

## COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE — MARINA MERCANTILE  
— POSTE E TELECOMUNICAZIONI

63.

## SEDUTA DI MERCOLEDÌ 7 LUGLIO 1971

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GUERRINI GIORGIO

INDICE		PAG.
	PAG.	
<b>Disegno di legge</b> ( <i>Discussione e approvazione</i> ):		
Contributi a favore dell'Istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura navale, per il Centro d'idrodinamica di Roma ( <i>Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato</i> ) (3473) . . .	580	
PRESIDENTE . . . . .	580, 581	
BALLARIN . . . . .	580	
MAROCCO, <i>Relatore</i> . . . . .	580	
ZUCCHINI . . . . .	581	
<b>Proposta di legge</b> ( <i>Seguito della discussione</i> ):		
Senatori TRABUCCHI e FORMICA: Concessione di contributi per investimenti alle aziende pubbliche di trasporto ( <i>Approvata dalla VII Commissione permanente del Senato</i> ) (3212) . . . . .	582	
PRESIDENTE . . . . .	582, 583	
AZIMONTI, <i>Relatore</i> . . . . .	582	
BIANCHI GERARDO . . . . .	583	
CENGARLE, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i> . . . . .	582	
DAMICO . . . . .	582	
		PAG.
		MANCINI ANTONIO . . . . . 582
		MONACO . . . . . 582
		<b>Proposta di legge</b> ( <i>Discussione e approvazione</i> ):
		MERLI: Integrazione e modifica della legge 11 febbraio 1971, n. 50, concernente la navigazione da diporto (3429) . . . . . 583
		PRESIDENTE . . . . . 583
		BALLARIN . . . . . 583
		CERVONE, <i>Sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i> . . . . .
		MANCINI ANTONIO . . . . . 583
		MERLI, <i>Relatore</i> . . . . . 583
		<b>Votazione segreta:</b>
		PRESIDENTE . . . . . 584

---

**La seduta comincia alle 9,30.**

PALMIOTTI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.  
(È approvato).

**Discussione del disegno di legge: Contributi a favore dell'Istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura navale, per il Centro d'idrodinamica di Roma (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato) (3473).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Contributi a favore dell'Istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura navale, per il Centro d'idrodinamica di Roma », già approvato dalla VII Commissione permanente del Senato.

L'onorevole Marocco ha facoltà di svolgere la relazione.

MAROCCO, *Relatore*. Il provvedimento al nostro esame prevede la concessione all'Istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura navale per il Centro d'idrodinamica di Roma di un contributo di quattro miliardi per completare appunto il nuovo centro di idrodinamica di Roma. Inoltre viene concesso un contributo di circa 400 milioni per fronteggiare le spese del trasferimento dell'Istituto stesso. La necessità di dar luogo a questi lavori con l'autorizzazione della spesa indicata, è apparsa evidente già da diverso tempo ed emerge in maniera molto precisa dalla relazione tecnica che il Presidente dell'Istituto nazionale di studi ed esperienze per l'architettura navale ha inviato a tutti gli interessati.

Esprimo un gradito apprezzamento al presidente del Centro per averci voluto fornire dati così precisi che ci mettono in condizione praticamente di poter esprimere un parere approfondito circa l'opportunità di realizzare questo Centro. Il Centro di ricerche ed esperienze di architettura navale non si limita ad affrontare ricerche generiche, ma è interessato a problemi di grande attualità come quelli inerenti ai porti marittimi, i porti di attracco, le piattaforme galleggianti per petroliere, i cavi sottomarini ed altre attività. Tutti problemi che vengono sempre risolti con moderni mezzi e sulla base di valutazioni realistiche, per quanto attiene sia agli studi che alla realizzazione.

Con la legge n. 1519 del 1960 la Cassa depositi e prestiti aveva autorizzato la concessione all'Istituto nazionale per studi ed esperienze d'architettura navale di un mutuo fino all'ammontare di cinque miliardi, per consentire la costruzione e le forniture di primo impianto necessarie al Centro. La somma non

assicurava la completa realizzazione del Centro, per cui già allora si era avvertita la necessità di un ulteriore finanziamento che è appunto la ragione del presente disegno di legge.

C'è quindi l'esigenza immediata di dare approvazione a questa legge perché, essendo il nostro paese un paese marinaro, non può rinunciare ad un'attività di ricerca in questo settore, che si traduce in una maggiore efficienza della produzione ed in una perfezione maggiore delle costruzioni navali, con vantaggio, sul piano pratico, di tutta l'economia cantieristica.

Con l'impiego dei quattro miliardi di finanziamento richiesto, si potrà realizzare ed organizzare un primo bacino, si potrà realizzare inoltre un secondo bacino per bassi fondali e completare il laboratorio delle attrezzature idroelettriche necessarie alla costruzione di bacini con vasche di manovra.

Inoltre è stato considerato che il trasferimento del Centro idrodinamico in corso di completamento a Tor di Decima a Roma, comporterà spese che non si sarebbe stati in grado di affrontare con la normale attività finanziaria. L'entità dei fondi normali potrà comunque aumentare nel futuro fino ad assicurare molto probabilmente l'autosufficienza del Centro, che si potrà espandere gradualmente in direzione di una attività sperimentale sempre più moderna.

All'articolo 3 del presente disegno di legge si stabilisce di provvedere all'onere derivante con un contributo straordinario distribuito in quattro anni.

Non spendo altre parole nell'illustrazione di questo provvedimento sul quale, come ho detto, esiste una relazione molto dettagliata. Esprimo soltanto il parere favorevole, raccomandandone agli onorevoli colleghi l'immediata approvazione del disegno di legge.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

BALLARIN. Siamo favorevoli all'approvazione del disegno di legge. Ma vorrei fare una raccomandazione: noi siamo chiaramente in ritardo in questi studi, anche di fronte a nazioni che non sono come noi bagnate dal mare. Ritengo quindi che il problema vada affrontato più largamente perché ritengo non sia giusto che l'Italia, paese marinaro, arrivi con tanto ritardo nella realizzazione di tali opere. Sarebbe stato comunque forse più utile collocare il Centro idrodinamico in una zona più vicina ai grandi porti e cantieri italiani. Ma

## V LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 7 LUGLIO 1971.

si è detto che è stato difficile trovare in questi luoghi il terreno disponibile. Comunque sarebbe stato molto più comodo realizzare questo centro in centri come la laguna Veneta o la zona di Orbetello.

ZUCCHINI. Anch'io voglio sottolineare il ritardo nella realizzazione di questa opera. C'è poi una contraddizione da rilevare: il provvedimento al nostro esame non rimedia infatti al regresso a cui assistiamo in questo momento nel campo della cantieristica.

Cionostante, diamo il nostro assenso a questo provvedimento, nella speranza di contribuire anche se in modo modesto a delineare una politica cantieristica nel nostro paese, che lo metta in grado di far fronte alle esigenze del futuro.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

Passiamo all'esame degli articoli. Poiché non sono stati presentati emendamenti, li porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

## ART. 1.

All'Istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura navale è assegnato, per il completamento del Centro di idrodinamica di Roma, un contributo complessivo di lire quattro miliardi, da stanziarsi sullo stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile, così ripartito negli esercizi dal 1971 al 1973:

esercizio finanziario 1971 . .	L. 1.900.000.000
esercizio finanziario 1972 . .	» 1.100.000.000
esercizio finanziario 1973 . .	» 1.000.000.000

(È approvato).

## ART. 2.

I contributi di cui al precedente articolo saranno erogati dal Ministero della marina mercantile sulla base degli atti di acquisto dei beni strumentali e degli stati di avanzamento dei lavori, debitamente documentati, in misura non superiore al 90 per cento dell'importo complessivo, ovvero sulla base di periodici preventivi di spesa per quanto concerne le spese di progettazione, direzione, assistenza e vigilanza dei lavori.

Le liquidazioni finali saranno effettuate sulla base dei certificati di collaudo o dei certificati di esecuzione a regola d'arte, re-

datti secondo le norme in vigore per l'Amministrazione della difesa, relativi alle opere, agli impianti ed ai beni strumentali, o sulla base di rendiconti di spesa per quanto riguarda le spese generali di cui al primo comma.

Il certificato di collaudo dovrà essere rilasciato da una Commissione nominata dal Ministero della difesa, d'intesa con il Ministero della marina mercantile, oppure da un singolo collaudatore, nominato di concerto tra le suddette Amministrazioni, quando si tratti di lavori o forniture non eccedenti l'importo di lire 4.500.000.

La direzione dei lavori sarà affidata a funzionari scelti tra il personale tecnico dei Ministeri della marina mercantile e della difesa.

Per le spese di progettazione, assistenza e vigilanza dei lavori sarà riconosciuta allo Istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura navale, a carico dei contributi previsti dall'articolo 1, una quota non eccedente il 6,50 per cento del costo complessivo delle opere, impianti e beni strumentali.

(È approvato).

## ART. 3.

All'Istituto nazionale per studi ed esperienze d'architettura navale è assegnato un contributo straordinario di lire 400 milioni in vista delle spese cui lo stesso andrà incontro per trasferirsi nel nuovo Centro di idrodinamica e per il primo avvio dei nuovi impianti.

Il contributo sarà corrisposto in ragione di lire 145 milioni nell'anno 1971 e di lire 85 milioni in ciascuno degli anni dal 1972 al 1974.

(È approvato).

## ART. 4.

All'onere di lire 2.045 milioni derivante dalla presente legge nell'anno 1971 si provvederà, quanto a lire 60 milioni, a carico del capitolo 3523 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno 1970, quanto a lire 85 milioni mediante riduzione dello stanziamento del corrispondente capitolo 3523 dell'anno 1971, quanto a lire 950 milioni a carico dello stanziamento del capitolo 5381 del citato stato di previsione della spesa per l'anno 1970 e quanto a lire 950 milioni mediante riduzione dello stanziamento del corrispondente capitolo 5381 dell'anno 1971.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

(È approvato).

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

**Seguito della discussione della proposta di legge senatori Trabucchi e Formica: Concessione di contributi per investimenti alle aziende pubbliche di trasporto (Approvata dalla VII Commissione permanente del Senato) (3212).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione della proposta di legge d'iniziativa dei senatori Trabucchi e Formica: « Concessione di contributi per investimenti alle aziende pubbliche di trasporto », già approvata dalla VII Commissione permanente del Senato.

Mi corre l'obbligo di avvertire gli onorevoli colleghi che la V Commissione della Camera ha espresso sulla proposta di legge, allo stato, un parere contrario, per motivi tecnici che non abbiamo ovviamente alcuna possibilità di valutare. È chiaro che sul piano politico questo parere negativo è una remora assai incresciosa all'approvazione di questa proposta di legge. Come tutti ricordano il Ministero dei trasporti ha proposto, e il Parlamento ha approvato, contributi e finanziamenti per decine di miliardi alle autolinee in concessione, ha sovvenzionato le linee ferroviarie in concessione. Quando si arriva al trasporto pubblico tutto viene improvvisamente bloccato. Ci saranno evidentemente delle ragioni valide per esprimere parere contrario sulla tecnica di finanziamento di questa legge. Però ci troviamo in un imbarazzo di natura politica che ci viene impedito di concedere finanziamenti ad aziende che ne hanno un bisogno estremo.

AZIMONTI, *Relatore*. Concordo pienamente con le osservazioni fatte dall'onorevole Presidente. Il relatore infatti non può concordare con il parere negativo espresso dalla Commissione V, anche se questo parere può trovare giustificazioni in errori di tecnica legislativa. Infatti non riesco a capire perché davanti ad un problema così urgente e che riguarda tutte le aziende municipalizzate si blocchi tutto. Tanto più che si tratta di contributi non dati alle aziende in maniera generica, ma strettamente vincolati alla realiz-

zazione di ammodernamenti di impianti per l'incremento del servizio pubblico. Oggi comunque, la nostra Commissione, a causa del parere negativo della V Commissione, si trova nell'impossibilità di procedere alla votazione e approvazione della proposta di legge; ritengo comunque sia necessario ricorrere a tutti gli strumenti legislativi a disposizione per arrivare ad una sollecita approvazione della proposta di legge.

CENGARLE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Voglio ricordare che al Senato si sia lungamente discusso sulla proposta di legge, la quale alla fine è stata approvata, con l'assenso anche del Ministero del tesoro. Incoerente appare quindi oggi il parere contrario della Commissione V. Di conseguenza non posso che concordare con la proposta fatta dal relatore.

DAMICO. Il discorso su questa materia ha tre punti di riferimento precisi, dai quali derivano tre impegni politici. Anzitutto la lotta degli autoferrotranvieri che durò mesi e per la quale il Governo all'epoca della battaglia si impegnò a trovare il modo per intervenire a sostegno dell'azienda pubblica. Il secondo punto di riferimento riguarda le autolinee private e la lotta per il rinnovo del contratto. Anche qui abbiamo avuto una presa di posizione personale al Senato che dette assicurazioni circa la ferma volontà del Governo di approvare sollecitamente la proposta Trabucchi-Formica. Oggi chiediamo che, risolta la vertenza contrattuale dei lavoratori delle autolinee, il Parlamento assolva a questo impegno. Infatti tutto il discorso non può essere ricondotto ad una questione puramente tecnica, quale quella sollevata dalla Commissione bilancio. Quello che conta è l'impegno del Governo in sede politica. Questo è un problema che deve essere risolto in sede politica.

MONACO. Anch'io ho notevoli perplessità sul parere negativo della Commissione bilancio. Infatti il problema è altrove: sta nel fatto che questi finanziamenti dipendono dal Ministero degli interni che è sempre stato contrario a dare contributi alle aziende pubbliche municipalizzate. La competenza è quindi del Ministero degli interni: sblocciamo questo parere negativo e troveremo la maniera di approvare la legge.

MANCINI ANTONIO. La tesi dell'onorevole Monaco è molto interessante. E ci porta dentro il cuore del problema: in effetti le

aziende municipalizzate sono in genere istituzioni promosse dai comuni e dalle province ed il *deficit* di queste aziende viene riportato nel bilancio delle amministrazioni comunali e provinciali che a loro volta, è integrato in quello dello Stato. C'è in effetti un travaso di *deficit* del *deficit* delle aziende municipalizzate, che dovrebbe avvenire attraverso una revisione di secondo grado. Tali bilanci deficitari sono gestiti dal Ministero dell'interno ed è diventata usanza abbastanza consolidata il ripiano di essi in misura variabile dal 20 al 40 al 60 per cento. Essendoci teoricamente la possibilità di operare le integrazioni al bilancio tramite i bilanci comunali e provinciali, questa possibilità rimane largamente inoperosa.

Al momento attuale noi siamo alla vigilia di una trasformazione radicale dell'organizzazione di questi servizi di trasporto. Non possiamo ignorare infatti che con l'ordinamento regionale le competenze di questa materia sono, in base all'articolo 117 della Costituzione, di esercizio delle regioni.

BIANCHI GERARDO. Forse sarebbe utile leggere la motivazione del parere contrario della V Commissione: « La Commissione ritiene infatti di non poter esprimere allo stato un parere favorevole perché la proposta di legge non reca nell'indicazione la copertura a fronte della maggiore spesa implicata. La Commissione si riserva peraltro di prendere nuovamente in esame la proposta qualora sul fondo globale del bilancio di previsione per il prossimo esercizio finanziario (la cui presentazione al Parlamento deve avvenire entro la fine del corrente mese) risulti iscritta la spesa per il finanziamento ». Trattandosi di un parere interlocutorio, forse sarebbe il caso di chiedere che la Commissione bilancio prenda nuovamente in esame la proposta di legge ed esprima un nuovo parere.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, in applicazione dell'articolo 93, comma 3, del Regolamento, può rimanere stabilito che la Commissione chiede che la Commissione bilancio prenda nuovamente in esame la proposta di legge ed esprima di nuovo il suo parere, salvo rimettere eventualmente all'Assemblea il provvedimento se la V Commissione insiste nel parere contrario.

*(Così rimane stabilito).*

Il seguito della discussione è pertanto rinviato ad altra seduta.

### Discussione della proposta di legge Merli: Integrazione e modifica della legge 11 febbraio 1971, n. 50, concernente la navigazione da diporto (3429).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge d'iniziativa del deputato Merli: « Integrazione e modifica della legge 11 febbraio 1971, n. 50, concernente la navigazione da diporto ».

L'onorevole Merli ha facoltà di svolgere la relazione.

MERLI, *Relatore*. Il provvedimento intende offrire la possibilità a coloro che siano muniti dell'antica abilitazione a condurre motoscafi, di cui all'articolo 16 del regio decreto-legge 9 maggio 1932, n. 813, di condurre nell'attuale stagione estiva le imbarcazioni da diporto nei limiti prescritti dalla nuova legge (e cioè fino a 50 tonnellate).

In sede di redazione del testo definitivo dell'articolo 50 secondo comma, il richiamo contenuto nel testo ministeriale originario (che si riferiva alle imbarcazioni da diporto fino a 50 tonnellate) è stato infatti trascritto come abilitante, senza bisogno di esame integrativo, alla condotta di imbarcazioni fino a 25 tonnellate di stazza lorda oltre 20 miglia dalla costa, laddove il richiamo stesso intendeva operare una pura e semplice trasposizione del limite massimo di stazza delle imbarcazioni da diporto nei termini indicati dalla nuova legge all'articolo 1, e cioè fino a 50 tonnellate. La integrazione che ho proposto è molto semplice ed invito gli onorevoli colleghi ad approvarla.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

MANCINI ANTONIO. Forse sarebbe il caso di precisare che la facoltà di condurre imbarcazioni da 25 fino a 50 tonnellate, scaduto un anno dall'entrata in vigore della legge è subordinata all'esito della prova di esame sostenuta. Bisognerebbe cioè aggiungere: salvo esito contrario dell'esame.

BALLARIN. Il gruppo comunista non è contrario a questa proposta di legge. Volevo soltanto richiamare l'attenzione della Commissione e del Governo su una sperequazione esistente a danno dei pescatori, per quanto riguarda la concessione di permessi. Oggi infatti sono moltissimi i pescherecci di stazza superiore alle 20 tonnellate e a volte per man-

canza dei necessari permessi di navigazione questi pescherecci sono costretti a rimanere fermi. Inviterei quindi l'onorevole rappresentante del Governo a dare disposizioni alle competenti capitanerie di porto perché concedano dei permessi provvisori.

**PRESIDENTE.** Nessun altro chiedendo di parlare dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

**CERVONE, Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.** È chiaro che il Governo è favorevole a questa proposta di modifica presentata dal Relatore. Per quanto riguarda la richiesta dell'onorevole Ballarin, effettivamente bisognerà andare ad una modifica della legge. Comunque sono state date precise disposizioni di legge alle capitanerie di porto perché rilascino i permessi in deroga. Personalmente tutti i giorni spedisco telegrammi per la concessione di questi permessi. Comunque bisognerà presentare su questo al più presto un disegno di legge.

**PRESIDENTE.** Passiamo all'esame degli articoli. Do lettura dell'articolo 1:

**ART. 1.**

Il secondo comma dell'articolo 50 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, è sostituito dal seguente:

« Gli abilitati alla condotta di imbarcazioni da diporto e dei relativi motori a norma dell'articolo 16 del regio decreto-legge 9 maggio 1932, n. 813, possono condurre imbarcazioni da diporto fino a 50 tonnellate di stazza lorda in navigazione oltre le 20 miglia dalla costa, fermi restando i requisiti personali previsti nella presente legge, purché abbiano presentato domanda alle Capitanerie di porto competenti per territorio al fine di sostenere gli esami previsti nell'articolo 20 della presente legge entro i sei mesi successivi alla pubblicazione della legge stessa nella *Gazzetta ufficiale* ».

L'onorevole Merli ha presentato il seguente emendamento:

*Sostituire l'articolo 1 con il seguente:*

« Dopo il secondo comma dell'articolo 50 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, sono aggiunti i seguenti commi:

« Chi ha conseguito l'abilitazione di cui all'articolo 16 del regio decreto-legge 9 mag-

gio 1932, n. 813, può condurre imbarcazioni da diporto superiore a 25 e fino a 50 tonnellate di stazza lorda in navigazione oltre le 20 miglia dalla costa, purché presenti alla Capitaneria di porto nella cui giurisdizione risiede, domanda intesa a sostenere l'esame previsto dall'articolo 20, punto d) della presente legge.

L'esame, fermi restando i prescritti requisiti personali, deve essere sostenuto entro un anno dalla pubblicazione della presente legge nella *Gazzetta Ufficiale* ».

Pongo in votazione l'emendamento Merli sostitutivo dell'articolo 1.

*(È approvato).*

Do lettura dell'articolo 2 che, non essendo stati presentati emendamenti e nessuno chiedendo di parlare porrò direttamente in votazione:

**ART. 2.**

La presente legge entra in vigore il giorno stesso della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale*.

*(È approvato).*

La proposta di legge sarà votata a scrutinio segreto al termine della seduta.

**Votazione segreta.**

**PRESIDENTE.** Indico la votazione a scrutinio segreto del disegno e della proposta di legge oggi esaminati.

*(Segue la votazione).*

Comunico il risultato della votazione.

Disegno di legge: « Contributi a favore dell'Istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura navale, per il centro di idrodinamica di Roma » (*Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato*) (3473):

Presenti e votanti . . . . .	25
Maggioranza . . . . .	13
Voti favorevoli . . . . .	24
Voti contrari . . . . .	1

*(La Commissione approva).*

Proposta di legge MERLI: « Integrazione e modifica della legge 11 febbraio 1971,

## V LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 7 LUGLIO 1971

n. 50, concernente la navigazione da diporto »  
(3429):

Presenti e votanti . . . .	16
Maggioranza . . . . .	9
Voti favorevoli . . . .	16
Voti contrari . . . . .	0

Hanno dichiarato di astenersi 9 deputati.

(La Commissione approva).

*Hanno preso parte alla votazione:*

Alessandrini, Amodio, Azimonti, Ballarin, Bassi Aldo, Bianchi Gerardo, Brizioli, Cane-strari, Cebrelli, Ceravolo Sergio, Damico, Foscarini, Guglielmino, Mancini Antonio, Marocco, Marraccini, Merli, Monaco, Russo Ferdinando, Salomone, Sangalli, Skerk, Squicciarini, Tripodi Girolamo e Zucchini.

*Si sono astenuti per la proposta di legge n. 3429:*

Ballarin, Cebrelli, Ceravolo Sergio, Damico, Foscarini, Guglielmino, Skerk, Tripodi Girolamo e Zucchini.

**La seduta termina alle 10,30.**

---

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO  
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Dott. GIORGIO SPADOLINI

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

Dott. ANTONIO MACCANICO

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO