

BOLLETTINO

DELLE GIUNTE E DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

INDICE

AFFARI COSTITUZIONALI (I):	
<i>In sede legislativa</i>	Pag. 1
<i>In sede referente</i>	" 2
AFFARI ESTERI (III):	
<i>In sede referente</i>	" 2
BILANCIO E PARTECIPAZIONI STATALI (V):	
<i>Comitato partecipazioni statali</i>	" 4
FINANZE E TESORO (VI):	
<i>In sede legislativa</i>	" 6
ISTRUZIONE (VIII):	
<i>In sede referente</i>	" 8
TRASPORTI (X):	
<i>In sede referente</i>	" 9
<i>Seduta pomeridiana:</i>	
<i>In sede legislativa</i>	" 11
CONVOCAZIONI	" 22
RELAZIONI PRESENTATE	" 24

AFFARI COSTITUZIONALI (I)

IN SEDE LEGISLATIVA

GIOVEDÌ 8 OTTOBRE 1970, ORE 9,30. — *Presidenza del Presidente* BUCCIARELLI DUCCI. — Intervengono il Ministro dell'interno, Restivo ed il Sottosegretario di Stato all'interno, Pucci.

Proposta di legge:

Castellucci: *Concessione di pensione straordinaria a favore dei deputati dichiarati decaduti nella seduta del 9 novembre 1926 (19).*

Dopo la relazione favorevole del deputato Bressani ed interventi dei deputati Lucifredi e Di Primio, la Commissione approva, con emendamenti conformi al parere della V Commissione Bilancio, gli articoli della proposta di legge che, al termine della seduta, è votata a scrutinio segreto ed approvata.

Disegno e proposte di legge:

Istituzione dei tribunali amministrativi regionali (*Urgenza*) (*Parere della V e della II Commissione*) (434);

Franchi ed altri: *Modifica alle norme integrative della legge 12 aprile 1945, n. 203, per quanto riguarda la composizione della giunta provinciale amministrativa in sede giurisdizionale (Parere della IV Commissione)* (86);

Luzzatto ed altri: *Istituzione dei tribunali amministrativi regionali (Urgenza) (Parere della II, della V e della VI Commissione)* (639);

Cascio: *Modifiche al decreto legislativo luogotenenziale 12 aprile 1945, n. 203, concernente la composizione delle giunte provinciali amministrative (Parere della IV Commissione)* (1292).

La Commissione prosegue la discussione degli articoli del testo unificato del disegno di legge n. 434 e della proposta di legge n. 639.

Dopo successivi interventi del relatore Lucifredi, del Ministro Restivo, del Sottosegretario Pucci e dei deputati Luzzatto, Bressani, Roberti, Tuccari, Di Primio, sono approvati, con emendamenti di natura tecnica

presentati dal relatore a nome del Comitato ristretto, gli articoli 32 e da 34 a 48.

Sono approvati, altresì, l'articolo 1, precedentemente accantonato, e l'articolo 33, rispettivamente nel seguente testo:

ART. 1.

« Sono istituiti tribunali amministrativi regionali quali organi di giustizia amministrativa di primo grado.

Le loro circoscrizioni sono regionali e comprendono le province facenti parte delle singole regioni. Essi avranno sede nei capoluoghi di regioni.

Nelle regioni Lombardia, Emilia-Romagna, Abruzzi, Campagna, Puglia, Calabria, Sicilia è istituita una sezione staccata, le cui sedi e le cui circoscrizioni saranno stabilite nelle norme di attuazione della presente legge previste nell'articolo 46.

Una sezione staccata con ordinamento speciale sarà pure istituita nella regione Trentino-Alto Adige. Essa avrà sede a Bolzano e alla sua disciplina si provvederà con altra legge.

Il tribunale amministrativo del Lazio sarà composto di tre sezioni, tutte aventi sede a Roma ».

ART. 33.

« Fino a quando non si procederà alla revisione dell'attuale sistema di giustizia amministrativa nella Regione siciliana la competenza del tribunale amministrativo regionale istituito nella Regione siciliana è limitata alle materie indicate nell'articolo 2, lettera a) e nell'articolo 6 della presente legge.

L'appello contro le decisioni di tale Tribunale è portato al Consiglio di giustizia amministrativa per la Regione siciliana. Nulla è innovato nelle disposizioni che attualmente lo disciplinano ».

I deputati Tuccari e Malagugini, a nome dei deputati del Gruppo comunista, si sono dichiarati contrari al testo dell'articolo 33 perché mantiene lo stato di disparità tra i cittadini di fronte al sistema di giustizia amministrativa e una composizione del consiglio di giustizia amministrativa non rispondente al principio di indipendenza previsto per i magistrati dalla Costituzione.

Sono approvati, infine, due ordini del giorno, presentati dai deputati Tuccari, Luzzatto, Lucifredi, Di Primio, Biondi, Bressani, con cui si invita il Governo a presentare

disegni di legge in materia di procedura davanti agli organi della giurisdizione amministrativa e di istituzione di un Consiglio superiore della magistratura amministrativa.

I deputati Tuccari e Luzzatto hanno annunciato l'astensione dalla votazione finale dei deputati del Gruppo comunista e del Gruppo del PSIUP, in quanto il nuovo testo, pur rappresentando un concreto contributo al riassetto del sistema di giustizia amministrativa, non ha recepito molte delle istanze di rinnovamento avvertite in tutti i settori interessati.

Hanno dichiarato, a nome dei rispettivi Gruppi, di votare a favore i deputati Ballardini, Biondi, Lucifredi, esprimendo viva soddisfazione per l'approvazione di un testo di razionalizzazione innovativa del sistema di giustizia amministrativa.

Il testo unificato del disegno di legge n. 434 e della proposta di legge n. 639, quindi, è votato a scrutinio segreto ed approvato.

Il Presidente dichiara assorbite le proposte di legge nn. 86 e 1292.

LA SEDUTA TERMINA ALLE 12.50.

IN SEDE REFERENTE

GIOVEDÌ 8 OTTOBRE 1970, ORE 12.50. — *Presidenza del Presidente* BUCCIARELLI DUCCI.

Disegno di legge:

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 28 agosto 1970, n. 622, concernente provvidenze a favore dei cittadini italiani rimpatriati dalla Libia, integrazioni delle disposizioni in materia previdenziale a favore dei cittadini italiani che hanno svolto attività lavorativa in Libia e dei loro familiari (*Approvato dal Senato*) (*Parere della II Commissione*) (2730).

Su proposta del relatore, la Commissione esprime parere favorevole all'ulteriore *iter* del disegno di legge.

LA SEDUTA TERMINA ALLE 13.

AFFARI ESTERI (III)

IN SEDE REFERENTE

GIOVEDÌ 8 OTTOBRE 1970, ORE 10.10. — *Presidenza del Presidente* CARIGLIA. — Interviene per il Governo, il sottosegretario di Stato per gli affari esteri, Pedini.

Disegni di legge:

Ratifica ed esecuzione degli accordi internazionali firmati ad Arusha il 24 settembre 1969 e degli atti connessi, relativi all'associazione tra la Comunità economica europea e la Repubblica unita di Tanzania, la Repubblica dell'Uganda e la Repubblica del Kenya (2591);

Ratifica ed esecuzione degli accordi internazionali firmati a Yaoundé il 29 luglio 1969 e degli atti connessi relativi all'Associazione tra la Comunità economica europea e gli Stati africani e malgascio associati a tale Comunità (2686).

La Commissione, data la connessione delle due Convenzioni, stabilisce di procedere allo esame congiunto dei relativi disegni di legge di ratifica.

Il deputato Vedovato relatore fa presente che le due Convenzioni presentano una certa identità di materia, concernendo la prima la associazione tra la Comunità economica europea e le Repubbliche di Tanzania, Uganda e Kenya e l'altra l'associazione tra la stessa Comunità e gli stati africani e malgascio associati, già appartenenti all'area coloniale francese; ambedue le Convenzioni hanno la durata di cinque anni con scadenza massima 31 gennaio 1975 ed hanno in comune un contenuto di cooperazione commerciale e di soppressione di dazi doganali. La Convenzione di Yaoundé prevede inoltre forme di assistenza tecniche e finanziarie con contributo a carico degli stati della Comunità economica europea, tra i quali l'Italia è presente con una percentuale pari al 15,62 per cento. Dopo aver sottolineato come le associazioni in questione rimangono aperte a tutti gli stati africani che desiderino farne parte e che le disposizioni degli accordi non saranno di ostacolo alla realizzazione di un sistema generale di preferenza in favore dei paesi in via di sviluppo, come preconizzato dalla seconda conferenza UNCTAD, il relatore, raccomanda l'approvazione dei disegni di legge di ratifica, che sono già in ritardo rispetto agli impegni internazionali assunti dall'Italia.

Il deputato Sandri rileva che il ritardo nella ratifica delle due Convenzioni non dipende dal Parlamento, ma dal Governo che ha tardivamente presentato gli strumenti. Fa presente che la sua parte manterrà l'atteggiamento di astensione, già assunto rispetto alla prima Convenzione di Yaoundé, nutrendo riserve sia rispetto alla struttura delle due forme di associazione, che tendono a mantenere i legami tra ex colonie e le originarie potenze coloniali, sia perché tali legami finiscono per distorcere i rapporti tra la Comunità e gli stati as-

sociati rispetto agli altri paesi sottosviluppati, tra i quali in particolare quelli dell'America Latina, che rimangono sopraffatti dall'invasione economica americana. Non ritiene d'altra parte che finora la prima convenzione di Yaoundé abbia dato positivi risultati per lo sviluppo dei paesi associati e conclude facendo presente la necessità di superare le discriminazioni tra le varie aree geo-economiche.

Il deputato Storchi rileva che la Comunità economica europea non si è chiusa in posizioni autarchiche di mercato chiuso, né d'altra parte poteva dar corso a forme associative verso tutti i paesi sottosviluppati, non avendone le possibilità economiche. Le associazioni di Yaoundé e di Arusha rimangono dei buoni esempi, che tuttavia non debbono precludere la possibilità di aperture anche verso i paesi dell'America latina, nei confronti dei quali l'Italia per la prima ha già preso posizione favorevole nell'ambito della Comunità economica europea. Auspica che siano possibili incontri a livello parlamentare con rappresentanti degli stati di quell'area per un proficuo scambio di idee.

Il Sottosegretario di Stato Pedini, dopo aver ringraziato la Commissione per la sollecitudine con cui ha voluto affrontare l'esame dei provvedimenti, fa presente che le due Convenzioni rappresentano per il momento la risposta più moderna ai problemi dei paesi sottosviluppati e che si è cercato di eliminare alcune manchevolezze presenti nella prima convenzione di Yaoundé. Dopo aver ricordato che il Ministro Moro ha già pubblicamente dichiarato di essere favorevole ad una associazione tra la Comunità economica europea allargata a tutti i paesi africani, sottolinea come in tal modo l'Europa dimostri di assumere le sue responsabilità nei confronti delle esigenze dello sviluppo del terzo mondo, nei limiti delle sue possibilità economiche finanziarie.

Il relatore Vedovato replica osservando che i trattati in questione rappresentano forse gli atti più importanti della Comunità economica europea e che l'associazione con gli stati africani del gruppo francofono è un elemento costitutivo della stessa Comunità economica europea. D'altra parte le forme associative in questione sono quelle che finora hanno maggiormente funzionato, mentre si deve rilevare che il programma di sviluppo dell'ONU versa in difficoltà. Per quanto concerne i problemi dello sviluppo dei paesi latino-americani fornisce notizie circa le riserve che essi hanno già nell'ambito del Parlamento europeo.

Il Presidente Cariglia fa presente che informerà la Presidenza della Camera della richiesta di contatti a livello parlamentare con rappresentanti dei paesi latino-americani.

La Commissione approva quindi, con la astensione dei deputati del gruppo comunista, gli articoli del disegno di legge n. 2591 senza modificazioni e gli articoli del disegno di legge n. 2686 con una modificazione formale dell'articolo 4 suggerita dalla V Commissione Bilancio. Dà quindi mandato al deputato Vedovato di stendere le relazioni per l'Assemblea.

Il Presidente si riserva di nominare i Comitati dei Nove.

Disegno di legge:

Ratifica ed esecuzione dello Scambio di Note tra l'Italia e la Jugoslavia, effettuato a Roma il 30 aprile 1969 relativo alle liste «C» e «D» annesse all'Accordo del 31 marzo 1955 sugli scambi locali tra le zone limitrofe di Trieste da una parte e di Buje, Capodistria, Sesana e Nuova Gorizia dall'altra (2595).

Dopo favorevole relazione del deputato Orlando, il quale sottolinea come l'accordo italo-iugoslavo tenda a favorire gli scambi locali tra le zone di Trieste e quelle limitrofe di Buje, Capodistria, Sesana e Nuova Gorizia, la Commissione senza discussione approva gli articoli del disegno di legge, dando mandato al relatore di stendere favorevole relazione per l'Assemblea.

Il Presidente si riserva di nominare il Comitato dei Nove.

Disegno di legge:

Adesione alla Convenzione doganale relativa alla importazione temporanea di materiale scientifico, adottata a Bruxelles l'11 giugno 1968 e sua esecuzione (2297).

Dopo favorevole relazione del deputato Marchetti, il quale illustra le facilitazioni previste dalla Convenzione per l'importazione temporanea del materiale destinato alla ricerca scientifica o all'insegnamento, in esenzione di diritti e tasse, la Commissione approva senza discussione gli articoli del disegno di legge, e dà mandato al relatore di stendere favorevole relazione per l'Assemblea.

Il Presidente si riserva di nominare il Comitato dei Nove.

Disegno di legge:

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 28 agosto 1970, n. 622, concernente provvidenze a favore dei cittadini italiani rimpatriati dalla Libia, integrazioni delle disposizioni per l'assi-

stenza ai profughi, nonché disposizioni in materia previdenziale a favore dei cittadini italiani che hanno svolto attività lavorativa in Libia e dei loro familiari (Approvato dal Senato) (Parere alla II Commissione) (2730).

Il relatore Storchi dopo aver illustrato il contenuto delle provvidenze del decreto-legge n. 622, in favore dei cittadini italiani rimpatriati dalla Libia, propone che la Commissione esprima parere favorevole.

Il deputato Vedovato richiama l'attenzione sull'esigenza di che il Governo sia vigilante per il caso che si possono verificare altri fatti di spoliazione in danno dei cittadini italiani e si richiama in particolare ai recenti avvenimenti verificatisi in Somalia, che formano oggetto di sua recente interrogazione.

Il deputato Cardia esprime delle perplessità per il passaggio dal sistema dell'assistenza continuativa a quello dell'indennità di sistemazione e richiama l'attenzione sul fatto che ancora non sarebbero state definite le liquidazioni spettanti a profughi dalla Tunisia; auspica infine un intervento più tempestivo del Governo per altre occorrenze.

Dopo la replica del Sottosegretario Pedini, che assicura risposta in sede competente all'interrogazione del deputato Vedovato, la Commissione delibera di esprimere parere favorevole al disegno di legge.

LA SEDUTA TERMINA ALLE 12,35.

BILANCIO E PARTECIPAZIONI STATALI (V)

Comitato partecipazioni statali.

GIOVEDÌ 8 OTTOBRE 1970, ORE 9,30. — *Presidenza del Presidente LEZZI.* — Interviene, per il Governo, il Ministro delle partecipazioni statali, Piccoli.

Disegni di legge:

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1971 (2687);

Stato di previsione della spesa del Ministero delle partecipazioni statali per l'anno finanziario 1971 (Tabella n. 18);

Rendiconto generale dell'amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 1969 (2688).

La Commissione prosegue l'esame dello stato di previsione della spesa del Ministero delle partecipazioni statali per l'anno finan-

ziario 1971 e del rendiconto generale della Amministrazione dello Stato per l'esercizio 1969, per il parere da rendere alla Commissione in sede plenaria.

Il deputato Santoni ribadisce le critiche della sua parte per il ruolo di fornitore di servizi e di strutture alla iniziativa privata, cui finora è stato confinato il settore delle partecipazioni statali. Anche i dati sulla entità degli investimenti delle aziende pubbliche si prestano a non pochi rilievi, soprattutto perché il piano elaborato dal CIPE non è stato finora portato a conoscenza del Parlamento, mentre non si è potuto dar seguito alla già sperimentata prassi di utilizzare lo strumento delle *hearings* per mettere in grado la Commissione di acquisire dati e informazioni sui programmi di investimento e sugli indirizzi della politica di sviluppo del settore, che sono invece resi noti soltanto successivamente alla loro completa definizione, allorché le Camere sono chiamate a ratificare gli aumenti dei fondi di dotazione degli enti di gestione. Per l'aspetto qualitativo, osserva che gli investimenti sono stati per lo più indirizzati verso settori ad alta intensità di capitale ma a bassa capacità di assorbimento di manodopera, sicché le partecipazioni statali hanno fallito l'obiettivo dell'aumento dei livelli occupazionali.

Quanto alla politica dei rapporti tra aziende pubbliche e lavoratori dipendenti, rivendica il merito dei risultati conseguiti alle lotte condotte quotidianamente dalle maestranze e tese da un lato a mantenere il posto di lavoro ed a migliorare le condizioni dei lavoratori e dall'altro a perfezionare la capacità tecnica degli impianti. Denuncia, peraltro, la persistenza di atteggiamenti provocatori da parte della classe dirigenziale delle aziende a partecipazione statale, che hanno determinato il licenziamento di taluni rappresentanti sindacali e la mancata attuazione di numerosi principi e norme contenuti nello statuto dei lavoratori (quali il riconoscimento dei diritti di quei dipendenti chiamati a cariche elettive presso enti territoriali locali) e richiama alla esigenza di porre in essere una serie di ulteriori riforme intese a facilitare il processo di umanizzazione nelle fabbriche.

Il deputato D'Alema constata, ancora una volta, come l'esame del bilancio del Ministero delle partecipazioni statali si esaurisca in un « rito » formale (non del tutto inutile, ma altrettanto insoddisfacente) per l'assoluta carenza di elementi di giudizio e di documen-

tazione che permettano alla Commissione di valutare il processo di realizzazione di determinate scelte da parte delle aziende a partecipazione statale; e rinnova la richiesta di impostare ed avviare un discorso responsabile sulle politiche settoriali, per il quale più di una volta si sono avute assicurazioni e affidamenti da parte del Ministro, ma nessun seguito è stato dato alle istanze avanzate dalla sua parte. Avverte la necessità di giungere ad un dibattito sugli obiettivi occupazionali delle aziende pubbliche (con particolare riferimento al Mezzogiorno) da considerare in stretto collegamento con le politiche settoriali e territoriali, sì da avere una visione organica ed articolata del metodo con il quale l'impresa pubblica si attrezza e si adegua per realizzare una politica di riforme nei settori dei trasporti, della casa e della sanità; e lamenta la carenza di qualsiasi riferimento, al riguardo, nella relazione programmatica, mentre denuncia la tendenza ad indirizzare gli investimenti pubblici in settori a bassa capacità occupazionale (siderurgia, servizi, autostrade), il che conferma il carattere di supporto all'accumulazione privata del sistema delle partecipazioni statali, sicché i risultati conseguiti, per quanto concerne i livelli occupazionali, sono affatto insoddisfacenti se posti in relazione alla entità degli investimenti fin qui operati.

Critica, quindi, la carenza di piani organici che diano conto degli indirizzi e degli obiettivi che si intende perseguire in alcuni settori fondamentali della nostra economia; accenna alla carenza di una politica siderurgica, giudicando inaccettabile la diffusa compenetrazione tra capitale pubblico e capitale privato conseguente dalla nota operazione di Piombino e riconfermando l'opposizione della classe operaia a tale assurda politica; lamenta il ritardo nella definizione di un piano della chimica, nell'ambito del quale deve necessariamente essere posto e risolto il problema della creazione di una industria di Stato per la produzione dei prodotti farmaceutici di base e dei conseguenti necessari collegamenti con il servizio sanitario nazionale e con il sistema di distribuzione dei farmaci; sottolinea la mancanza di un piano della meccanica, che dovrebbe andare attentamente meditato e discusso, perché investe uno dei settori a più alta capacità occupazionale; pone alcuni interrogativi a proposito della elettronica e della elettromeccanica, chiedendo verso quali tipologie di prodotti si intendano indirizzare gli investimenti programmati; richiama alla necessità di avviare una nuova ed organica poli-

tica cantieristica che, abbandonati i vecchi indirizzi, persegua l'obiettivo di un rinnovamento e ammodernamento del settore che porti alla creazione di una moderna flotta mercantile.

Passa successivamente a trattare i rapporti tra industria pubblica e maestranze (rapporti ancora basati sul concetto di subordinazione della azienda pubblica alle scelte dei grandi gruppi monopolistici) e chiede quali iniziative si propongano di attuare le imprese a partecipazione statale per contribuire a risolvere i numerosi e difficili problemi che scaturiranno dalla prossima riduzione dell'orario di lavoro alle 40 ore settimanali. Segnala ancora il ruolo che dovrà essere assicurato ai sindacati nel sistema di programmazione e pone l'accento sui rapporti da definire tra Stato e regioni (che non potranno essere di semplice consultazione degli organi locali), soprattutto in presenza di una sempre maggiore diffusione dell'intervento pubblico nell'economia e dell'incidenza che tale intervento assume nella vita economica della nazione. Qualche considerazione svolge, infine, a proposito della più volte invocata riforma del Ministero delle partecipazioni statali e sui rapporti tra Parlamento ed enti di gestione, auspicando la possibilità di un contatto diretto e continuo tra i responsabili delle aziende pubbliche e i membri della Commissione bilancio e partecipazioni statali, sulla base di una apprezzabile esperienza già collaudata nel corso della passata legislatura.

Interviene, quindi, il deputato Compagna, affrontando, in primo luogo, il problema di fondo del ruolo che le partecipazioni statali devono avere nella industrializzazione del Mezzogiorno. Osserva, a questo proposito, che, se non si può chiedere alle partecipazioni statali di essere i soli protagonisti di tale industrializzazione, giacché è necessaria anche una mobilitazione dell'industria privata, è vero tuttavia che le aziende pubbliche possono e devono avere una funzione di indirizzo e di guida; tale funzione, del resto, le partecipazioni statali hanno validamente cominciato ad assolvere, anche se i problemi da affrontare risultano numerosi e complessi e tra questi particolarmente complesso è definire la ipotesi di una delocalizzazione, attuata per linee di produzione e non per impianti, in alternativa alla esigenza di nuove assunzioni a seguito dei nuovi orari di lavoro: oggi poi si deve riconoscere, per quello che riguarda gli investimenti nel Mezzogiorno, che non

si tratta tanto di stabilire quale quota parte degli investimenti complessivi debba essere destinata al sud, quanto di affrontare il problema in termini di globalità e degli investimenti industriali.

Passa successivamente a considerare il tema dell'intervento delle partecipazioni statali nel settore dei servizi, sottolineando come vi siano delle esigenze di compensazione, nel senso che quando si debba attuare, per esempio, una politica dei trasporti che porta ad una localizzazione di investimenti al nord, sarebbe opportuno perseguire contemporaneamente una politica di costruzione di porti industriali nel sud: in Campania la costruzione di un porto industriale aprirebbe certamente più ampie e sicure prospettive di sviluppo. Per altro verso, una politica di superamento degli squilibri territoriali deve proporsi di eliminare l'attuale subordinazione del meridione allo sviluppo industriale del nord, e quindi deve mirare a creare nel sud centri decisionali e non soltanto iniziative « satelliti »: in questa prospettiva suggerisce di avviare una politica di localizzazione nell'Italia meridionale di centri di ricerca. Alcune considerazioni svolge, infine, per quello che riguarda la tecnica da adottare per le scelte di localizzazione di attività industriali nel Mezzogiorno: deve trattarsi di una tecnica che tenga conto, infatti, delle esigenze economiche obiettive e anche della necessità di far sì che le scelte non diventino motivo di divisioni e contestazioni interne tra regioni e città meridionali; c'è una localizzazione tuttavia, a suo avviso, che oggettivamente potrebbe essere già decisa: quella del centro di ricerca per l'Aeritalia a Napoli. Conclude accennando brevemente alla necessità di informare tempestivamente il Parlamento sullo stato e sui risultati delle ricerche avviate nel settore dell'elettronica.

Il Presidente Lezzi rinvia quindi il seguito del dibattito alla seduta di giovedì 15 ottobre, alle ore 9,30.

LA SEDUTA TERMINA ALLE 11,30.

FINANZE E TESORO (VI)

IN SEDE LEGISLATIVA

GIOVEDÌ 8 OTTOBRE 1970, ORE 9,40. — *Presidenza del Presidente VICENTINI.* — Interviene il Sottosegretario di Stato per le finanze, Borghi.

Proposta di legge:

Giomo; Cattaneo Petrini Giannina; Simonacci:
Interpretazione autentica dell'articolo 15 della legge 9 ottobre 1957, n. 976, concernente provvedimenti per la salvaguardia del carattere storico, monumentale e artistico della città e del territorio di Assisi nonché per conseguenti opere di interesse igienico e turistico, e nuove norme per l'applicazione della legge stessa (*Testo unificato, modificato dalla V Commissione del Senato*) (1317-1815-1981-B).

La Commissione prosegue la discussione del provvedimento.

Il relatore Bima informa i commissari sui lavori svolti dal Comitato ristretto, che non è giunto a conclusioni unanimi, e sui contatti informali presi con membri della V Commissione del Senato. A seguito dei tentativi esperiti propone una nuova formulazione dell'articolo 2 del testo del Senato intesa ad introdurre una dizione che limiti la riscossione dei tributi dovuti al triennio precedente l'entrata in vigore della legge.

La Commissione accantona quindi l'articolo 1.

Sull'articolo 2 e sugli emendamenti ad esso connessi, intervengono i deputati Azza-ro, Patrini e Cottone (favorevoli all'emendamento proposto dal relatore) il deputato Serrentino, favorevole all'emendamento del relatore con la precisazione che la sua parte voterà, al fine di porre termine all'esenzione generalizzata, il testo che comunque dovesse risultare quello definitivo.

Contro l'emendamento Bima ed a favore dell'emendamento frutto dell'unificazione degli emendamenti presentati in testi distinti dai deputati Spitella, Nicolini, Filippo Micheli e Radi, dal deputato Menicacci e dal deputato Maschiella, intervengono i deputati Santagati, Menicacci, Maschiella e Spitella. Il deputato Spitella precisa però che sarebbe favorevole ad un eventuale emendamento che stabilisse il pagamento anche retroattivo delle imposte sul caffè.

Il deputato Carrara, si pronuncia contro tutti gli emendamenti presentati e, pur considerando un male minore l'emendamento suggerito dal relatore Bima, ritiene più giuridicamente e tecnicamente rigorosa la dizione trasmessa dall'altro ramo del Parlamento.

Il Sottosegretario di Stato per le finanze, Borghi, conferma che il Governo è favorevole al testo trasmesso dall'altro ramo del Parlamento, ma non è contrario, subordinatamente, all'emendamento proposto dal relatore Bima.

Per l'articolo 2 la Commissione approva quindi l'emendamento unificato Spitella-Menicacci-Maschiella, interamente sostitutivo e del seguente tenore:

« La presente legge non ha effetto retroattivo ed entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica. Sino a tale data le esenzioni previste dall'articolo 15 della legge 9 ottobre 1957, n. 976, continuano ad intendersi riferite a tutte le imposte erariali, sia dirette che indirette, alle imposte comunali e provinciali e relative sovraimposte ».

Il Presidente dichiara perciò precluso il seguente emendamento Reggiani sostitutivo dell'articolo 2:

« La presente legge, tranne che per i dazi iscritti nella tariffa doganale comune in vigore e per i prelievi previsti dai regolamenti della CEE, non ha effetto retroattivo ».

Il Presidente dichiara inoltre precluso, salvo l'ultimo comma, il seguente emendamento Bima:

« La riscossione ed il recupero delle imposte non comprese nell'elenco di cui all'articolo precedente, maturatesi, ai termini di tale articolo, alla data di entrata in vigore della presente legge e che non siano state comunque corrisposte dalle imprese alle quali è applicabile l'articolo 15 della legge 9 ottobre 1957, n. 976, sono limitati al triennio precedente la detta data. L'Amministrazione finanziaria dello Stato, i Comuni, le Province sono per altro autorizzati alla concessione di congrue rateazioni fino al massimo di trenta bimestri.

Le disposizioni di cui al comma precedente non si applicano ai dazi iscritti nella tariffa doganale comune ed ai prelievi previsti dai regolamenti della Comunità Economica Europea.

Non si dà luogo a rimborsi di tributi comunque pagati ».

La Commissione approva quindi come articolo aggiuntivo l'ultimo comma dell'emendamento Bima, che assorbe un identico emendamento presentato dal deputato Maschiella, che recita:

« Non si dà luogo a rimborsi di tributi comunque pagati ».

La Commissione riprende quindi in esame l'articolo 1 e, su proposta del Relatore Bima e del deputato Santagati, ripristina, *sub*

punto 3), la dizione « l'imposta camerale » già soppressa nel testo del Senato.

Il Presidente dichiara quindi che è da considerarsi soppresso l'articolo 3 del testo del Senato in quanto assorbito da identica dizione contenuta nell'emendamento Spitella-Menicacci-Maschiella precedentemente approvato.

La Commissione vota quindi a scrutinio segreto il provvedimento che risulta approvato.

LA SEDUTA TERMINA ALLE 12,40.

ISTRUZIONE (VIII)

IN SEDE REFERENTE

GIOVEDÌ 8 OTTOBRE 1970, ORE 17. — *Presidenza del Presidente ROMANATO.* — Interviene il Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione, Biasini.

Disegni di legge:

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1971 (2687);

Stato di previsione della spesa del Ministero della pubblica istruzione per l'anno finanziario 1971 (Tabella n. 7);

Rendiconto generale dell'amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 1969 (2688);

(*Parere alla V Commissione*).

Si prosegue la discussione.

Il deputato Granata, constatando il mancato adeguamento della scuola alla crescente domanda di istruzione, esprime la propria sfiducia sugli impegni che il Governo dichiara di voler assumere per il futuro, vista la mancata attuazione di altri impegni già assunti nel passato. Concordando con la proposta del relatore per un nuovo rapporto tra la Commissione ed il Ministero al momento della impostazione del bilancio, aggiunge che la stessa distinzione tra spese correnti e spese in conto capitale è superata per quanto concerne la materia della pubblica istruzione poiché in tale settore tutte le spese devono in realtà considerarsi come spese di investimento in senso lato. Deplorando la flessione percentuale degli stanziamenti in bilancio per il settore della pubblica istruzione, osserva che l'aumento in cifra globale non è qualificante poiché esso riguarda prevalentemente spese correnti o voci di spesa indicate in modo eccessivamente generico. Critica il fenomeno dei residui passivi poiché esso può dipendere soltanto dal fatto

che gli stanziamenti vengono artatamente gonfiati ovvero dalla carenza dei meccanismi di utilizzazione della spesa. Non condivide lo impegno di spesa stanziato per le scuole materne non statali poiché esso supera di circa 3 miliardi l'impegno di spesa per le scuole materne statali; critica la variazione in aumento dello stanziamento relativo alle scuole elementari parificate poiché la loro funzione è ormai venuta meno in dipendenza della diffusione capillare delle scuole elementari di Stato; auspica la presentazione di un provvedimento sull'istituto della parifica che tenga conto del carattere pubblico che ogni scuola deve avere; ritiene necessario un profondo rinnovamento dei programmi della scuola elementare ed auspica una riforma della scuola media superiore basata su un carattere di unitarietà e con un nucleo culturale comune che offra al tempo stesso agli studenti idonee garanzie in ordine alla loro formazione professionale.

Il deputato Loperfido dichiara anch'egli di condividere la proposta di un contatto tra la Commissione ed il Ministero in sede di impostazione del bilancio, che consentirebbe di attenuare gli inconvenienti derivanti dal carattere di rigidità del meccanismo del nostro bilancio. Soffermandosi sulle questioni relative al patrimonio artistico e culturale, critica i tempi lunghi per l'elaborazione di un disegno di legge sulla tutela del patrimonio ed in genere la mancanza nel Governo di una volontà politica per una riforma effettiva del settore. La situazione reale è in fase di rapido peggioramento anche per quanto riguarda il personale preposto alla tutela del patrimonio artistico e culturale, che è costantemente decimato per la fuga dei migliori elementi verso impieghi più remunerativi. Deplora che lo schema elaborato dalla commissione Papaldo non sia stato ancora presentato al Parlamento in violazione di quanto previsto dalla legge istitutiva della commissione stessa. Dopo aver toccato la situazione sempre più grave dell'inquinamento atmosferico e marino, passa alle questioni attinenti alla catalogazione dei beni culturali. In tal senso non basta aumentare gli stanziamenti bensì occorre chiamare in causa le strutture, le finalità ed il funzionamento della catalogazione come attività culturale necessariamente funzionale ad ogni società. Auspica perciò una riforma unitaria della disciplina dei beni culturali e dell'apparato burocratico ad essi inerenti. Dopo avere lamentato l'assenza del Ministro, che avrebbe tra l'altro potuto dare utili chiarimenti sulla attuale crisi del Consiglio superiore della pub-

blica istruzione in relazione alla nota vicenda delle porte del Duomo di Orvieto, conclude proponendo che la Commissione compia un sopralluogo a Firenze al centro del restauro ed a Venezia per rendersi conto della situazione della città lagunare.

Il Presidente Romanato concorda con le richieste avanzate dal deputato Loperfido in ordine ad una visita a Firenze ed a Venezia. Coglie l'occasione per comunicare che il Presidente della Camera ha in data odierna concesso l'autorizzazione per una visita da parte della Commissione ai Colli Euganei da effettuarsi il 30 ottobre prossimo.

Rinvia quindi il seguito della discussione ad altra seduta.

LA SEDUTA TERMINA ALLE 19,30.

TRASPORTI (X)

IN SEDE REFERENTE

GIOVEDÌ 8 OTTOBRE 1970, ORE 9,15. — *Presidenza del Presidente GUERRINI GIORGIO.* — Intervengono il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni, Bosco e il Sottosegretario di Stato per lo stesso dicastero, D'Arezzo.

Disegni di legge:

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1971 (2687);

Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1971 (Tabella n. 11);

Rendiconto generale dell'amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 1969 (2688);

(*Parere alla V Commissione*).

La Commissione prosegue la discussione sui due provvedimenti.

Il deputato Bianchi Gerardo ricorda anzitutto che il relatore ha riscontrato che nel bilancio in esame qualcosa sta muovendosi in senso positivo. A suo giudizio occorre soffermarsi su questo aspetto perché il moto sia sempre più accelerato e a tal proposito occorre partire dalla considerazione che il servizio postale può definirsi un servizio sociale ed è un servizio obbligatorio per l'amministrazione. Constatato che nel servizio si devono registrare delle carenze, individua la causa di queste essenzialmente nella fase dello smistamento. Si sofferma poi sui problemi del personale, che vorrebbe vedere maggiormente responsabilizzato e ristrutturato negli organici, secondo criteri di decentramento funzionale e territoriale. In ordine alle difficoltà che incontra l'amministrazio-

ne per l'assegnazione delle sedi (che spesso risultano vacanti al nord), ritiene che l'unica soluzione stia nell'affrontare alla radice il problema degli alloggi per il personale nelle grandi città settentrionali. Accenna poi alla necessità di sviluppare il servizio telex e di potenziare il sistema automatico.

In ordine al settore telefonico, constata che anche in questo campo si devono registrare dei disservizi, nonostante il notevole livello delle tariffe e, per quanto riguarda le previste nuove assunzioni di unità lavorative, esprime l'avviso che esse non siano necessarie, dato l'incremento dell'automazione, ma che semmai si pone un problema di riqualificazione del personale. Conclude preannunciando il suo parere favorevole sui due provvedimenti, nella fiducia che sarà accelerato il processo in atto inteso ad assicurare un miglior servizio per l'utenza.

Il deputato Cebrelli constata sostanziali differenze di giudizio fra la nota introduttiva allo stato di previsione e la relazione del deputato Mancini, della cui impostazione costruttivamente critica si compiace come di un fatto nuovo suscettibile di produrre effetti positivi poiché dimostra che all'interno stesso della maggioranza va maturando la consapevolezza che occorre prospettare uno sbocco alla situazione delle due aziende dipendenti dal Ministero che, condotte secondo criteri privatistici e addirittura clientelari, stanno ormai giungendo al collasso.

Dopo aver espresso riserve e chiesto chiarimenti sulle modalità delle nuove assunzioni già disposte e previste per il 1971, dal momento che esse non hanno eliminato dal bilancio le ingenti spese previste per il pagamento degli straordinari, spese che impediscono nei fatti, nonostante le buone intenzioni proclamate, la « piccola meccanizzazione » degli uffici, e dopo aver lamentato che le previsioni per investimenti risultino non rispondenti ad un criterio organico, assicura che il gruppo comunista, pur votando contro il bilancio, è disponibile per un confronto e un colloquio costruttivo che dia il via alla riforma strutturale delle aziende. Per realizzare ciò è a suo avviso necessario attuare giusti obiettivi: una ristrutturazione dei servizi, attraverso l'unificazione dei servizi omogenei; la realizzazione di nuovi impianti meccanizzati e il miglioramento dei servizi da attuarsi tramite il decentramento e l'istituzione, quindi, dei compartimenti che devono funzionare in stretta collaborazione con gli enti democratici locali; una più coraggiosa politica degli investimenti; una nuova politica tariffa-

ria, attuata secondo un indirizzo che tenga conto del carattere sociale dei servizi prestati; una piena e migliore utilizzazione del personale; la copertura dei disavanzi con stanziamenti del Tesoro da considerarsi investimenti produttivi.

Conclude proponendo l'istituzione, in seno alla Commissione, di un Comitato di studio incaricato di esaminare e avviare a soluzione i problemi da affrontare per realizzare la ristrutturazione delle Aziende.

Il deputato Zucchini, premesso che la posizione del suo gruppo non è di pregiudiziale opposizione, ma di costruttivo dialogo, concorda con quanto ha detto il relatore in merito alla necessità di avviare secondo metodi produttivi l'organizzazione delle aziende, che devono assicurare alla collettività un servizio sociale. Quanto alle nuove assunzioni, rileva che esse devono essere severamente rapportate alle esigenze di ammodernamento delle aziende ed al potenziamento del servizio. Facendo suoi molti dei rilievi espressi dal relatore, gli dà atto di aver detto molte cose nuove e coraggiose ed esprime l'auspicio che la maggioranza traduca in atto le buone intenzioni espresse. Conclude preannunciando il voto contrario, che non pregiudica, però, la disponibilità del suo gruppo ad una prima positiva collaborazione qualora si desse il via ad una effettiva innovazione dei servizi.

Il deputato Marocco richiama l'attenzione sul problema del funzionamento degli uffici periferici nelle località a carattere turistico, che spesso lasciano a desiderare sotto l'aspetto dell'efficienza e talvolta anche del decoro. Sollecita, in tali località, l'apertura di sportelli in zone periferiche.

Il deputato Salomone, pur premettendo che la relazione del deputato Antonio Mancini non lascia molto spazio agli interventi perché del tutto esauriente e sufficientemente critica, come riconosciuto anche dall'opposizione, fa alcune osservazioni in ordine anzitutto all'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni, il cui *deficit* dovrebbe a suo avviso essere coperto dal Tesoro, data la spiccata socialità dei servizi; sempre in tema di *deficit*, ritiene necessaria una adeguata revisione delle tariffe, specie per le stampe. Sollecita poi la attuazione dei compartimenti, demandando, nel frattempo, maggiori poteri decisionali agli organi periferici, e lo snellimento delle procedure per la costruzione e l'acquisto di nuovi edifici. Per quanto riguarda il personale, è opportuno che il reclutamento avvenga con concorsi al livello regionale, ai quali possano però partecipare tutti i cittadini italiani; au-

spica lo snellimento delle procedure per i trasferimenti ed una maggiore democratizzazione dei rapporti con l'amministrazione anche per i funzionari direttivi. Ritiene poi indispensabile l'emanazione di disposizioni per una interpretazione uniforme delle norme per l'assunzione di personale provvisorio. Conclude formulando alcune osservazioni per un miglior servizio telefonico.

Agli intervenuti replica quindi il relatore Mancini Antonio, che in particolare si dichiara personalmente favorevole alla proposta del deputato Cebrelli di costituire un Comitato di studio per la ristrutturazione delle aziende. In proposito, il Presidente Guerrini Giorgio assicura che valuterà attentamente la opportunità di dar corso a tale proposta.

Prende poi la parola il Ministro Bosco, che, dopo aver ringraziato il relatore per la sua accurata e approfondita esposizione, si dichiara anzitutto d'accordo sulla necessità di rivedere la struttura delle due aziende, che risultano ora anacronisticamente organizzate. Assicura che comunque ha intanto dato disposizione perché vengano sollecitamente istituiti i compartimenti secondo criteri organici e democratici, in modo da realizzare un efficace decentramento dei servizi.

Per quanto riguarda il *deficit* dell'amministrazione postale, ritiene indispensabile disporre la riduzione di alcuni costi senza influire negativamente sul servizio: in proposito illustra alcune iniziative che il Ministero intende adottare e dà ragione dei progetti in corso di studio intesi a facilitare lo smistamento e la distribuzione della posta.

Dopo aver accennato ai lusinghieri successi raggiunti dall'Italia in tema di trasmissioni telespaziali, il Ministro assicura che la meccanizzazione dei servizi è avviata in modo molto positivo sia nel settore postale sia in quello telefonico. Conclude, quindi, dichiarandosi disponibile per ogni ulteriore dibattito che si riterrà in futuro necessario e opportuno, convinto dell'assoluta necessità di una continua collaborazione fra Governo e Parlamento.

Il Ministro dichiara, infine, di accogliere come raccomandazione tutti gli ordini del giorno presentati. Il primo, a firma dei deputati Damico, Zucchini e Cebrelli, è relativo ai problemi di direzione e di gestione della RAI; il secondo, del deputato Brizioli, è inteso a garantire l'occupazione del personale delle centrali telefoniche soppresse o in via di soppressione; il terzo a firma dei deputati Cebrelli, Ceravolo Sergio e Tripodi Girolamo sollecita le misure necessarie alla ristruttura-

zione dei servizi; il quarto, quinto e sesto ordine del giorno anch'essi a firma dei deputati Cebrelli, Ceravolo Sergio e Tripodi Girolamo, sono relativi, rispettivamente: alla copertura del disavanzo dell'azienda delle poste e telegrafi; al non accoglimento di proposte di aumento delle tariffe telefoniche; al potenziamento del banco posta.

In fine di seduta la Commissione approva la proposta del relatore di esprimere parere favorevole sullo stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per il 1971 e dà mandato al relatore di stendere il parere stesso.

La Commissione delibera altresì di esprimere parere favorevole sul rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per lo esercizio finanziario 1969.

LA SEDUTA TERMINA ALLE 11,45.

Seduta pomeridiana.

IN SEDE LEGISLATIVA

GIOVEDÌ 8 OTTOBRE 1970, ORE 16,30. — *Presidenza del Presidente GUERRINI GIORGIO.* — Intervengono i Sottosegretari di Stato per la marina mercantile, Cervone, e per i trasporti e l'aviazione civile, Vincelli.

Disegno e proposte di legge:

Norme sulla navigazione da diporto ad uso privato (2338);

Felici ed altri: Titoli di abilitazione al comando di imbarcazioni da diporto (2149);

Durand de la Penne: Norme per la nautica da diporto (2257).

La Commissione procede all'esame degli articoli del testo predisposto dal Comitato ristretto. Su proposta del deputato Felici il titolo del provvedimento risulta il seguente: « Norme sulla navigazione da diporto ».

Sull'articolo 1 intervengono i deputati Ballarin e Durand de la Penne nonché il relatore Merli e il Sottosegretario Cervone. A conclusione la Commissione approva l'articolo 1 nel seguente testo predisposto dal Comitato ristretto:

CAPO PRIMO

DISPOSIZIONI GENERALI.

ART. 1.

Le disposizioni della presente legge si applicano alla navigazione da diporto nelle acque marittime ed in quelle interne.

È navigazione da diporto quella effettuata a scopi sportivi o ricreativi, dai quali esuli il fine di lucro.

In materia di navigazione da diporto, per tutto ciò che non sia espressamente previsto dalla presente legge, si applicano le disposizioni contenute nel Codice della navigazione, nei relativi regolamenti di esecuzione e nelle altre leggi speciali.

Ai fini della presente legge le costruzioni destinate alla navigazione da diporto sono denominate rispettivamente « imbarcazioni da diporto » se di stazza lorda fino alle 50 tonnellate e « navi da diporto » se di stazza lorda superiore alle 50 tonnellate.

È imbarcazione da diporto a vela con motore ausiliario quella il cui rapporto tra superficie velica totale in metri quadrati e potenza del motore in cavali è superiore a 2.

Ai fini della applicazione delle norme del Codice della navigazione, dei relativi regolamenti di esecuzione e delle altre leggi speciali, le imbarcazioni da diporto sono equiparate, ad ogni effetto, alle navi e ai galleggianti di stazza lorda non superiore alle 10 tonnellate se a propulsione meccanica, ed alle 25 in ogni altro caso, anche se l'imbarcazione supera detta stazza, fino al limite di 50 tonnellate.

Per potenza del motore, ai fini previsti dalla presente legge, si intende la potenza massima di esercizio, come accertata e definita secondo le norme approvate con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro dei trasporti e della aviazione civile.

Senza discussione la Commissione approva, poi, gli articoli 2, 3, 4, 5, 6 e 7 nel seguente testo del Comitato ristretto:

CAPO SECONDO

COSTRUZIONE DELLE IMBARCAZIONI DA DIPORTO.

ART. 2.

La dichiarazione di costruzione per le imbarcazioni da diporto di stazza lorda non superiore alle 5 tonnellate è facoltativa.

ART. 3.

I progetti per la costruzione di imbarcazioni da diporto di stazza lorda superiore alle 5 tonnellate devono essere firmati da persona

abilitata alla progettazione delle costruzioni navali.

Il titolare della ditta costruttrice deve indicare un responsabile della costruzione.

ART. 4.

I soci degli enti e delle associazioni nautiche riconosciuti a norma dell'articolo 44 possono costruire, per conto proprio o degli enti ed associazioni cui appartengono, purché non a fine di lucro, imbarcazioni da diporto di stazza lorda non superiore alle 25 tonnellate.

Per la progettazione delle imbarcazioni di cui al comma precedente si osserva la norma di cui al primo comma dell'articolo 3.

CAPO TERZO

ISCRIZIONE ED ABILITAZIONE ALLA NAVIGAZIONE DELLE IMBARCAZIONI E DELLE NAVI DA DIPORTO.

ART. 5.

Le imbarcazioni da diporto sono iscritte in registri conformi al modello approvato con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. Tali registri sono tenuti dalle capitanerie di porto, dagli uffici circondariali marittimi nonché dagli uffici locali marittimi e dalle delegazioni di spiaggia, per le imbarcazioni della navigazione marittima, e dalle direzioni compartimentali, dagli uffici provinciali e dagli ispettorati di porto della motorizzazione civile, per le imbarcazioni della navigazione interna.

Le navi da diporto sono iscritte in registri conformi al modello approvato con decreto del Ministro della marina mercantile, tenuti dalle capitanerie di porto e dagli uffici circondariali marittimi.

Ai fini previsti dall'articolo 315, primo comma, n. 2, del regolamento di esecuzione del Codice della navigazione civile, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, ove l'imbarcazione da diporto da iscrivere sia stata prodotta in serie è sufficiente la presentazione all'autorità competente di copia del certificato di stazza del prototipo dell'imbarcazione stessa.

ART. 6.

Le imbarcazioni e le navi da diporto nazionali armate all'estero e destinate permanentemente alla navigazione in acque straniere, sono iscritte nei registri di cui al precedente articolo, tenuti dall'autorità consolare.

ART. 7.

Gli stranieri e le società estere possono ottenere l'iscrizione di imbarcazioni e navi da diporto di loro proprietà nei registri di cui all'articolo 5, purché eleggano domicilio presso l'autorità consolare dello Stato al quale appartengono o presso un ente od associazione nautica riconosciuti a norma dell'articolo 44.

Sull'articolo 8 prendono la parola i deputati Ballarin e Durand de la Penne, il Presidente Guerrini Giorgio, il relatore Merli e i Sottosegretari Cervone e Vincelli. A conclusione la Commissione approva il seguente articolo 8 nel testo del Comitato ristretto:

ART. 8.

Ferma restando l'osservanza delle norme sulla sicurezza della navigazione e della vita umana in mare, le imbarcazioni e le navi da diporto sono abilitate alla navigazione, mediante rilascio di apposita licenza, nei seguenti limiti:

- a) nelle acque interne ed in quelle marittime entro tre miglia dalla costa;
- b) nelle acque interne e in quelle marittime entro venti miglia dalla costa;
- c) nelle acque marittime oltre venti miglia dalla costa.

La licenza che abilita alla navigazione le imbarcazioni di diporto entro i limiti di cui alle lettere a) e b) del comma precedente è rilasciata dalle capitanerie di porto, dagli uffici circondariali marittimi, nonché dagli uffici marittimi minori a ciò delegati, dalle direzioni compartimentali della motorizzazione civile e dagli uffici dipendenti.

La licenza che abilita le imbarcazioni da diporto alla navigazione di cui alla lettera c) del primo comma del presente articolo, e quella che abilita alla navigazione le navi da diporto sono rilasciate dalle capitanerie di porto, dagli uffici circondariali marittimi, nonché dagli altri uffici marittimi minori a ciò delegati.

Senza ulteriore discussione la Commissione approva, poi, gli articoli 9, 10, 11 e 12 nel testo predisposto dal Comitato ristretto che risulta il seguente:

ART. 9.

La licenza che abilita alla navigazione entro i limiti indicati alle lettere a) e b) dell'articolo 8 è conforme al modello approvato dal

Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.

La licenza che abilita alla navigazione di cui alla lettera *c*) dell'articolo 8 è conforme al modello approvato dal Ministro della marina mercantile.

La licenza di cui al primo comma dell'articolo 8 è sottoposta ogni due anni al visto di convalida. Essa è rinnovata in caso di modifica della stazza, numero ed uffici di iscrizione, ovvero del tipo e delle caratteristiche principali dello scafo e dell'apparato motore dell'imbarcazione o nave da diporto.

Oltre all'autorizzazione di cui all'articolo 10, ai risultati degli accertamenti indicati dall'articolo 12 ed alle condizioni di idoneità stabilite dall'articolo 33, sulla licenza sono annotati gli atti costitutivi, traslativi ed estintivi della proprietà e degli altri diritti reali di godimento e di garanzia sulle imbarcazioni e navi da diporto, ferma restando l'osservanza del disposto di cui agli articoli 249, 250, 251 primo comma, 252, 253, 254, 265 primo comma e 257 del Codice della navigazione.

Sia la licenza che gli altri documenti prescritti dalla presente legge devono essere tenuti a bordo in originale. In navigazione nelle acque territoriali la licenza può essere tenuta in copia fotostatica autenticata dall'ufficio che ne ha rilasciato l'originale, secondo le disposizioni impartite dal Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, fermo restando l'obbligo di presentare l'originale alla competente autorità marittima e della navigazione interna che ne faccia richiesta.

ART. 10.

L'autorizzazione a recarsi all'estero è rilasciata dall'ufficio di iscrizione dell'imbarcazione o nave da diporto, ed è annotata sulla licenza di cui all'articolo 8.

Essa ha durata biennale ed è regolata con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.

ART. 11.

Le imbarcazioni e le navi da diporto sono contraddistinte dalla sigla dell'ufficio e dal numero di iscrizione. Il proprietario ha facoltà di contraddistinguere l'imbarcazione o nave da diporto anche con un nome che dovrà essere differente da ogni altro già registrato nel medesimo circondario marittimo o zona della navigazione interna.

ART. 12.

L'abilitazione delle imbarcazioni da diporto alla navigazione entro i limiti di cui all'articolo 8, lettere *a*) e *b*), è stabilita dal capo del circondario marittimo o da un funzionario da lui delegato, ovvero dalla direzione compartimentale della motorizzazione civile o uffici dipendenti, previa visita di accertamento effettuata con la osservanza delle norme tecniche e delle direttive emanate dal Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.

L'abilitazione delle navi da diporto e delle imbarcazioni nei casi non contemplati dal precedente comma è stabilita dal capo del circondario marittimo o da un funzionario da lui delegato, assistito, quando occorra, da un ingegnere o perito del Registro italiano navale.

Le visite periodiche sono effettuate ogni cinque anni; quelle occasionali quando, a seguito dei danni subiti dall'imbarcazione o nave da diporto, o per mutamenti apportati allo scafo o all'apparato motore di propulsione, siano mutate le condizioni di navigabilità o di sicurezza.

Passando all'esame dell'articolo 13, intervengono i deputati Ballarin, Durand de la Penne, Felici e Zucchini, il relatore Merli e il Sottosegretario Cervone. A conclusione la Commissione, dopo aver approvato tre emendamenti proposti dal deputato Felici, approva l'articolo 13 nel seguente testo:

ART. 13.

I natanti comunemente denominati jole, pattini, sandolini, mosconi e simili, non provvisti di motore, sono esclusi dall'obbligo della iscrizione di cui all'articolo 5 e della relativa licenza.

Sono egualmente esclusi dall'obbligo richiamato al comma precedente, le lance, le lancette, i canotti pneumatici nonché le altre imbarcazioni di lunghezza non superiore a 5 metri, anche se provvisti di motore della potenza non superiore a 20 cavalli o di vela di superficie complessivamente non superiore, in opera, a 14 metri quadrati.

Ferma restando l'osservanza delle norme sulla sicurezza della navigazione e della vita umana in mare, i natanti di cui al primo comma possono navigare entro il limite di un miglio dalla costa, mentre quelli di cui al secondo comma possono navigare entro il limite di tre miglia.

È in facoltà dell'autorità marittima di ridurre o di estendere il limite per i natanti di cui al primo comma e di stabilire i limiti di velocità e le zone di specchio acqueo nelle quali non sia consentita la circolazione.

L'articolo 14 è approvato senza discussione nel seguente testo del Comitato ristretto:

ART. 14.

In occasione di manifestazioni sportive e relativi allenamenti, le imbarcazioni da diporto ammesse a parteciparvi dalla Federazione italiana della vela o dalla Federazione italiana motonautica, possono essere autorizzate a navigare, sia nelle acque marittime che in quelle interne, anche se sprovviste della licenza di cui all'articolo 8, secondo le modalità stabilite dall'autorità competente.

L'articolo 15, invece, a seguito dell'approvazione di un emendamento proposto dal Governo risulta così formulato:

ART. 15.

I motori amovibili di qualsiasi potenza, da applicare alle imbarcazioni destinate alla navigazione marittima ed a quella interna, sono soggetti a collaudo da parte delle competenti autorità.

In occasione del collaudo sono accertate la potenza massima di esercizio e quella fiscale.

I dati relativi agli accertamenti di cui al comma precedente sono annotati nel certificato per l'uso del motore.

Il certificato rilasciato dal capo del circondario marittimo per l'uso del motore è valido anche per le acque interne, e quello rilasciato dalla direzione compartimentale della motorizzazione civile è valido anche per le acque marittime; esso è conforme al modello approvato con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto col Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.

Anche l'articolo 16 è approvato con un emendamento proposto dal Governo e risulta pertanto così formulato.

ART. 16.

Ai cantieri navali, ai costruttori di motori marini ed alle aziende di vendita può essere rilasciata dal capo del circondario marittimo o dalla direzione compartimentale della motorizzazione civile, nei limiti delle rispettive

competenze stabilite dall'articolo 8, l'autorizzazione per la navigazione temporanea di prova, dimostrativa o di trasferimento. L'atto di autorizzazione vale a tutti gli effetti come documento di bordo.

L'imbarcazione o la nave da diporto che fruisce di tale autorizzazione deve essere comandata o condotta da persona abilitata e dipendente dell'ente o ditta intestataria dell'autorizzazione medesima.

Senza discussione è approvato, poi, il seguente articolo 17 nel testo del Comitato ristretto:

ART. 17.

Le imbarcazioni e le navi da diporto per le quali il procedimento di iscrizione nei registri di cui all'articolo 5 non sia ancora concluso possono essere abilitate alla navigazione marittima ed a quella interna, nei limiti fissati dal precedente articolo 8, dai rispettivi uffici di iscrizione.

Il periodo di validità della licenza provvisoria non può essere superiore a 40 giorni.

Sull'articolo 18 intervengono i deputati Ballarin, Felici e Durand de la Penne, il relatore Merli e il Sottosegretario Cervone.

La Commissione, dopo aver approvato un emendamento Felici, un emendamento Ballarin ed un emendamento Durand de la Penne, approva l'articolo 18 nel seguente testo:

CAPO QUARTO

COMANDO E CONDOTTA DI IMBARCAZIONI E NAVI DA DIPORTO.

ART. 18.

Non è richiesta alcuna abilitazione per comandare o condurre:

a) i natanti e le imbarcazioni di cui all'articolo 13 e, in genere, le imbarcazioni a remi;

b) le imbarcazioni di stazza lorda fino a 3 tonnellate purché non provviste di motore entro o fuoribordo di potenza superiore a 20 cavalli, per navigazione entro 3 miglia dalla costa, se condotte da chi abbia compiuto gli anni 18;

c) imbarcazioni da diporto a vela fino alla stazza lorda di 3 tonnellate, entro i limiti consentiti alle navi costiere, se condotte da chi abbia compiuto gli anni 18, o entro le 3 miglia, se condotte da chi abbia compiuto gli anni 14.

In occasione di regate e relativi allenamenti organizzati dalla Federazione italiana della vela o dai circoli nautici velici da questa riconosciuti, il limite di 3 tonnellate per le imbarcazioni da diporto a vela è elevato a 25, anche al di fuori dei limiti consentiti alle navi costiere.

Senza discussione è approvato l'articolo 19 nel testo del Comitato ristretto:

ART. 19.

Al di fuori dei casi previsti dal precedente articolo non si possono comandare o condurre imbarcazioni o navi da diporto senza avere conseguito la prescritta abilitazione.

Coloro che sono in possesso di un titolo professionale marittimo, sia per il traffico sia per la pesca, o della navigazione interna, possono comandare o condurre imbarcazioni e navi da diporto, nei limiti della abilitazione prevista dai rispettivi titoli.

Coloro che sono in possesso di un titolo professionale marittimo per la condotta di motori a combustione interna o a scoppio, sono abilitati alla conduzione di motori installati sulle imbarcazioni da diporto, qualunque ne sia la potenza.

Coloro che sono in possesso almeno del titolo professionale marittimo di motorista abilitato possono condurre motori a combustione interna o a scoppio, installati sulle navi da diporto.

Dopo interventi dei deputati Ballarin e Felici, del relatore Merli e del Sottosegretario Cervone, la Commissione approva l'articolo 20 nel testo del Comitato ristretto con un emendamento proposto dal Governo.

L'articolo 20 risulta, pertanto, così formulato:

ART. 20.

Le abilitazioni al comando ed alla condotta di imbarcazioni da diporto sono rilasciate per:

a) imbarcazioni a vela ed imbarcazioni a vela con motore ausiliario di stazza lorda superiore a tre tonnellate, per la navigazione entro 20 miglia dalla costa;

b) imbarcazioni a vela ed imbarcazioni a vela con motore ausiliario di stazza lorda superiore a tre tonnellate per la navigazione oltre 20 miglia dalla costa;

c) imbarcazioni a motore di stazza lorda superiore a tre tonnellate o comunque provviste di motore entro o fuoribordo di potenza

superiore a 20 cavalli, per la navigazione entro 20 miglia dalla costa;

d) imbarcazioni a motore di stazza lorda superiore a tre tonnellate o comunque provviste di motori entro o fuoribordo di potenza superiore a 20 cavalli, per la navigazione oltre 20 miglia dalla costa.

L'abilitazione al comando o alla condotta delle imbarcazioni da diporto può essere congiunta con l'abilitazione alla condotta del motore.

Per il comando delle navi da diporto e per la condotta dei motori delle imbarcazioni da diporto sono previste apposite abilitazioni.

La composizione delle commissioni, nonché i programmi e le modalità di svolgimento degli esami per il conseguimento delle abilitazioni previste dal presente articolo, sono stabiliti dal Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.

L'articolo 21 è approvato nel testo del Comitato ristretto con un emendamento aggiuntivo del Governo per cui risulta così formulato:

ART. 21.

I documenti di abilitazione al comando ed alla condotta di imbarcazioni e navi da diporto sono denominati patenti.

Le patenti per il comando e la condotta delle imbarcazioni indicate alle lettere a) e c) dell'articolo 20 sono rilasciate dalle capitanerie di porto, dagli uffici circondariali marittimi e dalle altre autorità marittime a ciò delegate, nonché dalle direzioni compartimentali della motorizzazione civile.

Le patenti per il comando e la condotta delle imbarcazioni indicate alle lettere b) e d), nonché quella per il comando delle navi da diporto sono rilasciate dalle capitanerie di porto e dagli uffici circondariali marittimi.

Le patenti sono conformi ai modelli approvati con decreti del Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile per il comando e la condotta delle imbarcazioni indicate alle lettere a) e c) dell'articolo 20 nonché per la condotta dei motori delle imbarcazioni, e dal Ministro della marina mercantile per il comando e la condotta delle imbarcazioni indicate alle lettere b) e d) dell'articolo 20 e per il comando delle navi da diporto.

L'articolo 22, dopo interventi dei deputati Ballarin, Durand de la Penne e Felici e del

relatore Merli, è approvato nel seguente nuovo testo proposto dal deputato Ballarin:

ART. 22.

Gli enti e le associazioni nautiche riconosciuti a norma dell'articolo 44 possono essere autorizzati a gestire scuole di guida nautica e a rilasciare quindi ai frequentanti aventi ottenuto esito positivo nell'esame finale, presente il rappresentante dell'autorità marittima o della motorizzazione civile locale, le patenti per il comando e la condotta delle imbarcazioni di cui alle lettere a), b) e c) dell'articolo 20.

Le modalità per il rilascio delle patenti di cui all'articolo precedente sono stabilite dal Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.

L'articolo 23, sul quale interviene il deputato Ballarin, il relatore Merli e il Sottosegretario Cervone, è approvato nel seguente testo proposto dal Comitato ristretto:

ART. 23.

Per essere ammessi agli esami per il conseguimento delle abilitazioni di cui all'articolo 20 gli interessati devono aver compiuto gli anni 18 per l'abilitazione al comando o alla condotta delle imbarcazioni da diporto ed alla condotta del motore, e gli anni 24 per l'abilitazione al comando delle navi da diporto.

Senza discussione la Commissione approva, poi, gli articoli 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31 e 32 nel testo proposto dal Comitato ristretto. Gli articoli risultano così formulati:

ART. 24.

Non sono ammessi agli esami per le abilitazioni di cui all'articolo 20 i delinquenti abituali, professionali o per tendenza e coloro che siano sottoposti a misure amministrative di sicurezza personale ed alle misure di prevenzione previste dall'articolo 3 della legge 27 dicembre 1956, n. 1423.

Non sono, inoltre, ammessi agli esami per le abilitazioni di cui all'articolo 20 coloro che abbiano riportato condanna superiore ad anni 5 di reclusione o più condanne che superino complessivamente tale limite, nonché coloro che abbiano riportato condanna per uno dei delitti previsti e puniti dal Codice della navigazione o per reati previsti dalla legge 17 luglio 1942, n. 907, dalla legge 22 ottobre

1954, n. 1041, nonché dal decreto-legge 6 giugno 1956, n. 477, convertito con modificazioni nella legge 25 luglio 1956, n. 786.

ART. 25.

Non sono ammessi agli esami di cui al precedente articolo 20 coloro che siano affetti da malattie o minorazioni fisiche o psichiche che impediscano di svolgere con sicurezza le mansioni inerenti al titolo cui si riferisce lo esame.

I relativi accertamenti sono effettuati nei modi stabiliti con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile ed il Ministro della sanità.

ART. 26.

L'esercizio dell'attività professionale di istruttore per il conseguimento delle abilitazioni previste dall'articolo 20 è sottoposto al controllo delle autorità marittime e del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, secondo le rispettive competenze.

ART. 27.

Nel corso di istruzioni pratiche, accanto all'aspirante ad una delle abilitazioni di cui all'articolo 20 deve trovarsi, in funzione di istruttore, persona munita di abilitazione di tipo almeno pari a quella che l'interessato aspira a conseguire.

Per poter partecipare alle istruzioni pratiche l'aspirante deve essere nelle condizioni previste dall'articolo 25.

Nel corso delle istruzioni pratiche il comando e la condotta della imbarcazione o nave da diporto rimane in ogni caso affidata all'istruttore il quale ne ha la responsabilità ad ogni effetto.

ART. 28.

Gli ufficiali di vascello, gli ufficiali del corpo delle capitanerie di porto e gli ufficiali della Guardia di finanza in attività di servizio, qualificati comandanti di unità navali possono conseguire senza esami le abilitazioni di cui all'articolo 20.

Gli ufficiali del corpo equipaggi militari marittimi dei ruoli servizi nautici e portuali ed i sottufficiali delle categorie di nocchiere e nocchiere di porto, nonché i sottufficiali del contingente di mare dell'Arma dei carabinieri, del Corpo delle guardie di pubblica sicurezza e della Guardia di finanza qualificati

nocchieri abilitati al comando ed i sottufficiali del Corpo nazionale dei vigili del fuoco padroni di barca, possono conseguire senza esami le abilitazioni di cui all'articolo 20, lettere *c*) e *d*) se abbiano compiuto almeno 24 mesi di imbarco.

ART. 29.

Il Ministro della marina mercantile e quello dei trasporti e dell'aviazione civile possono disporre, in ogni tempo, con decreto interministeriale, revisioni generali o parziali delle patenti.

ART. 30.

La patente è revocata se l'abilitato non è più idoneo per la perdita di uno dei requisiti fisici, psichici o morali di cui agli articoli 24 e 25.

ART. 31.

Nel caso di condanna per i delitti di omicidio colposo o di lesioni colpose gravissime, derivanti dalla violazione delle norme sul comando o la condotta di imbarcazioni e navi da diporto o sulla condotta dei motori, il giudice dispone, con la sentenza, la sospensione della patente fino a tre anni e, in casi particolarmente gravi, la revoca. In tale ipotesi non può essere rilasciata una nuova patente.

Il giudice può, altresì, disporre la sospensione della patente fino a due anni nel pronunciare sentenza di condanna alla reclusione o all'arresto non inferiori ad un anno per delitti contro la incolumità pubblica, di cui al titolo VI del Libro II del Codice penale, o per i reati previsti e puniti dalla parte terza del Codice della navigazione.

ART. 32.

La patente è sospesa dalla competente autorità marittima o della navigazione interna quando sia iniziato procedimento penale a carico dell'abilitato per i delitti di omicidio colposo e lesioni gravissime colpose derivanti dalla violazione delle norme sul comando o sulla condotta di imbarcazioni o navi da diporto, o per i delitti contro l'incolumità pubblica di cui al titolo VI del libro II del Codice penale o per i reati di cui alla parte III del Codice della navigazione.

L'inizio e l'esito del procedimento penale sono comunicati dall'autorità giudiziaria a quella che ha proceduto al rilascio della patente.

La sospensione della patente disposta nella ipotesi indicata al primo comma può essere revocata dal giudice nel corso del processo, anche nella fase istruttoria; nel caso in cui vengano meno gli indizi a carico dell'imputato.

La patente può infine essere sospesa in uno dei seguenti casi:

a) assunzione del comando o della condotta di imbarcazione o nave da diporto in stato di ubriachezza o sotto l'effetto di altre sostanze inebrianti o stupefacenti;

b) condanna, per tre volte, per ubriachezza od abuso di sostanze stupefacenti o per contravvenzione alle disposizioni della presente legge o a quelle che regolano la navigazione;

c) quando l'abilitato commetta atti di imprudenza o di imperizia tali da compromettere l'incolumità pubblica e da produrre danni;

d) per motivi di pubblica sicurezza, su richiesta del prefetto.

La durata della sospensione della patente non può superare il periodo di un anno nei casi indicati alle lettere *a*) *b*) e *d*) e quello di tre mesi nel caso indicato alla lettera *c*) del comma precedente.

Contro i provvedimenti di sospensione di cui al quarto comma del presente articolo è ammesso ricorso al Ministro competente.

I provvedimenti di sospensione sono annotati sulla patente.

Dopo interventi dei deputati Durand de la Penne e Ballarin, del relatore Merli e del Sottosegretario Cervone anche l'articolo 33 è approvato nel seguente testo del Comitato ristretto:

CAPO QUINTO

COMANDANTE ED EQUIPAGGIO DELLA IMBARCAZIONE E DELLA NAVE DA DIPORTO.

ART. 33.

L'autorità che abilita alla navigazione la imbarcazione e la nave da diporto stabilisce ed annota, sulla licenza di cui all'articolo 8, al momento del suo rilascio, il numero minimo delle persone componenti l'equipaggio nonché il numero massimo delle persone trasportabili.

L'articolo 34, dopo l'approvazione di un emendamento soppressivo proposto dal Sottosegretario Cervone e di un emendamento ag-

giuntivo del deputato Ballarin, è approvato nel seguente nuovo testo:

ART. 34.

Quando, a giudizio dell'autorità marittima o della motorizzazione civile, le sistemazioni di bordo lo consentano il comando e la condotta della imbarcazione da diporto e la condotta del motore possono essere contemporaneamente assunti da una sola persona.

L'articolo 35, sul quale intervengono il deputato Ballarin, il relatore Merli e il Sottosegretario Cervone, è approvato nel seguente testo proposto dal Comitato ristretto:

ART. 35.

I servizi di bordo delle imbarcazioni da diporto possono essere svolti dalle persone imbarcate in qualità di passeggeri, anche se non cittadini italiani, purché abbiano compiuto il 16° anno di età, per i servizi di coperta, camera e cucina, ed il 18° anno di età, per i servizi di macchina.

I servizi di bordo delle navi da diporto sono svolti dal personale iscritto nelle matricole della gente di mare e della navigazione interna.

I servizi complementari di bordo possono essere svolti dalle persone imbarcate sulle navi da diporto, in qualità di passeggeri, anche se non cittadini italiani, purché abbiano compiuto il 16° anno di età.

L'articolo 36, dopo l'approvazione di un emendamento del deputato Ballarin risulta così formulato:

ART. 36.

Al personale appartenente alla gente di mare ed a quello della navigazione interna che presti servizio a bordo di imbarcazioni o di navi da diporto avvalendosi di una delle abilitazioni previste dall'articolo 20, non è riconosciuta la navigazione compiuta solo agli effetti professionali previsti dal Codice della navigazione e dai relativi regolamenti di esecuzione.

Gli articoli 37 e 38 sono, poi, approvati, senza discussione, nel seguente testo proposto dal Comitato ristretto:

ART. 37.

I nominativi del personale iscritto nelle matricole della gente di mare e della navi-

gazione interna, arruolato sulle imbarcazioni e sulle navi da diporto sono trascritti su apposito documento conforme al modello approvato con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.

ART. 38.

Gli stranieri muniti di un titolo di abilitazione o documento riconosciuto equivalente dallo Stato di appartenenza, possono comandare o condurre, purché a titolo gratuito, imbarcazioni e navi da diporto iscritte nei registri di cui all'articolo 5, entro i limiti dell'abilitazione medesima.

Il titolo o documento di cui al comma precedente deve essere tenuto a bordo.

Le disposizioni dei commi precedenti si applicano anche nei confronti dei cittadini italiani residenti all'estero.

Dopo un intervento del deputato Zucchini, al quale replicano il relatore Merli e il Sottosegretario Cervone, anche l'articolo 39 è approvato nel testo del Comitato ristretto:

CAPO SESTO

DISPOSIZIONI PENALI.

ART. 39.

Salvo che il fatto non costituisca reato previsto dal Codice penale e dalla parte terza del Codice della navigazione, chiunque non osservi una disposizione della presente legge è punito con la pena dell'ammenda da lire 10.000 a lire 200.000.

Alla medesima pena soggiace chiunque non osserva un provvedimento legale dato dalla autorità marittima in materia di polizia della navigazione da diporto.

All'articolo 40 sono approvati alcuni emendamenti aggiuntivi proposti dal Governo; esso risulta pertanto così formulato:

ART. 40.

Nelle contravvenzioni per le quali si debba applicare la sola pena dell'ammenda prevista dall'articolo 39, prima che il decreto di condanna sia divenuto esecutivo o, quando sia stata fatta opposizione, prima dell'apertura del dibattito innanzi all'autorità giudiziaria di primo grado, il contravventore, qualora non

sia recidivo, può presentare domanda di oblazione al comandante del porto o al direttore compartimentale della motorizzazione civile competente per l'accertata infrazione.

Il comandante del porto o il direttore compartimentale della motorizzazione civile, ricevuta la domanda di oblazione richiede, qualora occorra, gli atti del procedimento all'autorità giudiziaria e determina, discrezionalmente, ed entro i limiti della ammenda stabilita dall'articolo precedente, la somma che l'istante deve pagare per l'oblazione e per le spese, fissando il termine entro il quale il pagamento deve essere eseguito, sotto pena di decadenza dal beneficio dell'oblazione.

Il provvedimento del comandante del porto o del direttore compartimentale della motorizzazione civile è notificato o comunicato verbalmente all'interessato. Nel caso di comunicazione verbale, il funzionario che vi ha proceduto ne fa attestazione sull'originale del provvedimento.

Il pagamento della somma stabilita per la oblazione e per le relative spese, eseguito nel termine prescritto, estingue il reato.

L'articolo 41 è approvato con alcuni emendamenti proposti dai deputati Zucchini e Ballarin. Esso risulta del seguente tenore:

CAPO SETTIMO

REGIME TRIBUTARIO.

ART. 41.

Al numero d'ordine 190 (n. 83) della tabella A allegata al testo unico delle disposizioni in materia di tasse sulle concessioni amministrative, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 1° marzo 1961, n. 121, sono aggiunti i seguenti numeri d'ordine:

190-*bis* - Abilitazione delle imbarcazioni e delle navi da diporto alla navigazione.

a) con licenza:

1) per imbarcazioni da diporto, tassa dovuta lire 3.000;

2) per navi da diporto, tassa dovuta lire 20.000;

b) con autorizzazione temporanea o licenza provvisoria:

per imbarcazioni e navi da diporto, tassa dovuta lire 2.500.

190-*ter* - Certificato di collaudo di motori amovibili, tassa dovuta lire 1.500.

L'articolo 42 è approvato con un emendamento del deputato Ballarin e risulta, quindi, così formulato:

ART. 42.

Il numero d'ordine 195 (n. 5) della tabella A allegata al testo unico di cui all'articolo precedente è sostituito dal seguente:

195.5 - Rilascio e vidimazione di patenti:

a) per il comando o la condotta di imbarcazioni da diporto:

tassa di rilascio lire 5.000;

b) per il comando di navi da diporto:

tassa di rilascio lire 10.000;

tassa di vidimazione lire 3.000.

Le disposizioni di cui ai numeri 14 e 15 del numero di ordine 212 della tabella A allegata al testo unico di cui all'articolo 41 sono abrogate.

L'articolo 43 è approvato con un emendamento proposto dal relatore Merli e risulta, quindi, del seguente tenore:

ART. 43.

L'articolo 52 della legge 9 febbraio 1963, n. 83, è sostituito dal seguente:

ART. 52. — (*Tassa di ammissione agli esami per il conseguimento delle abilitazioni relative alla navigazione da diporto*).

L'ammissione agli esami per il conseguimento delle abilitazioni riguardanti la navigazione da diporto è subordinata al pagamento di una tassa:

a) di lire 10.000 se l'abilitazione concerne il comando o la condotta di imbarcazioni da diporto;

b) di lire 50.000 se l'abilitazione concerne il comando di navi da diporto;

c) di lire 3.000 se l'abilitazione concerne la condotta di motori.

La Commissione approva, quindi, il seguente articolo aggiuntivo proposto dal Governo:

ART. 43-*bis*.

Per le prestazioni e i servizi da richiedere agli organi competenti gli interessati sono tenuti al pagamento dei diritti e dei compensi previsti nella tabella annessa alla presente legge.

Le modalità di pagamento e riscossione dei diritti e dei compensi di cui al comma precedente saranno stabilite dal regolamento di attuazione della presente legge.

I diritti ed i compensi previsti dalla Tabella D) ai commi 5, 6, 7 e 8, del decreto-legge 31 luglio 1954, n. 533, convertito nella legge 26 settembre 1954, n. 869, per la navigazione marittima, e dalla Tabella VI/A, allegata al decreto-legge 21 dicembre 1966, n. 1090, convertito nella legge 16 febbraio 1967, n. 14, per la navigazione interna, non si applicano in materia di navigazione da diporto.

Sull'articolo 44 interviene il deputato Durand de la Penne, al quale fornisce chiarimenti il Sottosegretario Cervone. A conclusione l'articolo è approvato nel seguente testo proposto dal Comitato ristretto:

CAPO OTTAVO

DISPOSIZIONI COMPLEMENTARI.

ART. 44.

Le disposizioni e le modalità necessarie per il riconoscimento di enti od associazioni nautiche per gli effetti previsti dalla presente legge sono stabilite con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.

A seguito dell'approvazione dell'articolo 43-bis, risultano soppressi gli articoli 45, 46 e 47 del Comitato ristretto.

La Commissione approva, poi, senza discussione gli articoli 48 e 49 nel testo del Comitato ristretto:

ART. 48.

Alle imbarcazioni da diporto non si applicano le disposizioni di cui agli articoli 274, 275, 276 e 277 del Codice della navigazione.

Ai natanti da diporto indicati all'articolo 13 non si applicano le disposizioni di cui agli articoli da 232 a 375 del Codice della navigazione.

ART. 49.

La responsabilità verso terzi derivante dalla circolazione dei natanti e delle imbarcazioni di cui all'articolo precedente è regolata dall'articolo 2054 del Codice civile.

Si applica la prescrizione stabilita dal secondo comma dell'articolo 2947 dello stesso codice.

L'articolo 50 è poi approvato con un emendamento del deputato Durand de la Penne e risulta così formulato:

ART. 50.

Le disposizioni della legge 24 dicembre 1969, n. 990, si estendono a tutte le imbarcazioni da diporto quali definite dall'articolo 1, quarto comma, della presente legge, esclusi i natanti di cui al primo comma dell'articolo 13 e comprese invece le imbarcazioni indicate all'articolo 401 del regolamento di esecuzione al codice della navigazione, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328.

Le disposizioni della legge 24 dicembre 1969, n. 990, si applicano ai motori amovibili di potenza superiore ai 3 cavalli vapore, previsti dall'articolo 15 della presente legge, indipendentemente dall'imbarcazione alla quale vengono applicati.

La disposizione dell'articolo 6 della legge 24 dicembre 1969, n. 990, è estesa ai motori muniti di certificato di uso straniero o di altro documento equivalente, emesso all'estero, che siano impiegati nelle acque territoriali nazionali.

La Commissione approva, altresì, il seguente articolo aggiuntivo proposto dal deputato Durand de la Penne e sul quale interviene il deputato Ballarin:

ART. 50-bis.

Su tutte le imbarcazioni da diporto a vela od a motore di stazza lorda superiore alle 25 tonnellate è fatto obbligo di installare un impianto ricetrasmittente in radiofonia, secondo le norme che saranno stabilite dall'autorità competente.

L'articolo 51, modificato a seguito dell'approvazione di due emendamenti proposti dal Governo e dal deputato Durand de la Penne, è approvato nel seguente testo:

CAPO NONO

DISPOSIZIONI TRANSITORIE E FINALI.

ART. 51.

Chi ha conseguito in base alle disposizioni vigenti prima della entrata in vigore della presente legge l'abilitazione al comando delle navi indicate all'articolo 213 del Codice della navigazione, può conseguire l'abilitazione prevista dalla lettera b) dell'articolo 20 della presente legge senza sostenere gli esami prescritti dalla stessa, fermi restando gli altri requisiti personali previsti dalla presente legge.

Chi ha conseguito l'abilitazione di cui all'articolo 16 del regio decreto 9 maggio 1932, n. 813, può conseguire l'abilitazione a comandare o condurre imbarcazioni da diporto di stazza lorda non superiore alle 25 tonnellate, in navigazione oltre le 20 miglia dalla costa, senza sostenere gli esami prescritti dalla presente legge, fermi restando gli altri requisiti personali previsti da quest'ultima.

Gli articoli 52 e 53 sono approvati senza discussione nel seguente testo del Comitato ristretto:

ART. 52.

L'abilitazione a condurre motori, conseguita a norma del regio decreto 9 maggio 1932, n. 813, conserva la sua validità ed esenta il titolare, per la parte concernente la condotta del motore, dall'esame previsto dall'articolo 20.

ART. 53.

Le abilitazioni conseguite in base alle disposizioni vigenti anteriormente all'entrata in vigore della presente legge devono essere sostituite con quelle indicate dall'articolo 51 nel termine di tre anni.

L'articolo 54, dopo l'approvazione di un emendamento proposto dal Governo, risulta così formulato:

ART. 54.

Nei sei mesi successivi all'entrata in vigore della presente legge l'importazione dall'estero di imbarcazioni e navi da diporto battenti bandiera straniera da almeno sei mesi prima dell'entrata in vigore della legge medesima, in deroga alle norme vigenti, è consentita franco valuta e previo pagamento di tassa fissa pari all'1 per cento del valore corrente, sostitutiva di ogni altra tassa od imposta.

Gli articoli 55 e 56 sono approvati nel testo del Comitato ristretto:

ART. 55.

Le disposizioni della presente legge che richiedano, per la loro applicazione, l'emanazione di norme esecutive, non entrano in vigore fino a quando dette norme non sono state emanate.

Le norme di esecuzione saranno emanate con decreto del Presidente della Repubblica, entro un anno dall'entrata in vigore della presente legge, su proposta del Ministro della

marina mercantile, di concerto con il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.

ART. 56.

Con l'entrata in vigore della presente legge sono abrogate le disposizioni contrarie ed incompatibili con la medesima.

Infine, la Commissione approva la seguente tabella prevista dall'articolo 43-bis:

TABELLA DEI TRIBUTI PER LE PRESTAZIONI ED I SERVIZI RESI DAGLI ORGANI COMPETENTI IN MATERIA DI NAVIGAZIONE DA DIPORTO.

	Tassa
1. - Visite di accertamento e stazzatura imbarcazioni	5.000
2. - Visite di accertamento e stazzatura navi	10.000
3. - Ristazzatura imbarcazioni e navi	2.000
4. - Visite periodiche ed occasionali imbarcazioni	3.000
5. - Visite periodiche ed occasionali navi	5.000
6. - Omologazione prototipi navi e imbarcazioni e rilascio certificazioni di collaudo	50.000
7. - Collaudo prototipi motori e rilascio di certificazioni di collaudo e potenza	50.000
8. - Esami per il conseguimento dell'abilitazione al comando e alla condotta di imbarcazioni	2.000
9. - Esami per il conseguimento dell'abilitazione al comando di navi	5.000
10. - Esami per il conseguimento dell'abilitazione alla conduzione di motori	3.000
11. - Iscrizione nei registri di navi e imbarcazioni (per dichiarazione di costruzione, prima iscrizione, trasferimento)	1.000
12. - Rinnovo licenze	1.000
13. - Trascrizione nei registri di atti relativi alla proprietà e di altri atti e domande per i quali occorre la trascrizione, nonché iscrizione o cancellazione di ipoteche; rilascio estratto matricolare o copia di un documento	1.000
14. - Rilascio duplicati	1.000
15. - Autorizzazione per la navigazione temporanea di prova e licenza provvisoria di navigazione	1.000

Il Presidente Guerrini si riserva di procedere al coordinamento del testo.

La Commissione approva, poi, un ordine del giorno Ballarin ed altri, accolto dal Governo, che invita il Governo a presentare nel termine più breve possibile proposte di modifica delle norme del Codice della navigazione che si riferiscono ai titoli professionali per la pesca e per il traffico locale.

Dopo dichiarazioni di voto contrario dei deputati Ballarin e Zucchini a nome del gruppo comunista e del gruppo PSIUP, e di voto favorevole dei deputati Marocco e Durand de la Penne a nome del gruppo della democrazia cristiana e liberale, la Commissione vota a scrutinio segreto ed approva il testo unificato dei tre provvedimenti.

LA SEDUTA TERMINA ALLE 19,15.

CONVOCAZIONI

GIUNTA PER IL REGOLAMENTO

Martedì 13 ottobre, ore 17.

Esame degli emendamenti presentati al progetto di Regolamento.

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici)

Martedì 13 ottobre, ore 17,30.

IN SEDE REFERENTE.

Parere sui disegni di legge:

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1971 (2687);

Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1971 (Tabella n. 9);

Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 1969 (2688);

— (*Parere alla V Commissione*) — Relatore: Achilli.

X COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti)

Martedì 13 ottobre, ore 10,30.

IN SEDE REFERENTE.

Parere sui disegni di legge:

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1971 (2687);

Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile per l'anno finanziario 1971 (Tabella n. 10);

Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 1969 (2688);

— (*Parere alla V Commissione*) — Relatore: Querci.

XI COMMISSIONE PERMANENTE

(Agricoltura)

Martedì 13 ottobre, ore 17.

IN SEDE REFERENTE.

Parere sui disegni di legge:

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1971 (2687);

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'agricoltura e delle foreste per l'anno finanziario 1971 (Tabella n. 13);

Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 1969 (2688);

— (Parere alla V Commissione) — Relatore: Cristofori.

XIV COMMISSIONE PERMANENTE

(Igiene e Sanità)

Martedì 13 ottobre, ore 10.

IN SEDE REFERENTE.

Parere sui disegni di legge:

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1971 (2687);

Stato di previsione della spesa del Ministero della sanità per l'anno finanziario 1971 (Tabella n. 19);

Rendiconto generale dell'amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 1969 (2688) — (Parere alla V Commissione) — Relatore: Sorgi.

COMMISSIONE PARLAMENTARE D'INCHIESTA sul fenomeno della mafia in Sicilia.

Martedì 13 ottobre, ore 17.

II COMMISSIONE PERMANENTE

(Affari interni)

Mercoledì 14 ottobre, ore 9,30.

IN SEDE LEGISLATIVA.

Seguito della discussione del disegno e delle proposte di legge:

Norme sul soccorso e l'assistenza alle popolazioni colpite da calamità - protezione civile (335) — (Parere della I, della V, della VII, della IX e della XIV Commissione);

COVELLI e CUTTITA: Aumento dei ruoli organici delle carriere dei servizi antincendi, e dei sottufficiali, vigili scelti e vigili del Corpo nazionale dei vigili del fuoco (303) — (Parere della V Commissione);

MAULINI ed altri: Aumento dell'organico del Corpo nazionale dei vigili del fuoco, orario di lavoro ed estensione ai suoi componenti del trattamento economico del personale civile dello Stato (420) — (Parere della V Commissione);

MAULINI ed altri: Sistemazione in ruolo dei vigili volontari in servizio temporaneo nel Corpo nazionale dei vigili del fuoco (454) — (Parere della V Commissione);

CAVALLARI ed altri: Sistemazione in ruolo dei vigili volontari in servizio temporaneo nel Corpo nazionale dei vigili del fuoco (968) — (Parere della V Commissione);

TRIPODI ANTONINO: Nomina in ruolo del personale volontario in servizio temporaneo nel Corpo nazionale dei vigili del fuoco (1154) — (Parere della V Commissione);

— Relatore: Zamberletti.

Seguito della discussione del disegno di legge:

Ripartizioni dei proventi di cancelleria degli uffici di conciliazione previsti dalla legge 28 luglio 1895, n. 455, e successive modificazione (Modificato dalla I Commissione permanente del Senato) (336-D) — Relatore: Foschi — (Parere della IV Commissione).

IN SEDE REFERENTE.

Parere sui disegni di legge:

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1971 (2687);

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'anno finanziario 1971 (Tabella n. 8);

Stato di previsione della spesa del Ministero del turismo e dello spettacolo per l'anno finanziario 1971 (Tabella n. 20);

Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 1969 (2688);

— (Parere alla V Commissione) — Relatori: Palmitessa e Fortuna.

III COMMISSIONE PERMANENTE

(Affari esteri)

Mercoledì 14 ottobre, ore 10.

INDAGINE CONOSCITIVA
SUI PROBLEMI DELL'EMIGRAZIONE.

VII COMMISSIONE PERMANENTE

(Difesa)

Mercoledì 14 ottobre, ore 9,30.

IN SEDE REFERENTE.

Parere sui disegni di legge:

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1971 (2687);

Stato di previsione della spesa del Ministero della difesa per l'anno finanziario 1971 (Tabella n. 12);

— (*Parere alla V Commissione*) — Relatore: Buffone;

Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 1969 (2688) — (*Parere alla V Commissione*) — Relatore: Buffone.

XII COMMISSIONE PERMANENTE

(Industria)

Mercoledì 14 ottobre, ore 9,30.

IN SEDE REFERENTE.

Parere sui disegni di legge:

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1971 (2687);

Stato di previsione della spesa del Ministero del commercio con l'estero per l'anno finanziario 1971 (Tabella n. 16) — Relatore: Tocco;

Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 1969 (2688) — Relatori: Erminero e Tocco;

— (*Parere alla V Commissione*).

XII COMMISSIONE PERMANENTE

(Industria)

Giovedì 15 ottobre, ore 9,30.

IN SEDE REFERENTE.

Parere sui disegni di legge:

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1971 (2687);

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato per l'anno finanziario 1971 (Tabella n. 14) — Relatore: Erminero;

Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 1969 (2688) — Relatori: Erminero e Tocco — (*Parere alla V Commissione*).

RELAZIONI PRESENTATE

I Commissione (Affari costituzionali):

Disegno e proposta di legge costituzionale:

Modificazioni e integrazioni dello Statuto speciale per il Trentino-Alto Adige (2216);

Ballardini ed altri: Modifica dell'articolo 63 dello Statuto speciale della regione Trentino-Alto Adige (277).

Relatore: Ballardini.

III Commissione (Affari esteri):

Ratifica ed esecuzione degli accordi internazionali firmati ad Arusha il 24 settembre 1969 e degli atti connessi, relativi all'associazione tra la Comunità economica europea e la Repubblica unita di Tanzania, la Repubblica dell'Uganda e la Repubblica del Kenya (2591);

Ratifica ed esecuzione degli Accordi internazionali firmati a Yaoundé il 29 luglio 1969 e degli Atti connessi relativi all'Associazione tra la Comunità economica europea e gli Stati africani e malgascio associati a tale Comunità (2686);

Relatore: Vedovato.

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

Licenziato per la stampa alle ore 24.