

COMMISSIONE X

TRASPORTI — POSTE E TELECOMUNICAZIONI
MARINA MERCANTILE

XXXVII.

SEDUTA DI VENERDÌ 18 NOVEMBRE 1960

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MATTARELLA

INDICE

	PAG.		PAG.
Disegni di legge (<i>Discussione e rinvio</i>):		Disegno e proposta di legge (<i>Discussione e approvazione</i>):	
Sicurezza della navigazione e della vita umana in mare. (<i>Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato</i>). (2082)	412	Aumento del contributo annuo previsto dalla legge 3 maggio 1955, n. 427, a favore della Fondazione assistenza e rifornimenti per la pesca (F. A. R. P.). (<i>Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato</i>) (2510);	
PRESIDENTE	412, 413, 417, 419, 420	CURTI IVANO ed altri: Concessione di un ulteriore contributo annuo di lire 50 milioni a favore della fondazione assistenza rifornimenti per la pesca. (F. A. R. P.) (1689)	422
DURAND DE LA PENNE, <i>Relatore</i>	412, 417, 419	PRESIDENTE	422, 423
SINESIO	413, 417, 419, 420	ARMATO, <i>Relatore</i>	422
VIDALI :	414	BOGONI	422
BOGONI	416, 417	SINESIO :	422
MANNIRONI, <i>Sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i>	416, 419, 420	RAVAGNAN	422
Norme per prevenire gli abbordi in mare nonché nell'interno od in prossimità dei porti. (523)	420	MANNIRONI, <i>Sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i>	423
PRESIDENTE	420	Votazione segreta:	
DURAND DE LA PENNE, <i>Relatore</i>	420	PRESIDENTE	423
BOGONI :	420		
Disegno di legge (<i>Discussione e approvazione</i>):			
Integrazioni di fondi per il concorso statale nel pagamento degli interessi sui mutui pescherecci. (<i>Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato</i>) (2509)	420		
PRESIDENTE :	420, 421		
ARMATO, <i>Relatore</i>	420		
SINESIO	421		
BOGONI	421		
MANNIRONI, <i>Sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i>	421		

La seduta comincia alle 10,20.

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

Discussione del disegno di legge: Sicurezza della navigazione e della vita umana in mare (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato) (2082).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Sicurezza della navigazione e della vita umana in mare », già approvato dalla VII Commissione del Senato nella seduta del 18 febbraio 1960.

Comunico che la III e la V Commissione, chiamate ad esprimere il loro parere sul provvedimento, si sono espresse favorevolmente al medesimo.

L'onorevole Durand de la Penne ha facoltà di svolgere la relazione.

DURAND DE LA PENNE, *Relatore*. Onorevoli colleghi, il disegno di legge deferito al nostro esame, concernente la « sicurezza della navigazione e della vita umana in mare », approvato dalla VII Commissione permanente del Senato nella seduta del 18 febbraio 1960, ha ragione di essere in quanto la materia suddetta è attualmente disciplinata da vari testi, e precisamente dal Regolamento per la sicurezza delle navi mercantili e della vita umana in mare, del 1932; dal Regolamento per l'imbarco, trasporto e sbarco delle merci pericolose, del 1903; dal Regolamento sul trasporto marittimo dei passeggeri, del 1897; nonché dalle norme sul servizio radioelettrico delle navi mercantili contenute nella Convenzione internazionale di Londra del 1938 per la salvaguardia della vita umana in mare.

A questo proposito ricordo che a detta Convenzione è stata data esecuzione in Italia con legge 27 ottobre 1951, n. 1370, e la stessa è divenuta vincolante per il nostro paese dal 19 novembre 1952.

Da quanto sopra deriva la necessità di aggiornare e coordinare la legislazione interna in materia, per un duplice ordine di considerazioni: 1°) per eliminare i dubbi, assai frequenti, sulla compatibilità delle norme interne con quelle internazionali; 2°) per armonizzare e sistemare una materia sparsa in numerosi testi legislativi. In tutta la complessa e varia legislazione sopra citata non mancano, infatti, incongruenze, norme superate dal progresso e dalla tecnica, oltre a vere e proprie lacune. È perciò necessaria una legge coordinatrice che enunci le norme fondamentali e primarie, in base alle quali sarà possibile emanare le norme regolamentari di carattere prevalentemente tecnico.

Come certamente i colleghi sanno, quest'anno si è tenuta a Londra una nuova conferenza sulla sicurezza della navigazione e della vita umana in mare che in sostanza ha tracciato nuove norme per il futuro, in special modo quelle riguardanti l'uso del *radar* e l'uso della propulsione nucleare, nonché i nuovi accorgimenti tecnici in uso oggi nella navigazione. Poiché però i risultati della conferenza di Londra diventeranno operanti nel nostro paese fra diversi anni, è opportuno approvare oggi, proprio per eliminare gli inconvenienti che sono sorti finora nel settore, il provvedimento che è stato portato al nostro esame.

Vorrei suggerire però la necessità, qualora il provvedimento dovesse essere approvato nel testo pervenutoci dal Senato, di approvare alcuni emendamenti e precisamente agli articoli 22 e 26.

L'articolo 22, come si sa, parla della composizione del Comitato centrale per la sicurezza della navigazione, del quale dovrebbero essere chiamate a far parte tutte le persone interessate, tecniche ed amministrative, capaci cioè di dare il loro parere su quelle che dovranno essere le norme relative alla sicurezza della vita umana in mare. Tra i membri facenti parte del Comitato manca una persona molto interessante, voglio dire l'assicuratore navale, cui premerà che la nave non vada a fondo e che più di ogni altro membro certamente curerà il lavoro del Comitato. Per questi motivi col mio emendamento propongo che l'assicuratore navale venga incluso nella rosa dei membri componenti il Comitato. Poiché il Comitato stesso si divide in sottocomitati, con un secondo emendamento propongo che l'assicuratore navale sia chiamato anche a farne parte.

L'articolo 26 detta le norme relative alla composizione della Commissione cui spetta il compito di eseguire tutti gli accertamenti relativi alla sicurezza della navigazione. Lo stesso articolo stabilisce che la commissione deve essere composta da un ufficiale di capitaneria, da un ufficiale medico e da un perito del Registro navale. L'ufficiale di capitaneria, che la presiede, può, qualora ne ravvisasse l'utilità, chiamare a far parte della commissione stessa un ispettore del corpo nazionale dei vigili del fuoco. Gli ufficiali di capitaneria, essendo dei laureati in giurisprudenza, spesso non hanno una completa cognizione della materia. Per questo motivo propongo, attraverso un emendamento, di dare la possibilità al Presidente della Commissione, qualora fosse necessario, di avvalersi dell'opera

anche di un ufficiale superiore del genio navale.

Ho esaminato tutti i rimanenti articoli e posso assicurare che essi non sono in contrasto con le norme concordate nella capitale inglese per la revisione della analoga convenzione del 1948.

Data l'urgenza del problema, prego gli onorevoli colleghi di voler benevolmente esprimere il loro parere favorevole al provvedimento.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

SINESIO. Onorevoli colleghi, dirò subito che approvare il disegno di legge al nostro esame rappresenta per noi un dovere. In esso, infatti, confidano non solo i lavoratori del mare, i quali diuturnamente mettono a rischio la propria vita, ma anche, come ha detto l'onorevole Durand de la Penne, i costruttori che hanno tutti vivo interesse a mantenere a galla le loro navi. Il disegno di legge è, però, a mio giudizio, incompleto e va integrato con emendamenti ed eventualmente con qualche articolo aggiuntivo. Una lacuna, ad esempio, è stata rilevata dallo stesso Relatore al quale in questo caso mi associo completamente, a proposito della mancanza dei *radar* sulle navi. Il *radar*, onorevoli colleghi, in questo settore rappresenta un elemento indispensabile; ed anche se sarà necessario aspettare tre anni per l'installazione dell'apparato, l'attesa sarà sempre compensata da una innegabile, sicura utilità. Un *radar* costa in sostanza 2-3 milioni, mentre la sua mancanza può determinare danni molto maggiori. Basta pensare, ad esempio, che se una nave « liberty » rimane ferma cinque giorni, questa sosta comporta per l'armatore una perdita di almeno 3 milioni; quindi anche dal punto di vista dell'armamento l'utilità del *radar* sulle navi mi sembra scontata.

Penso pertanto sarebbe bene che il Governo si facesse promotore della iniziativa di includere, nel disegno di legge che stiamo esaminando, un articolo aggiuntivo a questo riguardo. La necessità di installare a bordo delle navi il *radar* è dimostrata anche, onorevoli colleghi, dalla verifica quadriennale cui sono soggette non soltanto le navi di vecchia costruzione, ma anche quelle nuove. Tale verifica ha origine proprio dalla obbligatorietà della installazione dei *radar* al fine, appunto, di consentire ai lavoratori del mare di viaggiare con maggior sicurezza.

Ma a parte questo specifico argomento, il disegno di legge andrebbe un po' rivisto in vari punti per evitare che quelle che ora

sono delle piccole incrinature minaccino di diventare poi veri e propri varchi. Ad esempio, all'articolo 6, dove dice: « Degli accertamenti effettuati, l'autorità consolare redige un verbale valevole, come documento di sicurezza provvisorio, sino a quando la nave non approdi in un porto nazionale o nel porto di uno Stato con il quale esistono particolari accordi in materia di sicurezza della navigazione » proporrei questo emendamento: dopo le parole « porto nazionale » aggiungere « o nel primo porto di approdo di uno Stato... ». Ritengo necessario questo emendamento perché le navi potrebbero benissimo vagare per 7-8-9 mesi evitando in tal modo di sottoporsi alla vigilanza che il Ministero, viceversa, deve continuamente effettuare su di esse.

Andando avanti nell'esame degli articoli considero giusto soffermarmi sull'articolo 10 che riguarda il trasferimento della nave per lavori. Molte nostre navi, onorevoli colleghi, dovendo essere demolite, vengono spesso vendute al Giappone. Mi sembra logico che, dovendo essere destinata a tale scopo una nostra nave, ci si accerti che essa arrivi realmente in Giappone. Ecco perché propongo a questo articolo il seguente emendamento, e cioè, dopo le parole: « prescritti certificati », aggiungere: « Previa visita dell'Ente tecnico tenuto conto anche della durata del viaggio, la capitaneria può altresì autorizzare il trasferimento... »; sopprimendo, naturalmente, le parole: « Uguale autorizzazione può essere rilasciata per... ».

Per quanto riguarda poi l'articolo 15 che tratta delle esenzioni, proporrei addirittura di eliminarle non trovando in effetti molto chiara la funzione che si vorrebbe dare, in questo caso, al Ministero della marina mercantile.

Relativamente poi all'articolo 22 che tratta della rappresentanza, mi dichiaro d'accordo in linea di massima con quanto esposto dall'onorevole Durand de la Penne. Ritengo tuttavia sia necessario rafforzare la rappresentanza dell'armamento che è, nel caso specifico, particolarmente interessato. Proporrei quindi di modificare la dizione dei numeri 16°) e 17°) di questo articolo nel modo seguente: « quattro rappresentanti dell'armamento di cui uno dell'armamento di linea e gli altri dell'armamento libero (passaggeri e da carico) ».

A proposito poi del numero 19°) dello stesso articolo, poiché, come ben sapete, la situazione sindacale del nostro paese è tale per cui, prescindendo dalle altre rappresen-

tanze, vi sono due grandi confederazioni maggioritarie, la C.I.S.L. e la C.G.I.L., al fine di dare ad ognuno una propria rappresentanza, proporrei il seguente emendamento: sostituire le parole: « un rappresentante », con le altre: « tre rappresentanti ».

Per quanto concerne l'articolo 30, relativo alla caricazione oltre la marca di bordo libera, permettetemi di dirvi che l'ammenda di 80 mila lire prevista per il comandante che naviga con una nave carica oltre il consentito, mi sembra, come minimo, irrisoria. È come infliggere una multa di mille lire al proprietario di una macchina che sta ferma in un posto quando si sa che quella sosta frutta in modo diverso cinquemila lire. Se si considera che un sopraccarico di 150 tonnellate a 6 dollari comporta un utile per l'armatore di 200 mila lire, questi, anche pagando le 80 mila lire di ammenda, verrebbe sempre a guadagnare 120 mila lire. Propongo dunque il seguente emendamento: dopo le parole « carico è punto con » inserire le seguenti: « una ammenda da lire cinquemila a lire diecimila per tonnellate di sovraccarico », eliminando naturalmente le parole da « con » fino a « prescritta ». Inoltre, poiché non ritengo giusto che la responsabilità debba cadere solo sul comandante, proporrei di emendare anche il terzo capoverso dell'articolo 30 in questo modo: dopo le parole « è punito con » aggiungere le altre: « la stessa ammenda prevista per il comandante », eliminando, naturalmente, le parole: « l'ammenda non inferiore a lire cinquantamila ». In questo modo si hanno due responsabili nel caso che una nave venga caricata più del necessario mettendo così in pericolo la vita dei lavoratori del mare.

VIDALI: Il disegno di legge sulla sicurezza della navigazione e dalla vita umana in mare rappresenta soltanto una base per le indispensabili ulteriori norme che dovranno essere fissate quanto prima su questa materia. Si tratta, infatti, della sistemazione giuridica di un argomento finora regolato soltanto da norme tecniche.

Esisteva infatti finora ben poca chiarezza anche nella differenziazione fra le disposizioni riguardanti la classificazione delle navi e le disposizioni riguardanti la sicurezza della vita umana in mare e questa situazione di confusione comportava di conseguenza la « non perseguibilità » dei reati che si possono verificare in questo campo. La legge che discutiamo stabilisce ora le norme in base alle quali sono perseguibili pure le navi

di bandiera estera che arrivano nei nostri porti.

La legislazione italiana, come è noto, si trova in condizioni di particolare arretratezza rispetto a quella delle altre grandi nazioni marinare; è basata ancora su disposizioni legislative antiquate e frazionate in numerose leggi che attendono di essere coordinate, come viene riconosciuto nella premessa del disegno di legge in discussione.

Appare particolarmente significativo il fatto che nel disegno di legge trattiamo dell'applicazione della Convenzione di Londra del 10 giugno 1948, applicata in Italia appena con la legge del 27 ottobre 1951, n. 1370, entrata in vigore soltanto il 19 novembre 1952 ed alla quale appena con questo disegno di legge si uniformano le norme stabilite da varie leggi nazionali. E mentre noi trattiamo della Convenzione di Londra del 1948, nella relazione sul bilancio della marina mercantile per l'esercizio finanziario 1960-61 il relatore giustamente ci ha indicato la necessità di una sollecita ratifica della Convenzione di Londra del 17 giugno 1960, che ha ampiamente riveduto ed aggiornato le norme di cui stiamo occupandoci e che sono evidentemente notevolmente superate dalle esigenze della moderna navigazione, dalle possibilità di garanzia di sicurezza che la scienza e la tecnica mettono a disposizione del naviglio internazionale. E non soltanto siamo in ritardo dal punto di vista legislativo, ma, per l'insufficiente controllo esistente, anche quanto è stabilito in base alle norme di legge non trova integrale applicazione.

Anche dopo la ratifica della Convenzione di Londra del 1948 molti armatori di navi italiane non si sono attenuti, o si sono attenuti con notevole ritardo, alle norme fissate da quella Convenzione. Per esempio mentre tutte le navi sopra le 500 tonnellate di stazza lorda avrebbero dovuto essere dotate di radiotelefono e radiotelegrafo (e con la nuova Convenzione dovranno essere dotate anche le navi di 300 tonnellate di stazza lorda) tale dotazione è avvenuta con ritardo cospicuo e, in alcuni casi, non è stata ancora attuata.

Molti sono gli armatori che non provvedono alle necessarie riparazioni o le fanno eseguire con criteri di stretta economia, sicché molte delle navi vecchissime che ancora sono in circolazione sui mari rappresentano un grave pericolo per gli equipaggi. La responsabilità, in questi casi, va attribuita in notevole parte all'insufficiente controllo esercitato dal Registro navale, il quale, con troppa larghezza, rinnova i certificati di naviga-

zione anche per navi già scartate all'estero e ciò nonostante acquistate da armatori italiani. Fatto si è che gli scafi che arrivano ai cantieri di demolizione sono in genere ridotti in condizioni tali da far inorridire. A tutto ciò ho fatto cenno anche nel mio intervento sul bilancio della marina mercantile, al quale mi richiamo anche per quanto concerne l'esiguità delle sanzioni previste per le infrazioni alle leggi vigenti sulla linea di massimo carico e su altre disposizioni di sicurezza come pure facevo cenno all'estrema esiguità delle indennità prescritte in caso di sinistro. Per quanto concerne le disposizioni sulla linea di massimo carico, è in corso già la preparazione della conferenza internazionale che su questo tema si riunirà a Londra nella prossima primavera.

Neila relazione introduttiva al disegno di legge all'ordine del giorno si fa soltanto un breve cenno « per connessione di materia » alla vecchia legge sull'igiene e l'abitabilità degli alloggi degli equipaggi del 16 giugno 1939, n. 1045. Mi permetto di richiamare qui l'attenzione della Commissione su un succinto esame da me fatto nell'intervento sul bilancio della marina mercantile, il 14 ottobre 1960, sulla molto poco rigorosa applicazione di quelle norme. Infatti da una indagine fatta fra i marittimi è risultato che quasi nessuna delle disposizioni prescritte da quella, pur superatissima legge, trova integrale applicazione, mentre appare evidente l'urgente necessità che non soltanto quelle elementarissime norme igieniche vengano rispettate, ma altre più moderne e complete vengano obbligatoriamente fissate per rendere le condizioni di vita degli equipaggi adeguate alle loro necessità e alle moderne possibilità igieniche.

Alla luce anche delle decisioni della conferenza di Londra del maggio-giugno scorso appare estremamente importante l'aggiornamento nei mezzi di prevenzione delle collisioni in mare, cioè principalmente il miglioramento delle attrezzature *radar* nonché il perfezionamento dell'istruzione professionale in questo campo del personale viaggiante.

Fra i problemi che dovranno quanto prima essere oggetto di concrete misure da parte del Ministero della marina mercantile cito quelle delle misure di sicurezza indispensabili nel trasporto di sostanze radioattive che devono contemplare una adeguata classificazione di tali sostanze e le modalità di trasporto, imballaggio, stivaggio e schermatura nonché i provvedimenti da adottarsi in caso di incidenti.

A questo problema si collega quello delle navi a propulsione nucleare, sia di superficie che sottomarine, che rappresenteranno, in un molto prossimo avvenire, mezzi di trasporto di larga diffusione e che pongono quindi fin da ora la predisposizione di attrezzature atte a controllare la radioattività risultante dal processo di fissione nonché il perfezionamento dei sistemi e delle misure connesse allo scarico dei residui radioattivi. Attualmente, come voi sapete, è in corso a Taormina un simposio internazionale sulla navigazione a propulsione nucleare e certamente questi problemi ai quali ho accennato sono anche tema della discussione. Ma prima di affrontare questi complessi problemi appare urgente una regolamentazione adeguata e soprattutto una sufficiente istruzione del personale marittimo nella prevenzione degli incendi, resa tanto più necessaria sulle nostre navi e nei nostri porti in conseguenza del sempre più diffuso transito di navi petroliere. Strumenti anti-incendio moderni ed esercitazioni pratiche di tutto il personale viaggiante ed operante nei porti rappresentano improrogabili necessità.

La recente Convenzione di Londra ha determinato precisazioni ed innovazioni nella disciplina del trasporto delle merci pericolose, nelle disposizioni sulle attrezzature radioelettriche a bordo e nei servizi costieri, nonché nuove indicazioni per la preparazione di un sistema organico per il servizio meteorologico per le navi mercantili.

Tutti questi problemi, ai quali ha fatto cenno anche l'onorevole Relatore, sono, in campo internazionale, oggetto di incessante studio e le misure che via via vengono suggerite ed introdotte sono in continuo perfezionamento ovunque. Le tradizioni marinare e quelle della scienza e della tecnica nel nostro paese dovrebbero animare l'impegno di tutti gli organismi competenti a far sì che tutte le situazioni di arretratezza nel campo della sicurezza della navigazione e degli equipaggi vengano rapidamente superate attraverso una legislazione aggiornata ed immediatamente e rigorosamente applicata. Siamo notevolmente in ritardo ed occorre pertanto accelerare i tempi.

La Conferenza di Londra, conclusasi nel giugno scorso, ha suscitato non poche critiche per la frettezza con cui si è proceduto e per la prevalenza avuta da alcuni interessi particolari di carattere economico; tuttavia essa ha posto all'attenzione generale numerosi problemi di importanza essenziale che vanno affrontati con solerte ed accurata atten-

zione dagli organismi competenti nazionali affinché possano essere tradotti in concreti provvedimenti.

Malgrado queste critiche, il nostro gruppo dichiara di essere favorevole all'approvazione del disegno di legge. Noi siamo d'accordo inoltre sulla modificazione dell'articolo 22, secondo quanto è stato proposto dal collega che ci ha preceduto, con il suggerimento che occorrerà includere anche il rappresentante della gente di mare e dei lavoratori del porto. È necessario pensare anche a queste categorie.

A proposito dell'articolo 26, il quale tratta della composizione della Commissione che dovrà visitare le navi in partenza, noi siamo dell'avviso di includere in essa anche una rappresentanza dei sindacati. Siamo infine favorevoli all'abolizione dell'articolo riguardante le esenzioni.

BOGONI. Finalmente si inizia oggi in questa aula, dopo anni di paziente attesa da parte del paese, l'esame del disegno di legge numero 2082.

Come è già stato rilevato al Senato, il ritardo con il quale si è giunti a discutere questo disegno di legge è veramente doloroso. Si è avuta, nel frattempo, la conferenza di Londra e si sperava che questa legge fosse approvata al più presto anche per mettere i nostri rappresentanti che andavano a Londra in condizione di portare con sé del materiale legislativo che dimostrasse agli altri paesi come gli italiani non trascurano i loro impegni internazionali. Purtroppo i nostri rappresentanti sono partiti, sì, con un pacco ingente di materiale, hanno portato certamente la loro collaborazione, la più capace possibile, la più preparata, ma non hanno potuto dimostrare l'approvazione del disegno di legge che soltanto ora abbiamo cominciato a discutere. Si sostiene da qualcuno che, per accelerare i tempi, bisognerebbe approvare il testo così come c'è pervenuto dal Senato, ma dei colleghi hanno già presentato vari emendamenti che io ritengo giusto prendere in esame. Ormai non vi è più l'urgenza di un tempo; ragion per cui questi emendamenti, a mio giudizio, devono essere non solo discussi, ma anche approvati. Riterrei anzi giusto accertarsi, anche se dalla recente riunione di Londra (quella di luglio) non siano emersi degli elementi che potrebbero servire in questa sede come spunto per ulteriori emendamenti (mi auguro che questa volta non si voglia aspettare dodici anni per coordinare il risultato dei lavori della riunione di Londra con la legislazione italiana!).

A questo punto vorrei porre all'onorevole rappresentante del Governo una domanda. In occasione della discussione del presente disegno di legge al Senato fu presentato un ordine del giorno relativo all'articolo 36 che chiedeva l'emanazione, nel più breve tempo possibile, delle norme di applicazione della materia. La domanda che pongo all'onorevole Sottosegretario è questa: se cioè nel periodo di tempo trascorso (si tratta di dieci-undici mesi) le norme cui si riferiva l'ordine del giorno del Senato sono state approntate in maniera che quando la legge andrà in vigore anche esse avranno efficacia.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Il Governo, mentre ringrazia vivamente l'onorevole Relatore per la sua elaborata relazione, si associa alla proposta fatta da alcuni colleghi intervenuti nella discussione di tentare di addivenire ad una approvazione del disegno di legge in esame.

L'onorevole Bogoni ha lamentato che questo disegno di legge è arrivato con troppo ritardo all'esame del Parlamento. Vorrei precisare a tal riguardo che il Governo italiano, rispetto agli obblighi che gli derivano dalla conferenza di Londra, aveva già fatto il suo dovere essendo la ratifica della convenzione del 1948 avvenuta nel 1951 e diventata operante nel 1952. Questa legge, onorevole colleghi, ha unicamente il compito di coordinare ed unificare tutta una serie di disposizioni già contenute in numerose altre leggi; viene ad essere cioè una specie di testo unico di norme regolanti la sicurezza della vita umana nel mare con valore, naturalmente, di legge operante nello Stato nei confronti dei cittadini italiani. Il suggerimento dato dall'onorevole Bogoni, affinché nell'esame di questo disegno di legge si tenga conto anche delle ulteriori deliberazioni che sono state adottate dalla conferenza di Londra nel giugno scorso, non può, purtroppo, essere accolto non essendo ancora arrivato ufficialmente il testo definitivo della convenzione stipulata a Londra; non solo, ma anche perché lo stesso meccanismo previsto in quella occasione per rendere operante negli altri Stati la convenzione è stato ed è talmente complesso che l'efficienza e la operosità di quelle norme nei singoli Stati potrà aversi soltanto da qui a due o tre anni: il che non consente assolutamente che si protragga e si ritardi ulteriormente l'approvazione di questo disegno di legge.

A tranquillità, comunque, dell'onorevole Bogoni e degli altri colleghi, desidero precisare che le norme approvate recentemente

nella conferenza di Londra del 1960 sono quasi tutte di carattere tecnico. Tali norme potranno essere più facilmente ed agevolmente recepite nella nostra legislazione con l'approvazione di appositi regolamenti, senza bisogno, quindi, che si procrastini l'approvazione di questa legge che, come ho già detto, contiene molte norme interne che sono coordinate con le decisioni adottate a Londra nel 1948.

Vorrei anche pregare gli onorevoli Durand de la Penne e Sinesio di considerare bene l'opportunità di apportare o meno gli emendamenti che hanno proposto al disegno di legge in esame. Desidero far presente che un eventuale ritocco di questo disegno di legge, già approvato dal Senato, non farebbe che ritardarne l'approvazione. Per questa ragione rinnovo l'invito ai colleghi di vedere se non ritengano che a quelle disposizioni che essi propongono di emendare non si possa sopperire e rimediare in altra maniera. Si è già lamentato il ritardo con il quale questa legge è stata presentata al Parlamento: se noi oggi la ritocchiamo ancora con altri emendamenti, il ritardo si prolungherà fatalmente. Ecco perché mi permetto di insistere presso gli onorevoli colleghi della Commissione perché esaminino benevolmente la possibilità di approvare *in toto*, così come è, il disegno di legge che stiamo esaminando e che, come ho già detto, è stato anche approvato dal Senato.

BOGONI. Ritengo che la richiesta dell'onorevole Sottosegretario non sia da accogliere perché non ha quel valore che avrebbe invece potuto avere se questo provvedimento fosse stato sottoposto al nostro esame con una maggiore tempestività. D'altra parte gli emendamenti presentati sono di una tale chiarezza e di una tale logicità che il Senato li approverà senza dubbio nel minor tempo possibile, sicché fra quindici giorni al massimo si potrà avere anche da parte dell'altro ramo del Parlamento l'approvazione del testo emendato.

SINESIO. In linea di massima si potrebbe anche aderire alla richiesta dell'onorevole Sottosegretario, ma ritengo utile insistere sugli emendamenti anche per evitare che si continui a dire che il Parlamento italiano pone in essere dei provvedimenti destinati a rimanere efficaci soltanto sulla carta, a causa di quella carenza di formulazione che si avrebbe se non si cercasse, attraverso gli emendamenti, di evitarla. D'altra parte bisogna riconoscere che mi sono limitato a pre-

sentare un numero ristrettissimo di emendamenti che serviranno a rendere operante la legge. Altrimenti sono emanate norme come quella riguardante le marche di bordo libero, la quale in sostanza permette di effettuare un carico senza limiti. Né tanto meno si vuole che si verifichino i luttuosi disastri tipo « Andrea Doria ».

DURAND DE LA PENNE, *Relatore*. Vorrei dare assicurazione all'onorevole Sinesio che il disastro dell'« Andrea Doria » si è verificato per motivi fortuiti: posso assicurare che l'« Andrea Doria » era in perfette condizioni, solo che l'avaria subita è stata talmente grave che l'affondamento è diventato inevitabile. Il nostro Registro navale funziona alla perfezione.

Circa il problema delle marche di bordo libero, devo dire che la contravvenzione non è unica, ma il suo valore aumenta a mano a mano che aumenta l'immersione della nave.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale. Passiamo all'esame degli articoli.

Do lettura dell'articolo 1:

Applicazione della legge.

« Le norme della presente legge si applicano alle navi mercantili nazionali adibite alla navigazione marittima ed alle navi mercantili straniere che toccano porti italiani.

Per comprovare l'adempimento delle norme relative alla sicurezza della navigazione, il comandante della nave straniera può esibire la documentazione rilasciata dal governo di uno Stato con il quale esistono particolari accordi in materia di sicurezza della navigazione, in conformità degli accordi medesimi.

La documentazione di cui al comma precedente è considerata sufficiente salvo che l'autorità marittima, nell'esercizio dei suoi poteri di controllo, accerti che le condizioni di sicurezza della nave non corrispondono alle condizioni inserite nei documenti e che la nave non possa intraprendere la navigazione senza pericolo per i passeggeri e per l'equipaggio. In tali casi l'autorità marittima adotta le misure convenienti per impedire la partenza della nave, dandone immediata comunicazione scritta al console dello Stato al quale appartiene la nave ».

Non essendo stati presentati emendamenti, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 2:

Organi competenti.

« All'applicazione delle norme contemplate nei primi 4 capi della presente legge provvedono gli organi centrali e periferici del Ministero della marina mercantile e all'estero, limitatamente alle norme contemplate nei primi due capi, le autorità consolari ».

Non essendo stati presentati emendamenti, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 3:

Definizioni.

« Ai fini dell'applicazione della presente legge si intende:

a) *per viaggio internazionale* il viaggio che si effettua tra porti di Stati diversi. A tale effetto le colonie, i territori d'oltremare e le zone soggette ad amministrazione fiduciaria di organismi internazionali sono da considerarsi come Stati autonomi;

b) *per nave da passeggeri* qualsiasi nave adibita al trasporto di passeggeri in numero superiore a dodici;

d) *per nave cisterna* qualsiasi nave da carico adibita al trasporto di liquidi alla rinfusa;

e) *per passeggero* qualsiasi persona, imbarcata sulla nave, che non faccia parte dell'equipaggio. Non sono computate nel numero dei passeggeri le persone di età inferiore ad un anno, le persone imbarcate per disposizione dell'autorità marittima o consolare nonché le persone imbarcate per particolari esigenze della nave;

f) *per ente tecnico* l'istituto di classificazione al quale sono devolute dal Ministro per la marina mercantile le attribuzioni previste dall'articolo 3 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 22 gennaio 1947, n. 340 ».

Non essendo stati presentati emendamenti, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 4:

Documenti relativi alla sicurezza della navigazione.

« I documenti comprovanti l'adempimento delle prescrizioni relative alla sicurezza della vita umana in mare sono:

a) *certificato di sicurezza*: per le navi da passeggeri in viaggi internazionali;

b) *certificato di sicurezza per le dotazioni di armamento*: per le navi da carico di stazza lorda uguale o superiore a 500 tonnellate in viaggi internazionali;

c) *certificato di sicurezza radiotelegrafica*: per le navi da carico di stazza lorda uguale o superiore a 1.600 tonnellate in viaggi internazionali;

d) *certificato di sicurezza radiotelefonica*: per le navi da carico di stazza lorda inferiore alle 1.600 e uguale o superiore a 500 tonnellate in viaggi internazionali;

e) *certificato di esenzione*: per le navi indicate nelle lettere precedenti per le quali sia stata accordata la esenzione dalla applicazione di una o più norme della presente legge;

f) *certificato di idoneità*: per le navi da carico di stazza lorda inferiore alle 500 tonnellate adibite a viaggi internazionali, nonché per le navi da passeggeri o da carico di stazza lorda uguale o superiore a 25 tonnellate adibite a viaggi nazionali.

Nel certificato di idoneità sono annotate anche le indicazioni relative agli impianti radioelettrici di bordo. L'esito degli accertamenti delle condizioni di sicurezza per le navi di stazza lorda inferiore a 25 tonnellate e per quelle adibite a servizi speciali quali la pesca, traghetto, rimorchio, salvataggio e diporto, viene annotato, a cura della autorità marittima che ha proceduto all'accertamento medesimo, sul ruolo di equipaggio o sulla licenza, secondo che si tratti di navi maggiori ovvero di navi minori o galleggianti;

g) *certificato di bordo libero*: rilasciato a norma del Capo II della presente legge ».

Non essendo stati presentati emendamenti, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 5:

Certificato di navigabilità.

« Le navi di stazza lorda uguale o superiore a 25 tonnellate, che non siano munite di certificato di classe, devono avere un certificato di navigabilità, rilasciato a norma dei regolamenti di applicazione della presente legge.

Il certificato di navigabilità è valido per quattro anni e può, alla sua scadenza, essere prorogato al massimo per un anno. Esso è rilasciato dall'autorità marittima in base agli accertamenti esperiti dall'ente tecnico.

Nel caso previsto dall'articolo 148 del Codice della navigazione il certificato di navi-

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 18 NOVEMBRE 1960

gabilità è rilasciato dall'autorità consolare, in base agli accertamenti effettuati dalla medesima, o dagli organi o enti tecnici determinati, per i singoli Stati, dal Ministero della marina mercantile ».

Non essendo stati presentati emendamenti, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 6:

Rilascio e validità dei certificati di sicurezza e d'idoneità.

« I certificati di sicurezza e d'idoneità sono rilasciati dall'autorità marittima in base alle disposizioni contenute nel Capo IV della presente legge.

Nei porti appartenenti a Stati coi quali esistono particolari accordi in materia di sicurezza della navigazione, al rilascio dei certificati di sicurezza o d'idoneità provvedono le autorità locali su richiesta del console, in conformità degli accordi medesimi.

Nei porti appartenenti a Stati con i quali non esistono particolari accordi in materia di sicurezza della navigazione, l'autorità consolare, allorché deve accertare l'idoneità alla navigazione per le navi nazionali risultanti sprovviste dei certificati di sicurezza o di idoneità in regolare corso di validità, procede alle ispezioni secondo la procedura determinata dai regolamenti di applicazione della presente legge. Degli accertamenti effettuati, l'autorità consolare redige un verbale valevole, come documento di sicurezza provvisorio, fino a quando la nave non approdi in un porto nazionale o nel porto di uno Stato con il quale esistono particolari accordi in materia di sicurezza della navigazione.

La durata dei certificati di sicurezza di cui alle lettere a), c), d) ed e) dell'articolo 4 non può essere superiore ad un anno.

La durata del certificato di sicurezza di cui alla lettera b) e del certificato di idoneità di cui alla lettera f) dell'articolo 4 non può essere superiore a due anni ».

Al terzo comma di questo articolo l'onorevole Sinesio propone un emendamento, nel senso di sostituire alla espressione « o nel porto di uno Stato » con l'altra « o nel primo porto di approdo di uno Stato ».

A me sembra, onorevole Sinesio, che il suo emendamento sia in sostanza identico al testo già esistente.

Comunque, prima di discutere su questo punto particolare, pongo in votazione la prima parte dell'articolo 6 e precisamente

dalle parole: « I certificati di sicurezza e di idoneità » alle altre: « in un porto nazionale ».

(È approvata).

DURAND DE LA PENNE, *Relatore*. Circa l'emendamento proposto dall'onorevole Sinesio, devo dire che esso mi sembra inutile in quanto non in tutti i porti esistono delle organizzazioni che si occupano della sicurezza della navigazione. D'altra parte l'emendamento è da considerare anche un pleonasma in quanto non fa altro che ripetere quanto già contenuto nel testo.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Sono d'accordo con l'onorevole Relatore: si tratta di un vero e proprio pleonasma.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, il problema è soltanto di forma, se non erro, perché sulla sostanza tutti siamo d'accordo.

SINESIO. Signor Presidente, a mio avviso è necessario usare questa formulazione perché potrebbe verificarsi il caso che la nave resti in mare per lungo tempo senza mai approdare.

PRESIDENTE. Insiste l'onorevole Sinesio?

SINESIO. Insisto.

PRESIDENTE. Sostanzialmente l'emendamento dell'onorevole Sinesio si limita ad aggiungere tra le parole: « e... o nel porto... » al terzo comma dell'articolo 6, la parola « primo ».

Pongo quindi in votazione il terzo comma fino alle parole « ...o nel... ».

(È approvato).

Pongo in votazione l'aggiunta della parola: « primo » proposta con l'emendamento Sinesio.

(È approvato).

Pongo in votazione la rimanente parte del periodo, e cioè:

« ...porto di uno Stato con il quale esistono particolari accordi in materia di sicurezza della navigazione ».

(È approvato).

DURAND DE LA PENNE, *Relatore*. Onorevole Presidente. Dato che questi articoli sono legati alle disposizioni della Conferenza di Londra, e non è possibile modificarli con degli emendamenti presentati all'ultimo momento, come Relatore chiedo una sospensione della discussione onde mi sia possibile esaminare a fondo gli emendamenti stessi.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Mi associo alla richiesta di rinvio del Relatore, anche perché non è possibile pronunziarsi di fronte ad emendamenti di carattere tecnico che arrivano all'ultima ora, durante la seduta, e che necessitano invece di attento esame da parte dei servizi tecnici del Ministero.

SINESIO. Vorrei fare una proposta per accelerare l'iter di questa legge: quella di esaminare ed approvare subito gli articoli ai quali non sono stati apportati degli emendamenti.

PRESIDENTE. Non è possibile. Debbo rinviare la discussione del disegno di legge, e invito intanto gli onorevoli colleghi, che avessero intenzione di proporre altri emendamenti, a presentarli tempestivamente onde sia possibile farli pervenire ai membri della Commissione ed al Governo qualche giorno prima della ripresa della discussione.

Se non vi sono altre osservazioni la discussione del disegno di legge si intende rinviata.

(Così rimane stabilito).

Discussione del disegno di legge: Norme per prevenire gli abbordi in mare nonché nell'interno od in prossimità dei porti (523).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge concernente: « Norme per prevenire gli abbordi in mare nonché nell'interno od in prossimità dei porti ».

Comunico che la III e la VII Commissione, investite del parere alla nostra Commissione, si sono espresse favorevolmente all'approvazione del disegno di legge.

L'onorevole deputato Durand de la Penne, Relatore, ha facoltà di svolgere la sua relazione.

DURAND DE LA PENNE, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il disegno di legge in esame non richiede particolari illustrazioni. Si tratta del riordinamento di vecchie norme e del loro adeguamento alle condizioni della moderna navigazione. Particolarmente interessante — e veramente nuova — è la parte relativa agli abbordi in mare all'interno dei porti, che non era contemplata dai nostri vecchi regolamenti. Su questa parte ho presentato degli emendamenti tendenti ad adeguare il nuovo regolamento a quelle che io ritengo le reali necessità della navigazione. Ad ogni modo sono a disposizione degli onorevoli colleghi per illustrare, articolo per articolo, gli emenda-

menti che praticamente vertono solo sulla dizione del testo.

PRESIDENTE. Ringrazio l'onorevole Relatore e dichiaro aperta la discussione generale.

BOGONI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, l'onorevole Relatore ha ritenuto di presentare degli emendamenti al testo del disegno di legge. Ritengo che sia opportuno anche qui sospendere la discussione per poter esaminare a fondo gli emendamenti stessi non appena essi saranno stampati e distribuiti, in modo da partecipare alla discussione con piena conoscenza di causa. Propongo pertanto il rinvio della discussione.

PRESIDENTE. Rivolgo nuovamente l'invito a tutti gli onorevoli colleghi che intendessero presentare emendamenti, di farli pervenire al più presto onde poterli stampare in uno con quelli presentati dal Relatore.

Se non vi sono osservazioni può rimanere stabilito il rinvio della discussione.

(Così rimane stabilito).

Discussione del disegno di legge: Integrazioni di fondi per il concorso statale nel pagamento degli interessi sui mutui pescherecci. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato) (2509).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge concernente: « Integrazione di fondi per il concorso statale nel pagamento degli interessi sui mutui pescherecci » già approvato dalla VII Commissione permanente del Senato nella seduta del 5 ottobre 1960.

Il Relatore, onorevole Armato, ha facoltà di svolgere la sua relazione.

ARMATO, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, col disegno di legge sottoposto al nostro esame e già approvato dal Senato si intende integrare i fondi relativi al concorso statale per il pagamento degli interessi sui mutui cosiddetti pescherecci. Il provvedimento ha carattere essenzialmente tecnico e finanziario e si risolve nell'aumento del concorso dello Stato sui mutui a favore della pesca.

Dopo 10 anni di sospensione, dal 1942 al 1952, con legge 10 gennaio 1952, n. 16, per il concorso statale nel pagamento degli interessi sui mutui pescherecci vennero stanziati 20 milioni ripartiti in sei esercizi finanziari, dal 1951 al 1956.

Con legge 15 marzo 1956, n. 237 vennero stanziati altri 20 milioni, mentre successi-

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 18 NOVEMBRE 1960

vamente con legge 27 dicembre 1956, n. 1457 venne istituito il fondo di rotazione per l'esercizio del credito peschereccio. Tale provvedimento nel suo insieme si è rivelato estremamente efficace per la pesca costiera, ma non per gli altri settori, data la limitazione dei finanziamenti a non oltre 10 milioni. Ora l'entrata in vigore delle norme del M.E.C. ha reso evidente la necessità di diminuire i costi di produzione mediante l'ammodernamento dei mezzi di lavoro. Con questo disegno di legge viene perciò stabilito un concorso statale di 74 milioni ripartiti in undici esercizi finanziari che verranno coperti, per il primo esercizio, con una corrispondente riduzione di stanziamento di parte straordinaria dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro, concernente oneri dipendenti a provvedimenti legislativi in corso.

Date le finalità del provvedimento, il Relatore è favorevole all'approvazione del disegno di legge.

PRESIDENTE. Ringrazio l'onorevole Relatore, e dichiaro aperta la discussione generale. Comunico inoltre che nella seduta del 17 novembre la V Commissione ha espresso parere favorevole.

SINESIO. Il disegno di legge è quanto mai opportuno in quanto porta veramente un notevole contributo all'incremento della pesca che abbiamo più volte auspicato in sede di discussione del bilancio. Sono pienamente favorevole.

BOGONI. Anche il nostro gruppo è favorevole.

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

MANNIRONI, Sottosegretario di Stato per la marina mercantile. Il Governo non può che associarsi alla unanimità degli onorevoli colleghi nell'approvazione del testo pervenuto dal Senato.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli. Ne do lettura, con l'intesa che non essendovi emendamenti e nessuno chiedendo di parlare, li porrò successivamente in votazione:

ART. 1.

Ad integrazione degli stanziamenti di cui all'articolo 93 del testo unico delle leggi sulla pesca, approvato con regio decreto 8 ottobre 1931, n. 1604, all'articolo 8 della legge 3 giugno 1935, n. 1281, all'articolo 3 della legge 21 maggio 1940, n. 626, all'articolo 3 della legge 10 gennaio 1952, n. 16 e all'articolo 1

della legge 15 marzo 1956, n. 237, sono assegnate a partire dall'esercizio finanziario 1960-61 fino all'esercizio finanziario 1970-71 compreso, lire 74.000.000 da ripartire come segue:

per ciascuno degli esercizi finanziari dal 1960-61 al 1965-66 compreso lire 8 milioni = L. 48.000.000

Esercizi finanziari:

anno 1966-67	L. 6.000.000
» 1967-68	» 6.000.000
» 1968-69	» 6.000.000
» 1969-70	» 4.000.000
» 1970-71	» 4.000.000

(È approvato).

ART. 2.

Le agevolazioni creditizie cui si riferiscono gli stanziamenti previsti dalla presente legge non sono applicabili ai mutui per i quali viene corrisposto un tasso effettivo di interesse inferiore al cinque per cento in ragion-d'anno.

Le quote di spesa coperte da contributi a fondo perduto concessi dallo Stato o da altri enti pubblici non possono essere ammesse ai benefici di cui al precedente comma, né a quelli di cui alla legge 27 dicembre 1956, n. 1457, e successive modificazioni.

L'articolo 8 della legge 27 dicembre 1956, n. 1457, è abrogato.

(È approvato).

ART. 3.

Alla copertura dell'onere di lire 8 milioni, relativo all'esercizio 1960-61, si provvederà mediante una corrispondente riduzione dello stanziamento di parte straordinaria dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per lo stesso esercizio, concernente oneri dipendenti da provvedimenti legislativi in corso.

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

(È approvato).

Il disegno di legge sarà posto in votazione a scrutinio segreto al termine della seduta.

Discussione del disegno di legge: Aumento del contributo annuo previsto dalla legge 3 maggio 1955, n. 427, a favore della fondazione assistenza e rifornimenti per la pesca (F.A.R.P.) (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato) (2510) e della proposta di legge di iniziativa dei deputati Curti Ivano ed altri: Concessione di un ulteriore contributo annuo di lire 50.000.000 a favore della fondazione assistenza rifornimenti per la pesca (F.A.R.P.) (1689).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Aumento del contributo annuo previsto dalla legge 3 maggio 1955, n. 427, a favore della fondazione assistenza e rifornimenti per la pesca (F.A.R.P.) nonché della proposta di legge dei deputati Curti Ivano ed altri: « Concessione di un ulteriore contributo annuo di lire 50 milioni a favore della fondazione assistenza rifornimenti per la pesca (F.A.R.P.) ».

Il disegno di legge n. 2510 e la proposta di legge n. 1689, sui quali richiamo ora l'attenzione degli onorevoli membri della Commissione, trattano lo stesso argomento anche se con formulazione differente. Si tratta in sostanza di aumentare il contributo previsto dalla legge 3 maggio 1955, n. 427, a favore della Fondazione assistenza e rifornimenti per la pesca, F.A.R.P. Il Relatore, onorevole Armato, ha facoltà di svolgere la sua relazione.

ARMATO, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi. Con la legge 3 maggio 1955, n. 427 venne stabilito un contributo annuo di 50 milioni per concorrere all'attività assistenziale di questa Fondazione. Il contributo è stato utilizzato per il piccolo credito entro un limite massimo di 250 mila lire al tasso di interesse dal 3 per cento. L'iniziativa si è dimostrata estremamente redditizia soprattutto per favorire la motorizzazione delle imbarcazioni remo-veliche ed è necessario incoraggiare concretamente questa attività della F.A.R.P. soprattutto per quanto riguarda il credito fiduciario a favore della piccola pesca nelle acque marittime interne.

Unica osservazione del Relatore è che l'attuale limite massimo delle somme che possono essere concesse dal F.A.R.P., fissato in lire 250 mila al tasso del 3 per cento, è troppo modesto. Perciò esprimo un voto affinché si addivenga ad un aumento di tale limite, anche in relazione alla svalutazione della mo-

neta ed a quelle che sono le accresciute esigenze. Per il resto il parere del Relatore non può che essere positivo, prendendo atto di questa attività estremamente utile svolta dalla Fondazione.

PRESIDENTE. Siccome dei due provvedimenti simili, il disegno di legge risulta già approvato dal Senato nella seduta del 5 ottobre 1960, si potrebbe prendere in esame il disegno di legge n. 2510 dichiarando assorbita la proposta di legge n. 1689.

ARMATO, *Relatore*. Propongo l'approvazione del disegno di legge n. 2510, che è stato già approvato dal Senato e quindi può diventare subito legge, mentre la proposta di legge n. 1689 viene per la prima volta in sede parlamentare e pertanto dovrebbe essere successivamente approvata dal Senato. I due provvedimenti hanno lo stesso contenuto.

BOGONI. A nome del gruppo dichiaro che daremo il nostro voto favorevole al disegno di legge approvato dal Senato, intendendosi assorbita la proposta di legge n. 1689.

SINESIO. Noi daremo il nostro voto favorevole al disegno di legge n. 2510, perché viene incontro a una parte molto notevole delle richieste fatte con l'ordine del giorno presentato da parte dei rappresentanti della C.I.S.L. Però i bisogni sono ancora maggiori. Basta pensare a quello che oggi costa soltanto una rete! Ad ogni modo il Ministero potrà vedere in seguito le ulteriori agevolazioni da fare.

Perciò, mentre approviamo questo disegno di legge, ci faremo promotori di una ulteriore proposta di legge in occasione della quale si potrà esaminare con maggiore approfondimento l'attività e le benemerienze della F.A.R.P. Basti pensare che gli interessi sono modesti e che l'amministrazione dell'azienda non grava affatto su questi fondi. È forse l'unico caso che si verifica nel nostro paese. Un aumento dei fondi darà però modo di attuare quello che giustamente ha detto l'onorevole Armato.

RAVAGNAN. Noi approviamo il disegno di legge e siamo anche d'accordo per l'assorbimento della proposta di legge. Ma questo non esime il Governo dall'occuparsi di quello che noi abbiamo proposto in merito all'ordinamento generale della pesca. A proposito dei famosi studi che si fanno sul « piano azzurro », raccomandiamo al Governo non solo di consultarci ma anche di informarci a suo tempo, possibilmente in una delle prossime sedute.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Il Ministro della marina mercantile ha già precisato in sede di bilancio che la materia è allo stato di avanzata preparazione.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale. Passiamo all'esame degli articoli del disegno di legge n. 2510, restando d'accordo che la sua approvazione comporta l'assorbimento della proposta di legge n. 1689.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Dichiaro che il Governo è d'accordo che sia dichiarato assorbito il progetto di legge d'iniziativa parlamentare in seguito all'approvazione del disegno di legge governativo nel testo approvato già dal Senato.

PRESIDENTE. Do lettura degli articoli del disegno di legge n. 2510, che, se non vi sono osservazioni o proposte di emendamenti, metterò successivamente in votazione:

ART. 1.

Il contributo annuo a favore della Fondazione Assistenza e Rifornimenti per la Pesca, previsto dal primo comma dell'articolo 1 della legge 3 maggio 1955, n. 427, è elevato, a decorrere dall'esercizio finanziario 1960-61, a lire 100 milioni.

(È approvato).

ART. 2.

Alla maggiore spesa, di lire 50 milioni, derivante dall'applicazione della presente legge si provvede con corrispondente riduzione del fondo concernente provvedimenti legislativi in corso dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio medesimo.

Il Ministro per il tesoro è autorizzato a provvedere con proprio decreto alle occorrenti variazioni di bilancio.

(È approvato).

Il disegno di legge sarà votato subito a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto sui due disegni di legge approvati nella seduta odierna.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione a scrutinio segreto sui disegni di legge:

« Integrazione di fondi per il concorso statale nel pagamento degli interessi sui mutui pescherecci » (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato) (2509):

Presenti e votanti	27
Maggioranza	14
Voti favorevoli	27
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

« Aumento del contributo annuo previsto dalla legge 3 maggio 1955, n. 427, a favore della Fondazione assistenza e rifornimenti per la pesca (F.A.R.P.) » (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato) (2510):

Presenti e votanti	27
Maggioranza	14
Voti favorevoli	26
Voti contrari	1

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Adamoli, Amadei Giuseppe, Amodio, Armato, Armosino, Bogoni, Calvaresi, Canestrari, Cappugi, Colasanto, Concas, Di Paolantonio, Durand de la Penne, Francavilla, Frunzio, Granati, Mattarella, Petrucci, Polano, Ravagnan, Reale Giuseppe, Ricca, Romano Bartolomeo, Sammartino, Schiano, Sinesio e Vidali.

La seduta termina alle 11,45.

IL DIRETTORE
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. FRANCESCO COSENTINO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI