio di età inferiore ai 15 anni, in rapporto al tonnelloaggio totale, è passato dal 53,19 al 56,48 %.

LEGISLATURA IV - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Complessivamente, le prestazioni tecniche espletate dall'Istituto nel 1961 hanno richiesto 94,375 accessi a bordo di navi, in cantieri e stabilimenti nel territorio nazionale (nel 1960: 93.688), dei quali 88.200 eseguiti da personale esclusivo a 6.175 da personale non esclusivo. Si è ulteriormente estesa l'attività delle agenzie all'estero che, se pur trascurabile sotto il puro profilo economico, è sempre oggetto delle più attente cure da parte degli Organi direttivi, data la prevalente funzione di rappresentanza che tali sedi rivestono.

Le prestazioni svolte per incarichi di Stato, comprese le operazioni di vigilanza agli effetti dei premi e compensi (Legge 17/7/54 n. 522 e successive modificazioni), ammontano a 24.808 ed hanno importato una entrata di lire 141.155.433, pari al 17,20 % dei proventi totali per prestazioni tecniche. Occorre qui confermare che il provento loro realizzato per i servizi di Stato, escluso il servizio stazzatura, è sempre inferiore al costo effettivo delle prestazioni e che, perciò, il deficit conseguente viene a gravare sul servizio di classificazione.

Il rapporto fra i diritti puri di tariffa accertati e le spese accessorie recuperate nell'esercizio (Cap. 9 delle Entrate) è risultato invariato rispetto al 1960 (12,50 %).

Per quanto si attiene alla parte spese, l'aumento rispetto alle previsioni di identifica prevalentemente in maggiori oneri per il personale e nelle spese straordinarie.

Circa i primi possono distinguersi tre cause indipendenti che giustificano gli aggravii di spesa:

la prima è di carattere ricorrente e si identifica nella concessione di benefici economici per miglioramenti di carriera al personale tecnico (deliberazione C. di A. 11/4/61); la seconda, di natura contingente, è dovuta alla risoluzione della lunga vertenza sindacale in merito ai compensi di operosità del personale, mediante corresponsione di una indennità una tantum a transazione degli anni 1959, 1960 e 1961 (deliberazione C. di A. 11-4-61). Tale elemento retributivo, che in passato diede origine a ripetute vertenze, è stato così abolito e sostituito con una 15^a mensilità;

la terza, pure di natura contingente, è dovuta alla maggiore frequenza di missioni fuori sede del personale tecnico per l'espletamento di corsi di specializzazione e per interventi all'estero (prestazioni richieste da Utenti, partecipazioni a riunioni internazionali) le cui spese sono in parte recuperate.

In merito alle spese straordinarie, va ricordata la deliberazione del C. di A. nella seduta del 6-12-61 con la quale venne stabilito il programma delle manifestazioni per la celebrazione del primo Centenario dell'Istituto. La celebrazione, svoltasi in Genova nei giorni 13 e 14 dicembre u.s. e sulla quale ho riferito nella seduta del 17 gennaio u.s. ha importato una spesa complessiva di circa 16 milioni, spesa debitamente autorizzata dall'On.le Consiglio nella predetta seduta del 6 dicembre.

* * *

Occorre ricordare che sul Conto economico sono state effettuate, con gli usuali criteri di obiettiva valutazione, le prescritte operazioni per rate e risconti.

* * *

La *Situazione Patrimoniale* presenta nel complesso, escludendo i conti d'ordine, un aumento nell'attivo di lire 129.893.104, rispetto alla situazione del precedente esercizio. Le variazioni risultano così dettagliate:

LEGISLATURA IV - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

<i>Aumenti</i> nei conti: Beni immobili	per L.	9.735.080
Fondi pubblici	» »	32.098.420
Cassa	» »	8.415.249
Depositi presso banche.	» »	78.941.701
Fatture da esigere	» »	35.756.915
Impianto mobiliare	» »	5.777.049
		<u>L. 170.724.414</u>
<i>Diminuzioni</i> nei conti:		
Debitori diversi	per L.	22.394.246
Ratei e Risconti attivi. » »		18.437.064
		<u>» 40.831.310</u>
Aumento netto	L.	<u><u>129.893.104</u></u>

L'aumento nel conto *Beni immobili* comprende, oltre al costo dei miglioramenti apportati ad una unità immobiliare, il prezzo di un appartamento in Genova-Quinto - Via Antica Romana, 106 A - composto di 4 vani utili oltre ai servizi, il cui acquisto è risultato particolarmente conveniente. Di tale atto, deliberato dal Comitato direttivo, chiedo ora l'approvazione dell'On.le Consiglio.

L'aumento nel conto *Fondi Pubblici* si riferisce a nuovi investimenti in titoli obbligazionari di disponibilità momentaneamente eccedenti il fabbisogno; mentre l'aumento dell'impianto mobiliare si riferisce ad acquisti e rinnovo di macchine e dotazioni d'ufficio.

L'aumento nella giacenza delle *fatture da esigere* è in relazione al forte aumento del fatturato dell'ultimo trimestre 1961; quello - eccezionale e temporaneo - nelle disponibilità liquide ha come contropartita aumenti nelle poste del passivo (Creditori diversi, Fondo sistemazione pensioni).

La proprietà immobiliare, l'impianto mobiliare ed i titoli sono valutati al prezzo di costo; le fatture da esigere ed i crediti per il preciso valore risultante dal saldo contabile delle partite.

Sempre escludendo i conti d'ordine, nel passivo la situazione presenta un aumento globale di lire 156.338.328, risultante come segue:

<i>Aumenti</i> nei conti: Creditori diversi	per L.	31.737.261
Risconti di entrate per visite di prima classificazione » »		35.853.145
Fondo sistemazione pensioni	» »	83.044.302
Fondi di deperimento	» »	14.517.900
		<u>L. 165.152.608</u>
<i>Diminuzioni</i> nel conto Ratei e Risconti passivi	» »	8.814.280
Aumento netto	L.	<u><u>156.338.328</u></u>

L'aumento nei *Creditori diversi* è in relazione all'adeguamento del Fondo Indennità Impiegati, l'ammontare del quale, accumulatosi dopo l'emanazione del provvedimento di legge sospensivo, risulta iscritto in apposita partita contabile.

LEGISLATURA IV - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

L'aumento nei *Risconti di entrata per visite di prima classificazione* è dato dal saldo contabile dei movimenti di competenza dell'esercizio, mentre quello dei *Fondi di deperimento* corrisponde all'apporto delle quote di deperimento dell'esercizio 1961.

L'aumento nel *Fondo sistemazione pensioni* corrisponde al saldo contabile fra gli apporti al fondo per contributi ed interessi (in base al piano finanziario previsto dal progetto approvato dall'On.le Consiglio di Amministrazione nella seduta del 18 dicembre 1957) ed i pagamenti gravanti sul fondo per le integrazioni di pensione.

Infine, la diminuzione nei *Ratei e Risconti passivi* si riferisce all'avvenuto riassorbimento di ratei per visite continuative accertati negli esercizi precedenti.

L'aumento globale nel passivo in L. 156.338.328

diminuito dell'aumento globale nell'attivo in » 129.893.104

dà il disavanzo di L. 26.445.224

Il *Fondo di riserva*, a seguito dell'apporto dell'avanzo di gestione dell'esercizio 1960, è aumentato da lire 80.747.853 a lire 80.784.094.

Per un più approfondito esame delle singole partite del bilancio si rimanda alle note illustrative di dettaglio che, come di consueto, sono allegate al bilancio stesso.

Nel richiedere all'On.le Consiglio l'approvazione del bilancio, propongo di imputare il disavanzo dell'esercizio 1961 in L. 26.445.224 al Fondo di Riserva.

IL PRESIDENTE

f.to Dott. Giuseppe Mosti

Roma, maggio 1962.

PAGINA BIANCA

LEGISLATURA IV - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

RELAZIONE DEL COLLEGIO REVISORI DEI CONTI

Mentre il Bilancio preventivo per l'esercizio 1961 esponeva una situazione di pareggio tra le Entrate e le Spese, il Consuntivo rileva invece un disavanzo effettivo di gestione di lire 26.445.224.

Tale risultato rappresenta la differenza tra l'aumento verificatosi nelle spese — complessivamente per lire 112.123.847 — e l'incremento delle Entrate che è stato soltanto di lire 85.678.623. Donde la differenza passiva di gestione di cui si è detto.

Le maggiori *Spese* traggono origine:

per	84.047.824	da emolumenti, assegni e contributi al Personale, al netto di minori oneri accertati per gli Organi direttivi (lire 411.404);
»	7.715.062	da spese generali di amministrazione, comprensive di lire 2.659.081 per incremento tasse bollo e Ige correlative alle maggiori entrate conseguite rispetto a quelle previste;
»	17.299.098	da spese straordinarie, di cui lire 15.930.535 per la celebrazione del primo centenario dell'Istituto (delibera 6 dicembre 1961 dell'On.le Consiglio di amministrazione);
»	3.061.863	da spese immobiliari, particolarmente riferentisi a riparazioni straordinarie agli immobili di proprietà.
Totale	112.123.847	di maggiori spese.

Le maggiori *Entrate* traggono origine:

per	80.342.828	da prestazioni tecniche di controllo del naviglio sottoposto alla vigilanza dell'Istituto;
»	4.888.194	da proventi patrimoniali ed entrate straordinarie;
»	447.601	da ricuperi sulle voci di spese generali.
Totale	85.678.623	di maggiori entrate

La situazione patrimoniale al 31-12-1961 (esclusi i conti d'ordine bilanciatisi all'attivo e al passivo) si sintetizza nelle seguenti cifre, raffrontate con quelle emergenti dal bilancio del precedente esercizio 1960.

ATTIVO

	1960	1961	Differenza
Attività L.	1.237.793.434	1.367.686.538	+ 129.893.104
Perdita esercizio 1961 »	—	26.445.224	+ 26.445.224
L.	1.237.793.434	1.394.131.762	+ 156.338.328

LEGISLATURA IV - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

PASSIVO

	1960	1961	Differenza
PassivitàL.	985.811.863	1.127.632.291	+ 141.820.428
Fondi ammortamento»	107.518.507	122.036.407	+ 14.517.900
			+ 156.338.328
Netto»	144.426.823	144.463.064	+ 36.241 (1)
L.	1.237.757.193	1.394.131.762	+ 156.374.569

(1) Avanzo esercizio 1960.

L'incremento delle voci *attive* del bilancio è stato determinato dai seguenti aumenti:

L. 15.512.129	alle immobilizzazioni: per rinnovo dotazione degli uffici e acquisto di una unità immobiliare in Genova-Quinto, sul quale ultimo l'On.le Consiglio dovrà esprimere la propria approvazione;
» 32.098.420	per investimento in titoli pubblici di disponibilità di cassa;
» 87.356.950	per disponibilità finanziarie.
<hr/>	
L. 134.967.499	sotto deduzione di minori importi nei crediti e risconti attivi, per
» 5.074.395	
<hr/>	
L. 129.893.104	

L'incremento nelle voci *passive* di bilancio riguarda:

L. 114.781.563	per l'adeguamento dei fondi indennità impiegati e sistemazione pensioni;
» 14.517.900	per l'incremento dei fondi di deperimento, e
» 27.038.865	per i risconti di entrate per visite di prima classificazione, sotto deduzioni di riduzioni verificatesi nei ratei e risconti passivi.
<hr/>	
L. 156.338.328	

Tutte le voci del bilancio sono state oggetto di dettagliato esame e controllo da parte del Collegio dei Revisori, che concordano sia nella valutazione dei beni patrimoniali e correlativi ammortamenti, sia nella determinazione dei ratei e dei risconti.

Durante l'esercizio le scritture contabili della Direzione generale sono state oggetto di ripetute verifiche e, come di consueto, altre verifiche saltuarie sono state eseguite in quasi tutti gli Ispettorati ed Uffici distaccati, senza dare luogo a particolari rilievi.

Il Collegio si onora pertanto di proporre all'On.le Consiglio di Amministrazione l'approvazione del Bilancio consuntivo per l'esercizio 1961.

Roma, 8 giugno 1962.

IL COLLEGIO DEI REVISORI DEI CONTI

f.to: Dott. Fernando Ghiglia
Dott. Salvatore Rinaldi
Dott. Armando Colombo

**RELAZIONE STATISTICA SULL'ATTIVITÀ
TECNICA DELL'ISTITUTO NEL 1961**

L'attività tecnica dell'Istituto durante il 1961 è riassunta nelle notizie che seguono:

NUOVE COSTRUZIONI

Nel 1961 si nota una diminuzione del tonnelloaggio impostato (277.868 tonn. del 1961 contro 446.196 nel 1960) e un lieve aumento nel tonnelloaggio ultimato (433.109 tonn. nel 1961 contro 430.691 nel 1960).

Elementi statistici più dettagliati sono riportati nelle Tabelle 1, 2, 3, 4 e nei grafici da 1 a 5.

TABELLA 1 - NUOVE COSTRUZIONI IMPOSTATE DURANTE IL 1961

	N. di unità	Stazza lorda complessiva (Tonn.)
I Trimestre	6	17.969
II Trimestre	17	82.289
III Trimestre	22	94.972
IV Trimestre	18	82.638
Totale nell'anno	63	277.868

TABELLA 2 - NUOVE COSTRUZIONI ULTIME DURANTE IL 1961

	N. di unità	Stazza lorda complessiva (Tonn.)
I Trimestre	16	93.110
II Trimestre	21	133.291
III Trimestre	24	117.457
IV Trimestre	13	89.251
Totale dell'anno	74	433.109

LEGISLATURA IV - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

TABELLA 3 - NUOVE COSTRUZIONI ULTIMATE DURANTE IL 1961 NEI VARI ISPETTORATI

	I Trim. (Tonn.)	II Trim. (Tonn.)	III Trim. (Tonn.)	IV Trim. (Tonn.)
ANCONA	—	619	30.980	—
BARI	11.200	—	11.200	—
GENOVA	43.820	268	20.618	60.024
LA SPEZIA	1.580	—	20.500	—
LIVORNO	33.316	13.276	3.218	33
MILANO	195	—	100	66
NAPOLI	—	—	—	—
PALERMO	1.500	409	4.898	—
SAVONA	—	—	180	—
TRIESTE	1.000	114.000	24.999	29.000
VENEZIA	499	4.719	764	128
	93.110	133.291	117.457	89.251
Totale 433.109				

TABELLA 4 - NUOVE COSTRUZIONI IN CORSO AL TERMINE DI OGNI TRIMESTRE NEI VARI ISPETTORATI

	31 marzo (Tonn.)	30 giugno (Tonn.)	30 settembre (Tonn.)	31 dicembre (Tonn.)
ANCONA	37.099	100.080	69.872	70.872
BARI	28.200	28.200	17.000	17.000
GENOVA	136.604	136.499	115.905	78.881
LA SPEZIA	64.500	64.500	66.032	68.273
LIVORNO	31.536	19.363	16.973	20.940
MILANO	494	494	1.144	1.078
NAPOLI	33.500	33.500	33.500	33.500
PALERMO	12.077	11.717	7.356	14.353
SAVONA	1.050	1.050	870	870
TRIESTE	264.199	151.298	208.198	219.198
VENEZIA	5.536	17.092	16.928	22.200
	614.795	563.793	553.778	547.165

LEGISLATURA IV - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

CLASSIFICAZIONE

A) Aumenti	N	TSL	B) Diminuzioni	N	TSL
Superiori a 10.000 . . .	20	415.419	Cessazione di classe . . .	49	195.643
Inferiori a 10.000 . . .	110	127.142	Navi perdute	8	21.089
Variazioni di stazza	—	3.716	Demolizioni	44	189.094
			Variazioni di stazza . . .	—	2.459
	130	546.277		101	408.285

I dati statistici principali riguardanti l'andamento triennale del Servizio classificazione sono messi in evidenza dalla Tabella 5.

TABELLA 5 - SERVIZI DI CLASSIFICAZIONE

	(1959)	(1960)	(1961)
Tonnellaggio classificato (stazza lorda)	(5.494.995)	(5.764.380)	5.902.372
Tonnellaggio con certificato di navigabilità	(2.901 unità) (117.067 T)	(3.039 unità) (133.159 T)	3.124 unità 133.251 T
Certificati di classe rilasciati	(229)	(260)	377
Certificati di qualifica (IF)	(25)	(24)	34
Certificati di bordo libero	(310)	(403)	427
Certificati di navigabilità > 200 T	(10)	(9)	6
Rapporti esaminati	(9093)	(9476)	8780

A completamento degli elementi che figurano nella Tabella 5 va segnalato, per dare una più completa notizia del lavoro relativo ai servizi di classificazione, che nel 1961 si ebbero 528 visite continuative e progressive e 318 visite speciali normali.

Il Comitato di Classificazione tenne 18 riunioni per l'esame delle questioni richiedenti decisioni urgenti di carattere tecnico e determinazioni relative alla classe.

LEGISLATURA IV - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Gli accessi a bordo e negli stab. eseguiti dagli Uffici esecutivi in Italia (Ispettorati, Agenzie e Sub Agenzie) sono riassunti nel seguente elenco:

Ispettorato	Nuovi in esercizio										Totali										
	Nuove costruzioni					Scato e armamento					Collaudi	Stanze e ristazze	Servizi P. & C. (Accessi eseguiti separatamente solo per il S. P. C.)	Escl.	Non Escl.						
	Macchinari		Scato e armamento			Macchinari		Macchinari													
	Scato e armamento	In officina	a bordo	VS e VPQ scato	VS a Bordo libero	V Occ scato	Mezzi da carico	Mezzi pericolose	Mezzi di salvaggio Conv. Londra solo se eseguiti separat.	VS e VPQ macchine	VO in Idonelta	V Occ macchine	Impianti elettrici	Impianti triforteri	Mezzi antincendio solo se eseguiti separat.	Sorveglianza di riparazioni in officina					
ANCONA	571	19	164	284	844	428	30	41	16	183	1.456	218	23	—	13	72	437	382	82	3.937	1.326
BARI	109	14	78	219	420	181	61	5	41	143	1.439	86	47	12	1	—	247	404	200	3.517	190
CAGLIARI	—	—	—	28	196	130	21	13	19	14	547	112	25	—	18	12	83	174	18	815	559
GENOVA	1.697	680	501	1.879	1.948	1.501	408	101	470	1.911	2.517	1.171	643	416	469	1.061	4.725	1.067	4.612	27.777	—
LA SPEZIA	518	125	166	734	632	272	143	14	91	645	541	150	118	4	53	372	695	182	249	5.185	519
LIVORNO	437	128	197	329	632	241	52	30	30	248	850	140	20	1	3	39	550	276	247	4.268	182
MILANO	43	58	9	15	35	29	—	—	—	11	91	53	20	—	—	—	3.512	36	244	4.156	—
NAFOLI	266	68	90	1.226	1.226	513	375	40	244	985	1.726	299	226	77	241	247	579	722	467	9.081	538
PALERMO	603	71	358	624	2.621	868	171	63	161	516	3.310	1.074	191	37	71	275	274	846	663	11.890	907
ROMA	35	—	—	74	410	89	7	8	7	104	596	99	30	5	—	10	102	13	50	337	1.302
SAVONA	89	17	37	193	350	123	67	10	71	143	374	81	45	20	46	33	148	194	178	1.569	650
TORINO	—	563	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.525	—	60	2.148	—
TRIESTE	684	667	180	611	501	413	268	128	83	380	1.275	211	108	114	22	55	803	88	657	7.248	—
VENEZIA	413	19	57	493	1.161	265	101	75	68	316	1.262	234	194	36	38	12	982	271	239	6.236	—
Totali	5.465	2.429	1.837	6.711	10.976	5.053	1.704	528	1.301	5.599	15.984	3.928	1.690	722	975	2.188	14.662	4.655	7.966	88.200	6.173

LEGISLATURA IV - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Le soppressioni, i ritiri, le sospensioni di classe dichiarati nel 1961 sono i seguenti:

TABELLA 6 - CANCELLAZIONE, DECADENZE E SOSPENSIONI DI CLASSE NEL 1961

N. di Reg.		Tipo e Nome	Stazza lorda	Anno di costruz.	Decorrenza
PIROSCAFI E MOTONAVI					
26726	Ps	AGUILA	3535 —	1928	Classe decaduta dal 28-4-61
27204	Mn	AMAL	1724,69	1958	» cancellata dal 1°-12-60
8823	Mn	ANGELA FIORELLA	36,09	1946	» sospesa dal 24-11-61
8158	Mn	ANGELA GERMANA	6190,55	1946	» decaduta dal 2-9-61
4478	Mn Cst	ANTONIO ZOTTI	6199,72	1947	» cancellata dal 24-7-61
28458	Ps Cst	BRITISH BEACON	23015,39	1959	» ritirata dal 18-12-61
28472	Ps Cst	BRITISH COMET	23015 —	1960	» » dal 18-12-61
28471	Ps Cst	BRITISH LANTERN	23015 —	1960	» » dal 18-12-61
28457	Ps Cst	BRITISH LIGHT	23015,39	1959	» » dal 18-12-61
28459	Ps Cst	BRITISH SIGNAL	23015 —	1961	» » dal 18-12-61
28470	Ps Cst	BRITISH STAR	23015,39	1959	» » dal 18-12-61
21870	Mn Pesc	CALOGERO MARULLO	88,45	1952	» cancellata dal 1°-12-61
21291	Ps	CELIKEL	2532 —	1914	» decaduta dal 28-4-61
686	Ps	EL TAURA	775,28	1891	» » dal 28-4-61
925	Ps Re	EMMA	17,72	1911	» » dal 24-8-61
9075	Mn	ENTELELLA II	53,57	1946	» ritirata dal 6-6-61
25928	Mn Pesc	FINALMENTE	35,93	1955	» decaduta dal 24-8-61
19076	Ps Tpnm	G. ZANARDELLI	278,93	1903	» » dal 1°-11-61
15335	Ps	GIOVANNI AMENDOLA	7171,03	1943	» ritirata dal 29-6-61
22154	Ps	KETTARA II	4380,09	1928	» decaduta dal 28-4-61
912	Ps Re	MELORIA	83,90	1909	» cancellata dal 24-11-61
17611	Mn Pesc	NICOLA PRIMO	80,07	1948	» decaduta dal 23-10-61
28213	Mn	PALOMA	1743 —	1920	» ritirata dal 25-8-61
2880	Ps Re	PIETRO C.	29,66	1904	» decaduta dal 1°-7-61
9608	Ps	PLATE EXPORTER	7185,32	1944	» ritirata dal 19-12-61
9072	Mn Pesc	POGGIO BALLONE	48,01	1945	» sospesa dal 24-11-61
28128	Ps	SORENGO	2515 —	1910	» cancellata dal 27-12-61

MOTOVELIERI, VELIERI CON MOTORE AUSILIARIO, VELIERI

9462	Mv	ABEBA	66,50	1930	Classe cancellata dal 1°-12-61
4746	Vm	ENRICO TOTI	73,28	1915	» decaduta dal 4-9-61
3858	Vm	JOLLY	72,30	1908	» » dal 5-9-61
14342	Mv	ROMOLO CECCHI	147,76	1946	» » dal 6-7-61
14428	Vm	RUBINO SCHIANO	46,77	1946	» » dal 29-8-61
3318	Vm	SAURO	182,91	1910	» » dal 24-8-61
4596	Mv	SPLUGA	130,61	1903	» » dal 23-10-61

GALLEGGIANTI

27531	Gl Bt	ALBANELLA	287,93	1955	» cancellata dal 6-7-61
27532	Gl Bt	ALZAVOLA	287,93	1955	» decaduta dal 6-7-61

STRUTTURE SALDATE

Nei riguardi dei servizi per le saldature vanno segnalati i seguenti elementi (Tabella 7):

TABELLA 7	Servizi per la saldatura		
	(1959)	(1960)	1961
Operai saldatori controllati	(886)	(824)	481
Certificati per autorizzazioni saldatori	(369)	(354)	232
Prove o controlli su elettrodi e flussi per saldatura automatica	(4)	(2)	19
Approvazioni di elettrodi e flussi per saldatura automatica	(4)	—	—
Procedimenti speciali di saldatura	(16)	(19)	15

LEGISLATURA IV - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

LIBRO REGISTRO E STATISTICHE TRIMESTRALI

Fu deciso di dividere il Libro registro in due volumi, il primo relativo alle navi classificate, e il secondo alle navi con certificato di navigabilità. Fu mantenuta la soppressione del 12° supplemento, che fu incorporato direttamente nel libro dell'anno successivo, riuscendo in tal modo a pubblicare e distribuire il Libro registro 1962 entro il mese di marzo.

Le statistiche trimestrali delle costruzioni in corso continuarono ad essere pubblicate con l'ordinamento divenuto consuetudinario, che si è dimostrato pratico ed utile.

APPROVAZIONE DISEGNI E VERIFICHE PER ACCERTAMENTI DI STABILITÀ
COMPARTIMENTAZIONE E BORDO LIBERO

Il seguente prospetto indica sommariamente l'andamento del lavoro di approvazione disegni e accertamenti vari che implicano calcolazioni, che praticamente non accenna a diminuire.

TABELLA 8	N. disegni approvati		
	(1959)	(1960)	1961
Nuove costruzioni scafi metallici	(2105)	(2308)	2064
Ricostruzione, trasformazione, riparazione navi metalliche .	(423)	(423)	439
Disegni per compartimentazione di galleggiabilità	(14)	(29)	22
Nuove costruzioni in legno	(24)	(21)	21
Riparazioni e trasformazioni navi legno	(1)	(2)	4
Imbarcazioni di salvataggio nuove e apparecchi galleggianti	(148)	(94)	69
Disegni apparati motori e macchinari	(1833)	(1797)	2303
Disegni impianti elettrici	(315)	(391)	404
Piani relativi a locali R. T.	(50)	(45)	67
Accertamenti di stabilità	(102)	(111)	104
Certificati di stabilità	(33)	(24)	30
Prime assegnazioni di bordo libero	(82)	(94)	86
Dichiarazioni relative a criterio di servizio	(27)	(10)	9
Sistemazioni da carico O.I.L. (Organizzazione Internazionale del Lavoro)	—	—	596

LEGISLATURA IV - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

COLLAUDI

Le operazioni di collaudo eseguite in Italia furono quelle indicate nella Tabella 9.

TABELLA 9	Collaudi in Italia	
	(1959)	1961
(19.431)	(19.626)	22.238

Per operazioni all'estero il R.I.N.A. ha dato incarichi sia a vari Registri che alle proprie Agenzie, come segue (Tabella 10):

TABELLA 10	Collaudi all'estero		
	(1959)	(1960)	1961
Lloyd's Register	(305)	(195)	306
Germanischer Lloyd	(287)	(272)	298
American Bureau	(113)	(196)	195
Bureau Veritas	(6)	—	1
Norske Veritas	(1)	(1)	8
Nostre rappresentanze	(85)	(90)	115
	(797)	(754)	923

Dagli altri Istituti di classificazione il R.I.N.A. ricevette complessivamente 81 incarichi come indicato nella Tabella 11.

TABELLA 11	Incarichi di collaudo ricevuti		
	(1959)	(1960)	1961
Dal Lloyd's Register	—	—	—
» Germanischer Lloyd	(7)	(22)	23
» American Bureau	(63)	(55)	57
» Jugoslavenski Registar Brodova	—	—	1
	(70)	(77)	81

LEGISLATURA IV — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

STAZZE

Il tonnellaggio totale stazzato, stazze nazionali e stazze speciali (Suez e Panama), è indicato dalla Tabella 12.

TABELLA 12	Tonnellaggio stazzato		
	(1959)	(1960)	1961
Stazze e ristazze nazionali	(561.062)	(530.305)	625.378
Stazze speciali (Suez e Panama)	(971.473)	(753.092)	883.282

Le stazze speciali, come è noto, in generale vengono rilasciate a navi già comprese sotto la voce stazze nazionali.

PREMI E COMPENSI

Le operazioni relative ai Premi e Compensi sono statisticamente indicate nella Tabella 13.

TABELLA 13	Premi e compensi		
	(1959)	(1960)	1961
Prove in mare e al banco	(128)	(130)	102
Visti, pareri, documenti vari	(6932)	(6691)	9329
Vacazioni inerenti al servizio premi e compensi	(4051)	(4898)	7606
Documenti approvati dalla Direzione generale	(1370)	(1072)	1020
Valutazioni, perizie	(2)	(12)	12

ESAME DI APPARECCHI E PRODOTTI VARI

Gli elementi statistici della Tabella 14 danno una idea sommaria del lavoro inerente a questa branca del servizio, in quanto gli argomenti sottoposti all'esame del R.I.N.A. sono svariati (coibentazione, estintori, apparecchi contro gli incendi, apparecchi di respira-

LEGISLATURA IV - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

zione, mezzi di salvataggio, razzi, ecc.) e richiedono di essere trattati con speciali cure sia dal lato tecnico che da quello formale, in rapporto ai pareri tecnici per l'approvazione dei tipi e per le dichiarazioni di efficienza.

TABELLA 14	Esami tecnici di apparecchi		
	(1959)	(1960)	1961
per l'approvazione del tipo	(46)	(26)	7
per la dichiarazione di efficienza	(38)	(54)	75
	(84)	(80)	82

MEZZI DA CARICO

Va segnalato che un considerevole nuovo lavoro è determinato dalla entrata in vigore delle norme OIL (Organizzazione Internazionale del Lavoro) relativa alle verifiche dei mezzi da carico e rilascio delle conseguenti certificazioni. Si tratta, come è noto, del controllo iniziale e periodico dei mezzi da carico di bordo, reso ora obbligatorio in forza di una Convenzione internazionale, il quale implica notevoli calcoli di verifica, collaudi di materiali e apparecchi, prove, redazione di documenti complessi.

COMITATO TECNICO

Nel 1961 si ebbero quattro riunioni del Comitato tecnico nelle quali furono esaminati gli argomenti sotto elencati.

Sommario degli argomenti trattati dal Comitato tecnico nel 1961

Prove degli apparati motori e dei macchinari in genere;
 Prove di navigazione con sovravelocità (1°);
 Unificazione internazionale degli acciai da scafo;
 Navi a propulsione nucleare;
 Impiego di ghisa sferoidale per tubolature di zavorra e sentina;
 Perdita di stabilità per allagamento (1°);
 Sorveglianza e collaudo di piccoli motori a c.i. di serie;
 Motori a c.i. di serie con cilindri di diametro < 150 mm;
 Abolizione dell'indicazione « TP » dal simbolo di classe;
 Acciai da scafo:

LEGISLATURA IV - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Doppi fondi sotto locali contenenti liquidi con punto di infiammabilità inferiore a 65° C;
Collaudo delle turbosoffianti di sovralimentazione;
Potenza dei motori diesel;
Sovravelocità delle navi durante le prove in mare (2°);
Perdita di stabilità per allagamento (2°);
Trasporto per mare di merci radioattive;
Condotte di bilanciamento automatico;
Provvedimenti per assicurare la stabilità in caso di falla;
Ormeggi delle navi cisterna benzina;
Revisione del « Regolamento per la Classificazione »;
Evoluzione delle norme riguardanti le visite delle navi;
Alleggerimenti delle prescrizioni riguardanti le visite dei doppi fondi o cisterne destinati a contenere nafta combustibile o olio lubrificante;
Visite continuative alle navi da carico;
Indicazioni relative all'anno di costruzione degli apparati motori;
Dispositivi di protezione contro le esplosioni nei carter dei motori a combustione interna;
Pitturazione delle strutture prima della visita di consegna;
Distanza dalle strutture di scafo dei grandi serbatoi contenenti gas di petrolio liquefatti.

ELENCO DELLE CIRCOLARI DI CARATTERE TECNICO DIRAMATE NEL 1961

- 1000 - Regolamento per gli impianti frigoriferi;
- 1001 - Navi in disarmo;
- 1002 - Modifiche al Regolamento Apparati Motori;
- 1003 - Disegni riguardanti apparati motori e macchinari in genere;
- 1004 - Certificati di idoneità - Durata;
- 1005 - Sistemazioni per la manovra del carico (O.I.L.);
- 1006 - Potenza normale motori a c.i.;
- 1007 - Legge 17 luglio 1954, n. 522 - Inizio lavori di costruzione;
- 1008 - Applicazione della Convenzione di Londra 1948 alle navi esistenti;
- 1009 - Aliscafi;
- 1010 - Rimorchiatori e navi da salvataggio;
- 1011 - Estintori per imbarcazioni di salvataggio a motore;
- 1012 - Collaudo fili per saldature automatiche ad arco sommerso;
- 1013 - Segnali di soccorso in dotazione delle navi mercantili;
- 1014 - Legge 17 luglio 1954, n. 522, Art. 7 - Installazione apparati motori a scoppio;
- 1015 - Impiego di ghisa sferoidale per tubolature di zavorra e sentina;
- 1016 - Navi con serbatoi a pressione per trasporto di gas di petrolio liquefatti (G.P.L.) o simili;
- 1017 - Modifiche al Regolamento apparati motori e macchinari in genere (depositi di combustibile - prove - pompe e tubolature nelle navi petroliere);
- 1018 - Cinture di salvataggio in kapok;
- 1019 - Trasporto di nitrato di ammonio;
- 1020 - Legge 17 luglio 1954, n. 522 - Impiego materiali usati nei lavori di riparazione;
- 1021 - Imbarco, sbarco di nitrato di ammonio;

LEGISLATURA IV - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

- 1023 - Legge 31 marzo 1961, n. 301 - Norme per liquidazione contributi;
- 1024 - Visita a imbarcazioni e motori f.b. per rilascio « licenza »;
- 1025 - Stazza delle navi minori e dei galleggianti;
- 1026 - Legge 19 luglio 1960, n. 764;
- 1027 - Leggi 17 luglio 1954, n. 522 e 31 marzo 1961, n. 301 - Tabelle potenza normale;
- 1028 - Trasporto automezzi su navi e galleggianti;
- 1029 - Collaudi obbligatori;
- 1030 - Segnali di soccorso;
- 1031 - Art. 6 della Legge 17 luglio 1954, n. 522 sostituito dall'Art. 5 della Legge 31 marzo 1961, n. 301;
- 1032 - Condotte di bilanciamento automatico;
- 1033 - Potenza dei motori;
- 1034 - Abolizione della indicazione TP nel simbolo della classe;
- 1035 - Collaudo delle turbosoffianti di alimentazione dei motori a c.i.;
- 1036 - Doppi fondi sotto locali contenenti liquidi con p.i. < 65° C;
- 1037 - Motori a c.i. di serie destinati a impiego navale (propulsione o servizi ausiliari) aventi cilindri di diametro ≤ 150 mm;
- 1038 - Visite periodiche alle caldaie.

**PARTECIPAZIONE A LAVORI E CONGRESSI INTERNAZIONALI E CULTURALI,
MISSIONI PER VISITE ALL'ESTERO**

Nel 1961, come negli anni precedenti, il R.I.N.A. non mancò di prendere attiva parte a lavori tecnici e culturali di carattere internazionale, con notevoli interventi (vedere pag. IV e seguenti).

Altri interventi all'estero degni di menzione sono quelli per incombenze tecniche inerenti alla classificazione e altre operazioni del genere, come è ricordato dettagliatamente nella relazione introduttiva degli studi navali e venne tracciato un programma internazionale per l'avvenire, al quale anche l'Italia porterà il suo contributo.

L'ispettore superiore ing. Guerrera, in rappresentanza del R.I.N.A. partecipò alle riunioni del Comitato Direttivo dell'Istituto Internazionale della Saldatura a Delft e a Parigi, e insieme con l'ispettore principale ing. Santini alla assemblea annuale dell'Istituto Internazionale di Saldatura tenutasi a New York nell'aprile 1961, Istituto di cui l'Ing. Guerrera tiene la presidenza della Commissione XV - « Concezione e calcolo delle strutture saldate ».

L'ispettore superiore ing. Sadowski nel giugno 1961 partecipò quale capo della delegazione italiana alle riunioni del Comitato 18 impianti elettrici di bordo (Stoccolma giugno 1961).

L'ispettore superiore ing. Villa partecipò attivamente ai lavori di unificazione internazionale del Comitato ISO TC/8 che si occupa di sistemazioni di armamento importanti, come mezzi da carico, portellini di murata ecc., e ad una riunione internazionale relativa alla costruzione degli yachts da regata.

L'ispettore principale ing. Mengoli partecipò, in seno alla delegazione italiana, ai lavori internazionali del Sottocomitato IMCO per la stazzatura, che si riunì in luglio e dicembre a Londra.

LEGISLATURA IV - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

L'ispettore principale ing. Santini, capo del servizio saldatura del R.I.N.A., partecipò ai lavori della Sottocommissione XII dell'Istituto Internazionale di Saldatura (New York aprile 1961) ed al Symposium internazionale della saldatura nelle costruzioni navali, tenutosi a Londra nell'ottobre 1961, al quale presentò due notevoli memorie tecniche.

L'ispettore principale ing. De Luca partecipò a due riunioni internazionali (Bruxelles marzo 1961 e Parigi aprile 1961) relative agli studi della propulsione atomica e in particolare della nave Savannah.

In Italia il R.I.N.A. ha naturalmente contribuito agli studi delle unificazioni navali nazionali, UNAV e UNI, dove i nostri funzionari ing. Guerrera e ing. Sadowski sono presidenti di commissioni, e, è superfluo ricordarlo, agli studi della regolamentazione di Stato in seno alle commissioni ministeriali.

Altri interventi all'estero il R.I.N.A. ha compiuto durante il 1961 per incombenze tecniche inerenti alla classificazione e altre operazioni di sua competenza, come è ricordato dettagliatamente nella relazione introduttiva.