

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE — MARINA MERCANTILE
— POSTE E TELECOMUNICAZIONI

36.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 22 APRILE 1970

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GUERRINI GIORGIO

INDICE		PAG.
	PAG.	
Congedo:		
PRESIDENTE	374	
Disegno di legge (Discussione e approvazione):		
Copertura del disavanzo della gestione 1969 dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato (2213)	374	
PRESIDENTE	374, 375, 376	
ALESSANDRINI	374	
BATTISTELLA	375	
BIANCHI GERARDO	375	
GUGLIELMINO	374	
MARRACCINI, <i>Relatore</i>	374, 379	
VINCELLI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i>	375	
Disegni di legge (Discussione e rinvio):		
Proroga dei benefici previsti dalla legge 24 maggio 1967, n. 389, recante provvidenze per la demolizione del naviglio vetusto, abbinato alla costruzione di nuove unità (<i>Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato</i>) (2354);		
Integrazioni e modifiche della legge 9 gennaio 1962, n. 1, e successive modificazioni, per l'esercizio del credito navale (<i>Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato</i>) (2356)	377	
PRESIDENTE	377, 378	
		PAG.
		AMODIO, <i>Relatore</i> 377, 378
		CERVONE, <i>Sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i> 378
		Disegno e proposte di legge (Discussione e rinvio):
		Norme sulla navigazione da diporto ad 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) 378
		PRESIDENTE 378, 380, 381
		BALLARIN 380
		BATTISTELLA 380
		CERAVOLO SERGIO 381
		CERVONE, <i>Sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i> 380, 381
		MERLI, <i>Relatore</i> 379
		Disegno di legge (Discussione e approvazione):
		Interpretazione autentica del secondo comma dell'articolo 4 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato, 4 settembre 1946, n. 88, recante provvedimenti speciali per la concessione dei servizi di trasporto aereo interni e internazionali di linea (2214) 381
		PRESIDENTE 381
		Votazione segreta:
		PRESIDENTE 382

La seduta comincia alle 16,5.

PIRASTU, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

Congedo.

PRESIDENTE. Comunico che è in congedo il deputato Dagnino.

Discussione del disegno di legge: Copertura del disavanzo della gestione 1969 dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato (2213).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Copertura del disavanzo della gestione 1969 dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato ».

L'onorevole Marraccini ha facoltà di svolgere la relazione.

MARRACCINI, *Relatore*. Il disegno di legge al nostro esame relativo alla copertura del disavanzo della gestione 1969 dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato, è stato presentato alla Camera il 19 gennaio 1970 dall'onorevole Ministro dei trasporti Gaspari, e autorizza l'amministrazione delle ferrovie dello Stato ad emettere direttamente obbligazioni per far fronte al disavanzo stesso per la parte non coperta dalle anticipazioni della Cassa depositi e prestiti, e a contrarre mutui, anche obbligazionari, con il Consorzio di credito per le opere pubbliche.

Provvedimenti analoghi sono stati approvati dal Parlamento per la copertura dei disavanzi di gestione degli esercizi 1966, 1967 e 1968.

Come per i provvedimenti citati, anche quello al nostro esame autorizza l'amministrazione delle ferrovie statali a ricorrere ad aperture di credito bancario, in attesa di poter procedere alla realizzazione dei mutui con il Consorzio di credito per le opere pubbliche, o alla emissione di obbligazioni.

Le operazioni di mutuo che l'amministrazione delle ferrovie dello Stato è stata finora autorizzata a contrarre, come pure tutti i prestiti obbligazionari che è stata autorizzata ad emettere, hanno sempre goduto della completa esenzione fiscale; il provvedimento in esame prevede tale esenzione anche per le operazioni occorrenti per la copertura del disavanzo dell'esercizio 1969.

Bisogna osservare che occorre continuare nello sforzo intrapreso per dare all'Azienda

delle ferrovie dello Stato un nuovo assetto, che sia rispondente alla primaria funzione sociale cui l'Azienda è destinata, constatato che risponde all'interesse pubblico che l'Azienda stessa assuma nuova forma, maggiore autonomia, secondo criteri validi anche sotto il profilo di una più equilibrata politica economica di gestione.

Nel frattempo, invito gli onorevoli colleghi ad approvare il disegno di legge che è al nostro esame.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

GUGLIELMINO. Con questo provvedimento ritorna una vecchia questione che era stata più volte sollevata dal nostro gruppo, che riguarda la gestione pubblica di alcune aziende.

Ci troviamo di fronte ad un progressivo indebitamento dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato, che è costretta a sobbarcarsi tutti gli oneri conseguenti alla copertura di disavanzi che derivano anche da atti del Parlamento.

Riteniamo che le ferrovie dello Stato, in quanto assolvono ad un servizio pubblico, dovrebbero vedere coperto dallo Stato il disavanzo della loro gestione.

È inammissibile che si vada avanti con l'attuale sistema, grazie al quale tra non molti anni la situazione dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato sarà economicamente disastrosa. Per sottolineare il nostro dissenso, ci asteniamo dal voto su questo provvedimento.

ALESSANDRINI. Si tratta di un provvedimento che ormai è divenuto usuale nella prassi legislativa dati i crescenti *deficit* che caratterizzano la gestione delle ferrovie dello Stato.

Tale situazione è tanto più grave, se si considera che l'indebitamento serve a coprire spese di parte corrente.

Constatato che parte notevole del disavanzo è determinato da spese per il personale, e che il susseguirsi di leggi settoriali hanno assunto toni e dimensioni sproporzionati a causa di interessi spesso di natura demagogica, ci si domanda come possa l'Azienda così imbrigliata procedere con la dovuta celerità e razionalmente al rinnovamento delle ferrovie ed intraprendere una politica coerente con le reali necessità ed affrontare i grossi problemi di infrastrutture e di attrezzature avviando in modo sollecito un'azione intesa a

realizzare una rete ferroviaria sempre più moderna ed efficiente.

Preannuncio, comunque, il nostro voto favorevole, con l'augurio che in un immediato avvenire si possa soddisfare la necessità di dotare il nostro paese di una funzionale rete ferroviaria.

BIANCHI GERARDO. Questo problema ritorna tutti gli anni, come è stato giustamente detto e ripetuto ora. A mio sommo avviso, però, trattandosi di una Azienda che vuole mantenere una propria autonomia, mi pare che si debbano tenere presenti diversi elementi che da un punto di vista più generale dovrebbero caratterizzare l'Azienda stessa.

Per prima cosa si dovrebbe vedere se tutta la struttura dell'organizzazione ferroviaria risponde a criteri veramente di efficienza e nello stesso tempo di minori costi; se è veramente adeguata e aggiornata o non risenta un po' di certe antiche bardature, necessarie forse in altri momenti, ma che certamente oggi non corrispondono più ai criteri organizzativi delle aziende moderne. Si tratta quindi di fare questo esame particolareggiato da un punto di vista tecnico.

Su un altro punto desidero ancora ripetere qualcosa che è stata già oggetto di precedenti discussioni: cioè bisognerebbe vedere se l'amministrazione ferroviaria è compensata di tutti i biglietti gratuiti e di tutte le condizioni di favore che vengono concesse a determinate categorie. A tutti i parlamentari presenti saranno state avanzate richieste di accordare biglietti gratuiti sulle ferrovie per una certa categoria o per un'altra. Però, evidentemente, simili servizi costano, il personale ferroviario deve essere pagato e quindi dare biglietti gratis non è certo una cosa buona per la Azienda ferroviaria, che dovrebbe essere compensata per questi sacrifici che le vengono richiesti.

Sarebbe quindi opportuno valutare questi diversi aspetti, non perché la cifra che viene richiesta a saldo del bilancio faccia impressione (perché se il servizio è necessario alla collettività bisogna pur prendere i provvedimenti del caso), ma perché si devono evitare sprechi inutili che aggravano il bilancio e quindi i costi dell'Azienda ferroviaria.

BATTISTELLA. Vorrei chiedere al collega se è dell'opinione di eliminare le condizioni di favore di certe categorie o se invece è per il rimborso da parte dello Stato.

BIANCHI GERARDO. Le poste si servono delle ferrovie per il trasporto della corrispondenza: paga questo servizio il Ministero delle poste? Gli onorevoli parlamentari hanno un « permanente », ma sono viaggiatori come gli altri perché le Camere pagano alle ferrovie il relativo costo.

Si possono fare altri esempi specifici. I mutilati e invalidi di guerra e del lavoro, che meritano tutto il nostro rispetto, chiedono di avere condizioni di viaggio di favore. Io non sono dell'opinione che si debba dire di no, dal momento che si tratta di un costo veramente sociale: spetta al Parlamento decidere sulla concessione dell'esenzione alle categorie degli invalidi e dei mutilati; in ogni caso, però, bisogna che lo Stato rimborsi poi le ferrovie.

BATTISTELLA. Mi associo a questa richiesta, insistendo sull'impegno, da parte dello Stato, di pagare alle ferrovie i viaggi di cui certe categorie di cittadini hanno il diritto di usufruire ma che, probabilmente, non per tutte le categorie vengono rimborsati dallo Stato.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

MARRACCINI, *Relatore*. Non ho nulla da aggiungere a quanto ho già detto.

VINCELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Io mi limito a raccomandare l'approvazione del provvedimento, che è ormai entrato nella... tradizione.

Quanto alle questioni di ordine generale relative alla ristrutturazione dell'Azienda, qui oggi accennate, ricordo che in questa stessa Commissione sono stati trattati in altre occasioni importanti problemi che hanno costituito motivo di notevole interesse. Come la Commissione sa, il Ministro Gaspari aveva istituito, innovando, la Commissione per la riforma dell'Azienda ferroviaria, che è stata confermata interamente dal nuovo Ministro Viglianesi, ed il Ministero è orientato a procedere subito ai lavori necessari per affrontare decisamente e risolvere tutti i problemi dell'Azienda. Noto con piacere che le richieste che sono state qui fatte, sono state interamente recepite dalla Commissione per la riforma.

A proposito della questione sollevata dall'onorevole Bianchi, è certamente necessario che lo Stato effettui i dovuti rimborsi alle

ferrovie, perché si abbia un bilancio che dimostri chiaramente qual è la situazione reale dell'Azienda. Accanto a questi, ci sono poi altri problemi sui quali al più presto saremo chiamati a decidere. Bisogna prendere in esame il fatto che su 18 mila chilometri di rete, ce ne sono 500 che possono essere classificati come « rami secchi », con le conseguenze finanziarie che questo comporta; mentre, ad esempio, nuove spese comportano le ferrovie del Renon e la Sondrio-Tirano, recentemente pubblicizzate; ed oltre tutto c'è l'onere giustificato dall'aumento del personale, che quest'anno fa ascendere il *deficit* a 319 miliardi esatti, *deficit* che si prevede raggiungerà nel prossimo anno i 360 miliardi.

Tutto il sistema finanziario dev'essere rivisto, per non ricorrere poi ad espedienti quali quello attuato con il disegno di legge in discussione, che non danno l'esatta misura dello stato finanziario dell'Azienda.

È quindi necessario ed urgente provvedere, e perciò il Ministro ed io ci proponiamo di accelerare il parere finale sulle modifiche, allo scopo principale di rendere questa Azienda autonoma, sotto il profilo funzionale, in modo sempre più ampio e più concreto, naturalmente con quelle considerazioni di carattere politico su cui mi sono soffermato. Bisogna tener conto che l'Azienda pratica le tariffe più basse d'Europa, ed è stato unanime il riconoscimento che non si possa fare qualcosa di diverso, in questo senso, senza determinare ulteriori ripercussioni sulla generalità del sistema economico.

Tutte queste ragioni, dirette e indirette, vanno soppesate e valutate, guardandole in questa luce più ampia e più vasta, per rendere il bilancio dell'Azienda ferroviaria non il rifugio, attraverso cui è possibile nascondere il *deficit* di altre aziende, ma veramente un quadro panoramico della situazione della Azienda ferroviaria. Vi dicevo che il Ministero sta portando avanti sollecitamente una iniziativa intesa a rivedere tutto il sistema finanziario dell'azienda, e con altre due o tre riunioni pensiamo di poter completare la parte di carattere generale per sottoporla al più presto alla vostra approvazione con una legge apposita che inquadri questo grave problema, di così fondamentale importanza nella nostra vita civile, in una visione moderna, come è nello spirito dei dibattiti più volte avvenuti in Commissione e in Aula.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli. Poiché non sono stati presentati

emendamenti, li porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 1.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, per far fronte al disavanzo della gestione 1969, è autorizzata, per la parte non coperta dalle anticipazioni della Cassa depositi e prestiti di cui al primo comma dello articolo 71 della legge 28 febbraio 1969, n. 21, oltre che a contrarre mutui, anche obbligazionari, con il Consorzio di credito per le opere pubbliche, ai sensi dei tre ultimi comma del citato articolo, ad emettere direttamente obbligazioni.

(È approvato).

ART. 2.

Le emissioni delle obbligazioni di cui al precedente articolo 1 saranno effettuate con le modalità e alle condizioni che verranno stabilite con appositi regolamenti da approvarsi con decreto del Ministro del tesoro, sentito il Comitato interministeriale per il credito e il risparmio.

(È approvato).

ART. 3.

Le obbligazioni da emettersi in forza dell'articolo 1 della presente legge sono parificate ad ogni effetto alle cartelle di credito comunale e provinciale emesse dalla Cassa depositi e prestiti.

Le obbligazioni medesime sono ammesse di diritto alla quotazione ufficiale delle borse valori, sono comprese fra i titoli sui quali l'istituto di emissione è autorizzato a fare anticipazioni e possono essere accettate quali depositi cauzionali presso le pubbliche amministrazioni.

Gli enti di qualsiasi natura esercenti il credito, l'assicurazione e la previdenza, nonché gli enti morali sono autorizzati, anche in deroga a disposizioni di legge, di regolamento o di statuto, ad investire le loro disponibilità nelle obbligazioni predette.

(È approvato).

ART. 4.

In attesa di poter procedere alla realizzazione dei mutui col Consorzio di credito per le opere pubbliche previsti dall'articolo 71 della legge 28 febbraio 1969, n. 21, o all'emissione delle obbligazioni di cui all'articolo 1 della presente legge, l'Amministrazione delle

ferrovie dello Stato può essere autorizzata, con decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, di concerto con il Ministro del tesoro, a ricorrere ad aperture di credito bancario da estinguersi con il ricavo degli stessi mutui o delle stesse obbligazioni.

(È approvato).

ART. 5.

I mutui con il Consorzio di credito per le opere pubbliche previsti dall'articolo 71 della legge 28 febbraio 1969, n. 21, le obbligazioni e le aperture di credito di cui agli articoli 1 e 4 della presente legge, nonché tutti gli atti inerenti sono esenti da ogni imposta e tassa, compresa l'imposta annua di abbonamento di cui all'articolo 1 della legge 27 luglio 1962, n. 1228.

(È approvato).

ART. 6.

L'onere relativo alle obbligazioni ed alle aperture di credito di cui alla presente legge farà carico al bilancio dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

(È approvato).

Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto al termine della seduta.

Discussione dei disegni di legge: Proroga dei benefici previsti dalla legge 24 maggio 1967, n. 389, recante provvidenze per la demolizione della naviglio vetusto, abbinato alla costruzione di nuove unità (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato) (2354); Integrazioni e modifiche della legge 9 gennaio 1962, n. 1, e successive modificazioni, per l'esercizio del credito navale (Approvato dalla VII Commissione del Senato) (2356).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione dei disegni di legge, già approvati dalla VII Commissione permanente del Senato: « Proroga dei benefici previsti dalla legge 24 maggio 1967, n. 389, recante provvidenze per la demolizione del naviglio vetusto, abbinato alla costruzione di nuove unità »; « Integrazioni e modifiche della legge 9 gennaio 1962, n. 1, e successive modificazioni, per lo esercizio del credito navale ».

Se non vi sono obiezioni può rimanere stabilito di procedere alla discussione congiunta dei due disegni di legge.

(Così rimane stabilito).

L'onorevole Amodio ha facoltà di svolgere la relazione.

AMODIO, *Relatore*. Dichiaro subito di essere favorevole ai disegni di legge in esame in quanto si tratta di due provvedimenti che interessano il credito navale, lo sviluppo e il potenziamento dei cantieri, la demolizione del naviglio vetusto, tenendo conto anche che la legge 24 maggio 1967, n. 389, che dava la possibilità di utilizzare i finanziamenti disposti dallo Stato, è venuta a scadere con il 31 dicembre 1968.

Per quanto riguarda il disegno di legge n. 2356, comunico che il Presidente Guerrini ha presentato i seguenti emendamenti:

All'articolo 1 *sostituire alle parole*: « un miliardo per ciascuno degli anni... », *le altre*: « un miliardo e 100 milioni per l'anno finanziario 1970 e lire 1.200.000.000 per ciascuno degli anni 1971, 1972 e 1973 ».

Aggiungere il seguente articolo 3-bis:

Il primo comma dell'articolo 4 della legge 9 gennaio 1962, n. 1 è così modificato:

« Per i finanziamenti concessi ai sensi della presente legge, lo Stato concorre agli oneri derivanti all'impresa finanziata mediante la corresponsione alla impresa medesima, per la intera durata dei finanziamenti stessi, di un contributo nel pagamento degli interessi nella misura compresa tra il 3,50 per cento e il 5 per cento da determinarsi entro questi limiti dal Ministero del tesoro ».

Su tali emendamenti e, naturalmente, sull'intero disegno di legge, la Commissione bilancio ha espresso parere favorevole, purché l'articolo 1 e l'articolo 3-bis siano così formulati:

ART. 1.

In aggiunta ai limiti di impegno previsti dal primo comma della legge 9 gennaio 1962, n. 1, aumentati dalla legge 21 giugno 1964, n. 461 e dalla legge 24 maggio 1967, n. 451, sono autorizzati i limiti di impegno annuali di lire 1 miliardo per ciascuno degli anni finanziari 1970, 1971, 1972 e 1973, e di lire 700 milioni per l'anno finanziario 1974.

ART. 3-bis.

Il primo comma dell'articolo 4 della legge 9 gennaio 1962, n. 1, è così modificato:

« Per i finanziamenti concessi ai sensi della presente legge, lo Stato concorre agli oneri derivanti all'impresa finanziata mediante la

V LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 22 APRILE 1970

corresponsione alla impresa medesima — per l'intera durata dei finanziamenti stessi — di un contributo nel pagamento degli interessi in misura non superiore alla differenza tra il tasso massimo di interesse determinato annualmente a' termini dell'articolo 2 della presente legge e quello agevolato, che sarà determinato annualmente con decreto del Ministro del tesoro, di concerto con il Ministro della marina mercantile, sentito il Comitato interministeriale del credito e risparmio ».

In conseguenza dei suddetti emendamenti al disegno di legge n. 2356, la Commissione bilancio subordina il suo parere favorevole al disegno di legge n. 2354 ad una modifica all'articolo 5 di quest'ultimo.

A conclusione, invito gli onorevoli colleghi a voler sollecitamente approvare i due provvedimenti con le modifiche di cui ho testè dato conto.

CERVONE, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Se il Presidente me lo consente, vorrei far presente che il Ministero della marina mercantile soltanto questa mattina, leggendo i resoconti degli atti parlamentari, è venuto a conoscenza delle decisioni prese ieri dalla Commissione bilancio, decisioni che noi sotto il profilo sostanziale ringraziamo di aver preso, ma che comunque debbono essere verificate per quella naturale iniziativa politica che ha il Ministero della marina mercantile nel settore specifico.

Merita una particolare attenzione l'articolo aggiuntivo 3-bis, proposto al disegno di legge n. 2356, che modifica il primo comma dell'articolo 4 della legge 9 gennaio 1962, n. 1, nel senso che rende possibile la corresponsione del contributo nel pagamento degli interessi da parte dello Stato non in termini fissi, ma mobili, per cui anno per anno con decreto del ministro del tesoro, di concerto con il ministro della marina mercantile, sentito il Comitato interministeriale del credito e risparmio, si fissa l'ammontare del contributo.

A questo articolo 3-bis si dovrebbe aggiungere, a mio avviso, un articolo 3-ter, in quanto le leggi che andiamo a modificare sono due, cioè la legge 9 gennaio 1962, n. 1, e la legge 21 giugno 1964, n. 461; pertanto non comprendo come e perché una modifica analoga non venga apportata anche alla seconda legge.

Per questi motivi il ministro della marina mercantile, per altro impossibilitato a partecipare a causa di un incidente occorsogli, mi ha pregato di chiedere alla Commissione di

voler rinviare la discussione per un più meditato esame sulla nuova proposta formulazione di questi due disegni di legge.

PRESIDENTE. Vorrei dare alla Commissione delle spiegazioni circa l'articolo 3-bis. Questo articolo è stato proposto per evitare le gravi difficoltà in cui verrebbe a trovarsi il Ministero della marina mercantile, in sede di applicazione della legge, a causa dell'aumento del tasso di interesse che in questi ultimi tempi è stato portato al 7 per cento.

L'articolo aggiuntivo 3-bis da me proposto, viene quindi incontro alle esigenze della legge. D'altra parte se il Ministero vuole proporre ulteriori modifiche, anche la Commissione deve avere la possibilità di valutare tali emendamenti e credo quindi che non vi possano essere obiezioni ad un rinvio della discussione.

AMODIO, *Relatore*. Aderisco a tale richiesta, ma chiedo che il rinvio sia breve.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni può rimanere stabilito che il seguito della discussione è rinviato alla settimana prossima.

(Così rimane stabilito).

Poiché in Aula è in corso una votazione a scrutinio segreto, sospendo la seduta.

La seduta, sospesa alle 17,5, è ripresa alle 17,30.

Discussione del disegno di legge: Norme sulla navigazione da diporto ad uso privato (2338); e delle proposte di legge Felici ed altri: Titoli di abilitazione al comando di imbarcazioni da diporto (2149); Durand de la Penne: Norme per la nautica da diporto (2257).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione abbinata del disegno di legge: « Norme sulla navigazione da diporto ad uso privato », e delle proposte di legge di iniziativa dei deputati Felici, Di Vagno, Bianco, Giglia, Buffone, Lezzi, Cingari, Dagnino, Curti, Senese, Pintus, Amadei Giuseppe, Nucci, Dall'Armellina, De Poli, Principe, Orlandi, Cavaliere, Brandi, Russo Ferdinando, Venturini, Bova, Di Leo, Mattarelli, Corti, Gerbino, Pellicani, Urso, Ariosto, Fortuna, Baldani Guerra, Tambroni, Laforgia, Drago, Merli, Marotta, Amadeo, Caiati, Di Lisa, Fusaro, Salvatore, Allocca, Beccaria, Alessandrini, Compagna, Biasini, Vaghi,

Bosco, Simonacci, Fabbri, Granelli, Querci, Cottoné, Caldoro, Palmiotti, Ciaffi, Averardi, Bardotti, Napolitano Francesco, Napoli, Merenda, Mazza, Sgarlata, Lobianco, Speranza, Ciccardini, Zamberletti, Fracassi, Longo Pietro, Usvardi, Sangalli, de Meo, Silvestri, Della Briotta, Ruffini, Cattanei, Servadei, Ballardini, Galloni, Macchiavelli, De Mita, Greggi, Mammi, Mussa Ivaldi Vercelli, Scarscia Mugnozza, Lepre, Carenini, Bologna, Quilleri, Lima, Lospinoso Severini, Di Primio, Moro Dino: « Titoli di abilitazione al comando di imbarcazioni da diporto »; Durand de la Penne: « Norme per la nautica da diporto ».

L'onorevole Merli ha facoltà di svolgere la relazione.

MERLI, *Relatore*. La legislazione esistente in materia (codice della navigazione e relativo decreto esecutivo, decreto-legge del 1932 sui motoscafi, e decreto ministeriale di attuazione) è vecchia di oltre trent'anni e si riferisce ad un tempo in cui il fenomeno del diporto nautico non investiva più di mille imbarcazioni, prevalentemente dislocate in acque interne. Il limite di 50 tonnellate di stazza lorda per imbarcazioni a vela e di 25 per quelle a motore è indicativo della vetustà delle norme, che creano un vero e proprio vuoto legislativo per tutte le imbarcazioni superiori a metri 18-20 di lunghezza, per quelle a vela, e a metri 12-14 per quelle a motore. Lo stesso fenomeno delle bandiere-ombra è in gran parte conseguenza di tale situazione.

Nel settore automobilistico, tra il 1930 e il 1970 le potenze medie in cavalli effettivi sono aumentate di due o tre volte. In mare, ove anche per motivi di maggior sicurezza le potenze sono superiori di almeno il doppio rispetto a quelle terrestri, l'incremento nello stesso periodo è mediamente da 1 a 5. Oggi però le imbarcazioni da diporto superiori a 50 tonnellate se a vela e a 25 se a motore, non trovando normativa specifica (non sono da carico, né da pesca, né da passeggeri) sono assimilate alle navi maggiori, con una più che opinabile esegesi giuridica.

In realtà, esse non esistono, ai sensi della legge: c'è veramente un vuoto legislativo.

La legislazione del ventennio fascista non ha visto di buon'occhio lo sviluppo della nautica da diporto, soprattutto in mare, per i riflessi di ordine politico che potevano derivarne: le isole costiere erano infatti residenza di detenuti politici, ed alcune fughe in motoscafo (come quella di Turati) avevano suscitato clamore. Da ciò derivano due importanti

conseguenze: le procedure defatiganti per il rilascio delle licenze e delle abilitazioni, e l'ostilità alla libertà di navigazione di altura (limite di distanza dalle coste, e limite di tonnello).

Tra il 1950 e il 1970 il diporto nautico in Italia è esploso come utilizzazione del tempo libero e desiderio di evasione dal sovraffollamento urbano, seguendo il fenomeno di sviluppo verificatosi nella società industriale di oltre Atlantico. Centocinquanta mila unità sono in Italia le imbarcazioni da diporto (otto milioni negli Stati Uniti, 800 mila in Francia, oltre un milione in Inghilterra), con un ritmo produttivo di notevoli proporzioni, investendo l'industria produttiva, la distribuzione, ed i servizi connessi con un tasso di occupazione mediamente calcolabile intorno alle 300 mila unità. Sommando gli utenti e le famiglie, il fenomeno oggi investe circa un milione di persone, che chiedono, giustamente, una adeguata disciplina normativa.

Sui problemi della nautica si è discusso molto durante l'esame dell'ultimo bilancio del Ministero, sottolineando la necessità che la nuova normativa consenta un nuovo atteggiamento delle autorità marittime, che non sia meramente tutorio, bensì coadiutorio, in termini di mera sicurezza della vita umana in mare. Ciò significa, in concreto, che bisogna arrivare ad uno snellimento delle procedure, ad una semplificazione dei documenti, anche per gli stranieri, in vista dei rilevanti interessi turistici del nostro paese, e all'eliminazione di talune bardature fiscali non produttive per l'erario, come la tassa di circolazione, che si proporrà di abolire, sostituendola con una tassa di ormeggio.

Occorre inoltre giungere alla eliminazione, per le imbarcazioni abilitate in termini di sicurezza alla navigazione in alto mare, di ogni eccessiva e spesso vana discriminazione di distanza dalle coste; alla modifica del regime delle abilitazioni al comando ed alla condotta delle imbarcazioni medesime, tenendo conto del progresso tecnologico in materia di mezzi meccanici di propulsione.

Ancora, è necessaria la predisposizione di una efficiente rete di porti ed approdi turistici, indispensabile allo sviluppo del turismo nautico nazionale e soprattutto straniero lungo le coste: sotto quest'ultimo profilo, le leggi attuali sono carenti, ed è urgente fornire una disciplina nuova.

C'è poi urgente la necessità di aiutare il decollo dell'industria nautica, che si sta trasformando da artigianale in industriale: essa va incoraggiata, anche per ragioni di occu-

pabilità di manodopera, tenendo conto che questa attività è tra quelle a più alto tasso d'impiego di manodopera, in rapporto al fatturato ed agli investimenti. L'avvento di vere e proprie industrie nautiche, con produzione in serie, favorirebbe la diminuzione dei costi, e quindi l'ulteriore sviluppo della nautica minore alla portata di tutti.

Per quanto concerne la soluzione di questi problemi, le cose più urgenti da fare sono le seguenti. Elevare il limite di tonnellaggio da 50 a 100 e da 25 a 50, rispettivamente, per le imbarcazioni a vela ed a motore. Istituire un unico registro per le imbarcazioni da diporto, ed un unico semplice documento certificativo. Mantenere per i piccolissimi natanti (a vela sotto le cinque tonnellate, e a motore se inferiore alla potenza di 10 cavalli vapore) l'esenzione dall'abilitazione, con il limite di navigabilità entro tre miglia dalla costa. Integrare l'esame di abilitazione con elementi di navigazione piana e di radio trasmissioni, e prevedere soltanto poche abilitazioni tipo, al di sotto delle 50 tonnellate, e al di sopra fino a 100. Occorre inoltre estendere anche a minori titoli di abilitazione della gente di mare l'idoneità a condurre per conto terzi le imbarcazioni da diporto, in modo da agevolare l'occupazione dei marittimi in questo settore; sostituire la tassa di circolazione (che rende allo Stato soltanto 250 milioni circa l'anno) con la tassa di ormeggio, che, secondo alcuni calcoli, può rendere circa due-tre miliardi. Favorire il rientro di tutte le unità battenti bandiere-ombra in regime di agevolazione fiscale e di non punitività, disponendo, a termine scaduto, i controlli più severi e punitivi.

Ci sono poi altri problemi, come il regime fiscale delle imbarcazioni a motore e dei carburanti agevolati, che richiedono maggiore ponderazione.

È invece urgente che venga fatto qualcosa per il problema degli approdi, in quanto strettamente connesso con la nautica da diporto e con lo sviluppo turistico. Ci sono già molte iniziative pubbliche e private che sono in attesa, e del resto, anche il ministro della marina annunciò un progetto governativo in materia in un recente intervento dinanzi a questa Commissione. Va osservato che, in ogni approdo, il tasso medio di occupazione è di circa una unità di manodopera per imbarcazione.

Le iniziative legislative al nostro esame, sono delle proposte valide; naturalmente il loro esame comparativo richiede una accurata analisi, in quanto coinvolge una serie di com-

plici problemi giuridici. In particolare vorrei richiamare l'attenzione dei colleghi sulla necessità di non rimandare ancora a norme regolamentari o a norme interpretative.

La materia, ripeto, è difficile e delicata, per la sua connessione con centinaia e centinaia di articoli di legge.

Credo, pertanto, sia necessario nominare un Comitato ristretto che predisponga un testo coordinato delle proposte che sono al nostro esame, sentiti eventualmente gli utenti e le categorie interessate, al fine di giungere ad una legge che possa essere approvata in un termine abbastanza breve.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

BALLARIN. Riconosciamo la necessità e l'urgenza di predisporre nuove norme per la nautica da diporto; riteniamo, peraltro, di aver l'obbligo di vagliare attentamente il problema, soprattutto in relazione alle implicazioni che questo provvedimento porta nei confronti di altre categorie di lavoratori del mare.

Vorrei far rilevare che con questo provvedimento si possono creare delle sperequazioni nei confronti dei lavoratori del mare, soprattutto per quanto riguarda il traffico marittimo, la pesca e i porti turistici.

Riterrei, pertanto opportuna la nomina di un Comitato ristretto affinché possa stendere un provvedimento organico, tenendo conto che il codice della navigazione detta delle norme che vanno riviste, e non solamente per la nautica da diporto, ma anche per tutta l'attività marinara italiana.

BATTISTELLA. Vorrei invitare il Comitato ristretto ad un ponderato esame sul problema della concessione dei titoli di abilitazione al comando di imbarcazioni, soprattutto per garantire la massima possibile sicurezza, in particolare nelle acque interne.

CERVONE, Sottosegretario di Stato per la marina mercantile. Se il Presidente me lo consente, vorrei prendere brevemente la parola a questo punto della discussione, anzitutto per porgere a nome del ministro i saluti e il ringraziamento alla Commissione, e in modo particolare al Presidente, per la rapidità con cui ha messo all'ordine del giorno le proposte oggi al nostro esame.

Il ministro è particolarmente sensibile ai problemi della nautica da diporto, e da moltissime parti pervengono sollecitazioni perché

venga rapidamente approvata una moderna legge organica.

È indubbio che il Ministero della marina mercantile è impegnato in questo settore, ed è impegnato, direi, per trovare una soluzione urgente ed adeguata, proprio perché sappiamo quanto da più parti viene richiesto.

Vorrei far presente che con l'approvazione della proposta di legge che reca come primo firmatario il collega Felici, avremmo in animo di risolvere altri due problemi di fondo.

Il primo, come ha detto il relatore, è quello drammatico delle bandiere ombra, per la cui soluzione è necessario togliere i motivi di tentazione; in un secondo momento potremmo avviare una politica di intervento, ed ecco perché in materia noi facciamo una distinzione tra naviglio da diporto e naviglio per trasporto merci.

Riteniamo, come è avvenuto in Francia e in altri paesi, che questa distinzione possa portare una notevole diminuzione del tonnellaggio che va ad usufruire delle bandiere ombra.

Un altro problema molto importante da risolvere è quello relativo ad una maggiore sicurezza sul mare, divenuta estremamente precaria dato l'eccezionale sviluppo assunto dalla nautica da diporto negli ultimi anni. La legge che andremo a formulare dovrebbe poter risolvere, oltre ai problemi citati, quello relativo al tempo libero in mare, al quale si connette il problema dei porti o approdi turistici.

Precedentemente il ministro Vittorino Colombo aveva istituito una Commissione, la quale aveva svolto un egregio lavoro, che il ministro Mannironi credo porterà a termine. Ognuno di noi sa che quello della nautica da diporto è un grosso problema di natura sociale (e anche di produzione), dato che la categoria di coloro che lavorano, sia per mare che per terra, in questo campo ha raggiunto cifre dell'ordine delle migliaia.

Il Governo non si oppone alla costituzione di un Comitato ristretto ed anzi assicura il suo completo impegno, con la preghiera di una rapida approvazione della legge, in maniera da dare al cittadino italiano una normativa completa che regoli questo settore.

CERAVOLO SERGIO. Vorrei richiamare all'attenzione del Governo e del Ministero della marina mercantile in particolare il problema dell'operazione « mare sicuro », invitando appunto il ministro a riferire il più rapidamente possibile sui provvedimenti che intende prendere in seguito a quanto si è

verificato in questi ultimi tempi, cioè circa i disastri accaduti a Genova, Messina e in Sardegna.

CERVONE, Sottosegretario di Stato per la marina mercantile. Sono in corso di svolgimento inchieste sia da parte del Ministero della marina mercantile che da parte dell'autorità giudiziaria. Da parte del Ministero si stanno inoltre studiando i nuovi strumenti idonei a risolvere questo problema.

PRESIDENTE. Saremo ben lieti di accogliere il ministro se vorrà venire in Commissione a fare delle dichiarazioni in ordine al problema del « mare sicuro ».

Ritornando all'argomento all'ordine del giorno, constatata l'unanime adesione alla proposta del relatore, mi riservo di nominare il Comitato ristretto dopo avere sentito il parere dei vari gruppi.

Se non vi sono obiezioni può rimanere stabilito che il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

(Così rimane stabilito).

Discussione del disegno di legge: Interpretazione autentica del secondo comma dell'articolo 4 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato, 4 settembre 1946, n. 88, recante provvedimenti speciali per la concessione dei servizi di trasporto aereo interni ed internazionali di linea (2214).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Interpretazione autentica del secondo comma dell'articolo 4 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato, 4 settembre 1946, n. 88, recante provvedimenti speciali per la concessione dei servizi di trasporto aereo interni ed internazionali di linea ».

Su questo disegno di legge riferirò io stesso, sostituendomi al relatore, onorevole Querci, che mi ha comunicato di non poter intervenire alla seduta odierna.

In realtà si tratta di definire, una volta per tutte la parola « aeroporto » nella sua accezione tecnico-giuridica poiché questo vocabolo è stato usato in varie leggi in modo particolare.

Il disegno di legge al nostro esame ha appunto come obiettivo quello di definire « aeroporto » come un'entità che costituisce un centro di traffico aereo, con una serie di installazioni, servizi ed uffici. Sono quindi favorevole all'approvazione di questo disegno di legge.

V LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 22 APRILE 1970

Dichiaro aperta la discussione generale. Nessuno chiedendo di parlare la dichiaro chiusa.

Do lettura dell'articolo unico del disegno di legge:

ARTICOLO UNICO.

Le agevolazioni previste dall'articolo 4, secondo comma, del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 4 settembre 1946, n. 88, riguardanti il godimento gratuito non in esclusiva degli aeroporti a gestione statale, prescelti come regolari scali di linea, comprendono il complesso delle infrastrutture, installazioni ed edifici adibiti ad uffici nei quali si svolgano attività direttamente ed immediatamente attinenti all'esercizio di aviolinee.

Alla determinazione degli uffici di cui al comma precedente sarà provveduto con decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, di concerto con i Ministri delle finanze e del tesoro.

Trattandosi di articolo unico, e non essendo stati presentati emendamenti, il disegno di legge sarà votato direttamente a scrutinio segreto al termine della seduta.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge oggi esaminati.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione:

Disegno di legge:

« Copertura del disavanzo della gestione 1969 dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato » (2213).

Presenti	25
Votanti	15
Astenuti	10
Maggioranza	8
Voti favorevoli	15
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

Disegno di legge:

« Interpretazione autentica del secondo comma dell'articolo 4 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato, 4 settembre 1946, n. 88, recante provvedimenti speciali per la concessione dei servizi di trasporto aereo interni ed internazionali di linea » (2214).

Presenti e votanti	25
Maggioranza	13
Voti favorevoli	25
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Alessandrini, Amodio, Ballarin, Battistella, Bianchi Gerardo, Canestrari, Cebrelli, Ceravolo Sergio, Damico, Foscarini, Giachini, Guerrini Giorgio, Guglielmino, Ianniello, Longoni, Mancini Antonio, Marocco, Marracini, Merli, Pirastu, Russo Ferdinando, Salomone, Scianatico, Squicciarini e Zucchini.

Si sono astenuti dalla votazione sul disegno di legge 2213:

Ballarin, Battistella, Cebrelli, Ceravolo Sergio, Damico, Foscarini, Giachini, Guglielmino, Pirastu e Zucchini.

È in congedo:

Dagnino.

La seduta termina alle 18,50.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Dott. GIORGIO SPADOLINI

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

Dott. ANTONIO MACCANICO

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO