

# SENATO DELLA REPUBBLICA

VI LEGISLATURA

## 8<sup>a</sup> COMMISSIONE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

### 96° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 12 NOVEMBRE 1975

Presidenza del Presidente SAMMARTINO

#### INDICE

##### DISEGNI DI LEGGE

##### IN SEDE DELIBERANTE

##### Discussione e rinvio:

« Norme per prevenire l'inquinamento delle acque marine per la discarica di idrocarburi e di miscele di idrocarburi da parte del naviglio mercantile » (964):

PRESIDENTE, <i>relatore alla Commissione</i>	Pag. 1480 1482
GIOIA, <i>ministro della marina mercantile</i>	1481
GROSSI	1480
MADERCHI	1481
SAMONÀ	1480
SEMA	1481

##### Discussione e rinvio:

« Disciplina della professione di raccomandatario marittimo » (2010):

PRESIDENTE	1482, 1483
GIOIA, <i>ministro della marina mercantile</i>	1482
SANTONASTASO, <i>relatore alla Commissione</i>	1482

##### Discussione e approvazione:

« Agevolazioni per il conseguimento di titoli professionali da parte del personale delle capitanerie di porto, dell'Arma dei carabinieri, dei Corpi delle guardie di finanza e di pubblica sicurezza e del Corpo nazionale dei vigili del fuoco » (2205)  
(*D'iniziativa dei deputati Merli ed altri*)  
(*Approvato dalla Camera dei deputati*):

PRESIDENTE	Pag. 1483, 1484, 1485
AVEZZANO COMES, <i>relatore alla Commissione</i>	1483
GERMANÒ	1485
GROSSI	1485
SANTALCO	1485
SEMA	1485

*La seduta ha inizio alle ore 10,30.*

GROSSI, *segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.*

**IN SEDE DELIBERANTE****Discussione e rinvio del disegno di legge:**

« Norme per prevenire l'inquinamento delle acque marine per la discarica di idrocarburi e di miscele di idrocarburi da parte del naviglio mercantile » (964)

**P R E S I D E N T E**, *relatore alla Commissione*. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Norme per prevenire l'inquinamento delle acque marine per la discarica di idrocarburi e di miscele di idrocarburi da parte del naviglio mercantile ».

Su questo disegno di legge riferirò io stesso.

Il 12 maggio 1954 è stata firmata a Londra la convenzione internazionale per la prevenzione dall'inquinamento delle acque marine da idrocarburi. Tale convenzione, recepita nel nostro ordinamento con la legge 23 febbraio 1961, n. 238, venne in seguito emendata, precisamente nella Conferenza di Londra dell'11 aprile '62, cui parteciparono tutti i governi firmatari della prima convenzione. Tali modifiche furono recepite dall'ordinamento italiano con la legge 14 gennaio 1970, numero 94.

Devo precisare subito che successivamente alla presentazione al Senato del disegno di legge al nostro esame — che è avvenuta nell'8 marzo 1973 — altre modifiche sono state apportate alla convenzione di Londra. Ricorderete che il Ministro della marina mercantile, onorevole Gioia, nella seduta del 16 luglio scorso — ebbe a sottolineare l'esigenza di adeguare l'articolato del disegno di legge alla più recente normativa adottata in sede internazionale. Nella predetta seduta il Ministro presentò, in via preliminare, taluni emendamenti sui quali avrebbero dovuto intanto pronunciarsi le commissioni richieste del parere.

Attualmente la legge italiana non prevede, in via generale, espresse sanzioni per i casi d'inquinamento delle acque marine da idrocarburi, eccezion fatta per quelle previste dalla legge 14 luglio 1965, n. 963, per l'immis-

sione nelle acque marine di sostanze inquinanti capaci di danneggiare la fauna ittica.

Le norme contemplate nella convenzione di Londra costituiscono un minimo di garanzia ai fini della prevenzione dall'inquinamento, soprattutto in relazione alla fascia di mare extra-territoriale. Si ritiene perciò necessario stabilire una più precisa normativa che si riferisca alle acque territoriali italiane cui siano soggette le navi di qualsiasi tonnellaggio e che appartengano anche a stati non aderenti alla convenzione di Londra.

A tale scopo si ritiene di arrivare con l'approvazione del presente disegno di legge, in un momento in cui diventa superfluo ricordare quanto sia diventato grave ed importante il problema dell'inquinamento delle acque marine per la discarica d'idrocarburi e di relative miscele, con conseguente pregiudizio della stessa industria turistica, oltre che del patrimonio biologico dei mari costieri.

Non ho la presunzione di giurare sull'efficacia integrale della normativa che si presenta oggi al nostro esame; però credo che essa rappresenti senz'altro un freno agli abusi.

Con tale fiducia, onorevoli colleghi, vi invito ad approvare il disegno di legge in oggetto.

Dichiaro aperta la discussione generale.

**S A M O N À**. Tra gli emendamenti presentati dal governo, ve n'è uno che si propone di sostituire l'articolo 2 del disegno di legge con un nuovo testo; in esso, ad un certo punto, è detto: « Il predetto divieto non si applica nei seguenti casi: . . . ». A questo punto segue tutta una serie di eccezioni al divieto generale di discarica di idrocarburi.

Ebbene, specialmente per i non addetti ai lavori, è molto difficile trovare una giustificazione a questo lungo elenco di eccezioni. Sono dell'avviso che sarebbe opportuno avere dei chiarimenti in proposito.

**G R O S S I**. Ritengo di aver compreso il pensiero del senatore Samonà. Egli vorrebbe delle spiegazioni di carattere tecnico per capire come mai, dal momento che si sta approntando una legge contro l'inquinamen-

8ª COMMISSIONE

96° RESOCONTO STEN. (12 novembre 1975)

to, si ammettono delle deroghe così ampie. Va tenuto però presente che la nostra discrezionalità in materia è vincolata dagli impegni assunti in sede internazionale.

S E M A . Vorrei, in primo luogo far notare che la legislazione internazionale in materia di inquinamenti è carente, contraddittoria e in gran parte inapplicabile. In secondo luogo, ad ispirare queste iniziative legislative non sono gli interessi dei pescatori dei paesi rivieraschi, bensì gli interessi dei petrolieri e dei trasportatori, cioè delle più grandi potenze esistenti, quelle che sono al di sopra di ogni altra potenza mondiale.

Desidero poi aggiungere che, anche nella ricerca di accordi o di convenzioni internazionali, si è dato il caso di paesi i quali non hanno neanche partecipato alle discussioni, mentre altri hanno dichiarato esplicitamente che non intendono assoggettarsi a nessun tipo di misura tale da provocare limitazioni o, peggio, penalizzazioni.

La questione degli scarichi merita un adeguato chiarimento. Ne esistono infatti almeno di tre o quattro tipi: vi è la discarica naturale dei motori, nella quale una certa quantità di derivati della combustione e della lubrificazione viene immessa in acqua per un certo tasso, di cui si discute e che ha anch'esso valore relativo a seconda dei mari, dei climi, delle correnti, dei motori e così via; vi sono poi le discariche di tutto ciò che una cisterna conserva dopo il pompaggio del greggio ai pontili o ai pettini, come si dice, e questo è l'aspetto più delittuoso che non è previsto nel provvedimento; vi è ancora un discarico dei residui di lavaggio di taniche, dopo l'effettuazione di un determinato tipo di lavaggio, impossibile in Italia perchè non abbiamo ancora l'impianto di degasificazione: quello preannunciato pomposamente per Trieste nel 1966 non è nemmeno allo studio, per cui non si può neanche condannare chi non agisce come dovrebbe, dato che non gli abbiamo messo a disposizione i mezzi necessari. Vi sono, infine, anche le discariche gassose. Tutti i tipi di nave, dal più piccolo motoscafo, dalla più piccola nave da pesca o da diporto, emettono una certa quantità di gas, tutt'altro che trascurabile, la quale va a fi-

nire nel mare; ma neanche questo è stato previsto.

In più, gli emendamenti presentati, anzichè tendere all'inasprimento delle sanzioni e alla riduzione dei casi in cui è ammissibile lo scarico permettono varie facilitazioni.

Ecco, queste sono alcune preliminari osservazioni che intendevo fare personalmente e che ritengo siano condivise anche dai colleghi del mio Gruppo, riservandomi di svilupparle meglio nel corso della discussione.

Quanto al metodo per ottenere i migliori risultati, sarebbe opportuno un primo scambio di opinioni nominando una Sottocommissione in modo da esaminare a fondo i problemi relativi al settore, che meritano di essere affrontati seriamente.

M A D E R C H I . Desidero ribadire quanto ha detto il collega Sema. Noi siamo favorevoli all'approvazione di un provvedimento il quale preveda la disciplina della materia, non solo perchè ne siamo completamente sprovvisti, ma perchè è urgente intervenire, e in modo più severo di come si propone il presente disegno di legge.

Questa è comunque materia di sottocommissione. In quella sede approfondiremo meglio il problema, cercando di fare il più presto che sia possibile.

G I O I A , *ministro della marina mercantile*. Il disegno di legge n. 964, che è stato presentato nel 1973, riproduce esattamente il testo di un provvedimento presentato nella precedente legislatura e decaduto con la fine della stessa legislatura.

Nel ripresentare il provvedimento, non si è tenuto conto delle modifiche apportate alla convenzione di Londra nel 1969; di conseguenza, nella seduta del 16 luglio scorso ho ritenuto opportuno proporre degli emendamenti che recepiscono integralmente le modifiche apportate alla convenzione di Londra. Oggi, infatti, l'Italia non ha nessuno strumento per prevenire l'inquinamento da idrocarburi. Ricordo anche che in base alla convenzione di Londra, è stato predisposto un disegno di legge, che sarà presentato in set-

timana al Senato, per la costruzione di impianti fissi antinquinamento nei bacini portuali e cantieristici. Di conseguenza, se tale provvedimento sarà approvato, nessuna cisterna potrà entrare, dal 1977 in poi, nei porti sprovvisti di tali impianti, per i quali lo Stato spenderà circa 100 miliardi di lire. A me, però, sembra irrazionale che si spenda una tale somma per prevenire l'inquinamento nell'ambito dei bacini portuali, senza una legge per prevenire l'inquinamento nelle acque territoriali e in quelle extraterritoriali. La nostra principale necessità è quindi quella di avere intanto delle norme che puniscano i trasgressori ed evitino l'inquinamento.

Sono perciò d'accordo per la nomina della Sottocommissione, auspicando che essa lavori con un certo ritmo, in modo da poter rapidamente concludere l'iter del disegno di legge.

**P R E S I D E N T E**, *relatore alla Commissione*. Se non vi sono osservazioni possiamo ritenere accolta la proposta del senatore Sema per la nomina di una Sottocommissione incaricata di un vaglio preliminare del disegno di legge.

Il seguito della discussione del disegno di legge è di conseguenza rinviato ad altra seduta.

#### Discussione e rinvio del disegno di legge:

##### « Disciplina della professione di raccomandatario marittimo » (2010)

**P R E S I D E N T E**. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Disciplina della professione di raccomandatario marittimo ».

Prego il senatore Santonastaso di riferire alla Commissione.

**S A N T O N A S T A S O**, *relatore alla Commissione*. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, signor Ministro, la legge 29 aprile 1940, n. 496 istituì gli elenchi degli agenti marittimi raccomandatari, affidandone la tenuta agli allora esistenti consigli pro-

vinciali delle corporazioni ed attribuendo la potestà di disporre l'iscrizione a speciali commissioni locali, cui competeva anche un potere disciplinare nei confronti degli iscritti. Venne inoltre istituita una Commissione centrale, con il potere di decidere sui ricorsi proposti contro le decisioni delle commissioni locali.

È chiaro che tale legislazione risente del momento politico in cui venne emanata, per cui si impone oggi un suo adeguamento che tenga conto della nuova fisionomia giuridica ed economica che la professione di raccomandatario ha assunto in questi ultimi trenta anni.

Il disegno di legge in discussione si propone di caratterizzare in modo diverso la professione di raccomandatario marittimo, definendo in modo più preciso quest'attività, attribuendo ad essa caratteristiche di professionalità, che prima essa non aveva essendo svolta, principalmente, come attività commerciale con la rappresentanza di ditte specifiche. Il provvedimento prevede poi i requisiti per l'iscrizione all'albo nonchè le modalità dell'esame di ammissione; si tratta in pratica di norme tecniche che richiedono un certo approfondimento.

Desidero poi richiamare l'attenzione su un aspetto fondamentale, di cui dovrà tenersi conto: quello cioè delle garanzie sul piano delle assicurazioni sociali agli equipaggi italiani ingaggiati da navi straniere. Il provvedimento non prevede questo aspetto, che invece dovrebbe essere approfondito ed inserito nel testo.

Propongo perciò di rinviare ad altra data il seguito della discussione per consentire a tutti i Gruppi un adeguato approfondimento del disegno di legge e la tempestiva presentazione di eventuali emendamenti.

**G I O I A**, *ministro della marina mercantile*. Dato che si tratta di norme tecniche, pregherei che gli emendamenti fossero presentati alla segreteria con un certo anticipo, onde consentire al relatore ed a me di avere un congruo margine di tempo per valutarli. Vorrei intanto presentare un emendamento, di cui do lettura:

## Art. 2-bis.

Chiunque compia operazioni di raccomandazione di navi per conto di persone, enti o società straniere, risponde, solidalmente con il mandante, per l'adempimento di tutte le prestazioni obbligatorie previste dalle leggi italiane in relazione all'attività armatoriale cui si riferisce il mandato.

Nell'ambito delle operazioni di cui al precedente comma, l'arruolamento o il semplice ingaggio di marittimo impone al raccomandatario l'obbligo di accertare preventivamente l'osservanza delle norme che tutelano la protezione assicurativa contro l'invalidità, la vecchiaia, le malattie e gli infortuni sul lavoro.

Il raccomandatario è altresì tenuto, appena ne venga a conoscenza, a denunciare alle autorità marittime dell'ultimo porto italiano scalato dalla nave, le eventuali successive violazioni delle norme indicate al precedente comma nonché di quelle sulla sicurezza della navigazione e della vita umana in mare.

È punito con la reclusione da uno a cinque anni chiunque viola gli obblighi di cui al secondo comma e con la reclusione da sei mesi a tre anni chiunque viola gli obblighi di cui al terzo comma del presente articolo.

**P R E S I D E N T E .** Dato che si tratta di una norma sanzionatoria, sarà opportuno acquisire il parere della Commissione giustizia. Circa eventuali ulteriori emendamenti sarebbe bene che i colleghi li presentino al massimo entro quindici giorni.

Poichè non si fanno osservazioni, così rimane stabilito.

Il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

#### Discussione e approvazione del disegno di legge:

« Agevolazioni per il conseguimento di titoli professionali da parte del personale delle capitanerie di porto, dell'Arma dei carabinieri, dei Corpi delle guardie di finanza e di pubblica sicurezza e del Corpo nazio-

nale dei vigili del fuoco » (2205), di iniziativa dei deputati Merli ed altri (Approvato dalla Camera dei deputati)

**P R E S I D E N T E .** L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Agevolazioni per il conseguimento di titoli professionali da parte del personale delle capitanerie di porto, dell'Arma dei carabinieri, dei Corpi delle guardie di finanza e di pubblica sicurezza e del Corpo nazionale dei vigili del fuoco », d'iniziativa dei deputati Merli, Ciccardini, Mattarelli, Bardotti, e Buffone, già approvato dalla Camera dei deputati.

Prego il senatore Avezzano Comes di riferire alla Commissione.

**A V E Z Z A N O C O M E S ,** relatore alla Commissione. Si tratta di un disegno di legge molto semplice, già approvato dalla Camera dei deputati. Riguarda le agevolazioni per il conseguimento di titoli professionali da parte del personale delle capitanerie di porto, dell'Arma dei carabinieri, dei Corpi delle guardie di finanza e di pubblica sicurezza e del Corpo nazionale dei vigili del fuoco. Il disegno di legge mira a colmare una grave lacuna della legislazione per quanto riguarda i titoli professionali marittimi, consentendo il riconoscimento di alcuni titoli professionali, con o senza il superamento di apposito esame. Il regolamento di esecuzione del Codice della navigazione, approvato con decreto n. 328 del 5 febbraio 1952, prevede, al capo 4 ed al capo 5, alcune facilitazioni in favore del personale proveniente dal servizio della Marina militare. Infatti, anche in considerazione dell'esperienza professionale già acquisita su alcune materie dal personale della Marina militare, viene riconosciuto il diritto a conseguire, dopo il congedo, alcuni titoli professionali marittimi. Con il disegno di legge oggi in discussione si intende estendere tale agevolazione anche al personale sopra citato. E questo anche con la speranza di alleviare, data la notevole esperienza del suddetto personale, l'attuale situazione di carenza di personale provvisto di titoli professionali. Il presente disegno di legge, che ha avuto il parere favorevole della Commissione

ne difesa, consta di due soli articoli. Nel primo vi è un elenco di caratteristiche tecniche per il conseguimento dei titoli professionali da parte di coloro che provengono dal Corpo delle capitanerie di porto, dal Corpo equipaggi militari marittimi, dall'Arma dei carabinieri e dai Corpi delle guardie di finanza e delle guardie di pubblica sicurezza; nel secondo ci si riferisce esclusivamente a coloro che provengono al Corpo nazionale dei vigili del fuoco.

Ripeto, è un disegno di legge molto semplice, che però riveste la sua importanza per coloro che abbiano prestato servizio militare nei corpi sopra indicati e che tornando a casa vedono rivalutato il servizio trascorso sotto le armi. Tali categorie attendono questo disegno di legge, di cui sollecito l'approvazione.

**PRESIDENTE.** Dichiaro aperta la discussione generale. Poichè nessuno domanda di parlare, la dichiaro chiusa.

Passiamo ora all'esame degli articoli, di cui do lettura.

#### Art. 1.

Coloro che provengono dal Corpo delle capitanerie di porto, dal Corpo equipaggi militari marittimi - ruolo servizi portuali e categoria nocchieri di porto, dall'Arma dei carabinieri e dai Corpi delle guardie di finanza e delle guardie di pubblica sicurezza possono, entro cinque anni dalla cessazione dal servizio e previa immatricolazione tra la gente di mare, a prescindere dal limite di età previsto dall'articolo 119 del codice della navigazione, conseguire i sottoelencati titoli professionali marittimi previsti dagli articoli 253, 253-bis, 254, 254-bis, 256, 257, 259, 270, 270-bis, 271 e 273 del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (navigazione marittima), purchè siano in possesso dei requisiti indicati per ciascuno di essi, maturati durante la prestazione del servizio militare:

1) Padrone marittimo di prima classe per il traffico o padrone marittimo di prima classe per la pesca, purchè:

a) abbiano raggiunto almeno il grado di capo di prima classe o di maresciallo maggiore in servizio permanente;

b) abbiano compiuto 4 anni di navigazione in servizio di coperta su navi di altura dei quali almeno uno al comando di unità di dislocamento non inferiore a 200 tonnellate;

c) abbiano superato apposito esame secondo i programmi stabiliti con decreto del Ministro della marina mercantile.

2) Padrone marittimo di seconda classe per il traffico o padrone marittimo di seconda classe per la pesca, purchè:

a) abbiano raggiunto almeno il grado di capo di terza classe o di maresciallo ordinario in servizio permanente;

b) abbiano compiuto 4 anni di navigazione in servizio di coperta su navi di altura dei quali almeno uno al comando di unità di dislocamento non inferiore a 100 tonnellate o dotate di impianto di propulsione endotermica di potenza non inferiore a 1.000 cavalli asse.

3) Marinaio autorizzato al traffico o marinaio autorizzato alla pesca, purchè:

a) abbiano raggiunto almeno il grado di secondo capo o brigadiere in servizio permanente o volontario;

b) abbiano compiuto 4 anni di navigazione in servizio di coperta su navi di altura dei quali almeno uno al comando.

4) Capo barca per il traffico nello Stato, purchè abbiano compiuto trenta mesi di navigazione in servizio di coperta.

5) Meccanico navale di prima classe specializzato, purchè:

a) abbiano raggiunto almeno il grado di capo di prima classe o di maresciallo maggiore in servizio permanente;

b) abbiano compiuto 4 anni di navigazione in servizio di macchina dei quali almeno uno alla direzione di macchina di unità dotate di impianto di propulsione endotermica di potenza non inferiore a 1.000 cavalli asse.

L'abilitazione è valida solo per navi con propulsione endotermica.

6) Meccanico navale di prima classe, purchè:

a) abbiano raggiunto almeno il grado di capo di terza classe o di maresciallo ordinario in servizio permanente;

b) abbiano compiuto 4 anni di navigazione in servizio di macchina dei quali almeno uno alla direzione di macchina di unità dotate di impianto di propulsione endotermica di potenza non inferiore a 500 cavalli asse.

L'abilitazione è valida solo per navi con propulsione endotermica.

7) Meccanico navale di seconda classe per motonavi, purchè:

a) abbiano raggiunto almeno il grado di secondo capo o di brigadiere;

b) abbiano compiuto tre anni di navigazione in servizio di macchina dei quali almeno uno su unità dotate di impianti di propulsione endotermica di potenza non inferiore a 500 cavalli asse.

8) Motorista abilitato, purchè abbiano compiuto almeno due anni di imbarco in servizio di macchina su unità dotate di impianto di propulsione endotermica.

(È approvato).

#### Art. 2.

Coloro che provengono dal Corpo nazionale dei vigili del fuoco possono, entro cinque anni dalla cessazione del servizio e previa immatricolazione tra la gente di mare, conseguire i sottoelencati titoli professionali marittimi previsti dagli articoli 259, 271 e 273 del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione, purchè siano in possesso dei re-

quisiti indicati per ciascuno di essi, maturati durante la prestazione del servizio:

1) Capo barca per il traffico nello Stato, purchè siano stati addetti per almeno trenta mesi al servizio di coperta su mezzi nautici.

2) Meccanico navale di seconda classe per motonavi, purchè:

a) abbiano raggiunto la qualifica di capo squadra;

b) siano stati addetti al servizio di macchina su mezzi nautici per almeno tre anni dei quali almeno uno su unità dotate di impianto di propulsione endotermica di potenza non inferiore a 500 cavalli asse.

3) Motorista abilitato, purchè siano stati addetti per almeno due anni al servizio di macchina su unità dotate di impianto di propulsione endotermica.

(È approvato).

SANTALCO. Dichiaro il voto favorevole al disegno di legge del Gruppo democratico cristiano.

GROSSI. Preannuncio il voto favorevole del Gruppo socialista.

SEMA. Dichiaro il voto favorevole del Gruppo comunista.

GERMANÒ. Il Gruppo liberale voterà a favore del disegno di legge.

PRESIDENTE. Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

*La seduta termina alle ore 11,25.*