

COMMISSIONE X

TRASPORTI — POSTE E TELECOMUNICAZIONI
MARINA MERCANTILE

XLI.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 15 DICEMBRE 1960

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MATTARELLA

INDICE

	PAG.		PAG.
Disegno di legge (<i>Seguito della discussione e approvazione</i>):		Proposte di legge (<i>Rinvio del seguito della discussione</i>):	
Norme per prevenire gli abbordi in mare (523)	448	TROISI: Modifiche alla legge 26 marzo 1958, n. 425, relativa allo stato giuridico del personale delle ferrovie dello Stato (688);	
PRESIDENTE	448, 450, 451, 464, 466	FRANZO ed altri: Norme integrative dell'articolo 178 della legge 26 marzo 1958, n. 425, relativa allo stato giuridico del personale delle ferrovie dello Stato (1245);	
DURAND DE LA PENNE, <i>Relatore</i>	448, 449, 450, 466	CAPPUGI e FRUNZIO: Ammissione nella carriera del personale direttivo mediante concorso interno per titoli del personale di ruolo delle ferrovie dello Stato in possesso di diploma di laurea (<i>Urgenza</i>) (1733);	
MANNIRONI, <i>Sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i>	449	FRANZO ed altri: Inquadramento nella carriera del personale direttivo delle ferrovie dello Stato di funzionari della carriera del personale di concetto della stessa Amministrazione (1765);	
ADAMOLI	449, 450	FRUNZIO ed altri: Modificazione delle norme sull'avanzamento degli impiegati della carriera direttiva delle ferrovie dello Stato (1767).	
Disegno di legge (<i>Rinvio del seguito della discussione</i>):		MUSCARIELLO ed altri: Provvedimenti per alcune categorie del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato dell'ex grado VI. (<i>Urgenza</i>) (1851)	473
Sicurezza della navigazione e della vita umana in mare (2082)	467	PRESIDENTE	473
PRESIDENTE	467	Votazione segreta:	
DURAND DE LA PENNE, <i>Relatore</i>	467	PRESIDENTE	474
MANNIRONI, <i>Sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i>	467		
SINESIO	467		
Disegno di legge (<i>Seguito della discussione e rimessione all'Assemblea</i>):			
Provvedimenti per la riparazione dei danni arrecati dalle alluvioni dell'autunno del 1959 agli impianti delle ferrovie Calabro-Lucane in regime di concessione all'industria privata (2581)	467		
PRESIDENTE	467, 473		
VOLPE, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	467, 470		
FRANCAVILLA	468, 469		
COLASANTO	469, 471		
REALE GIUSEPPE	469		
MISEFARI	470, 471		
LOMBARDI RUGGERO	472		
POLANO	473		

La seduta comincia alle 10,15.

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

(È approvato).

**Seguito della 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 il seguito della discussione del disegno di legge: « Norme per prevenire gli abbordi in mare nonché nell'interno od in prossimità dei porti ».

Il relatore, onorevole Durand De La Penne, ha già svolto la sua relazione e si è anche chiusa la discussione generale.

Possiamo quindi passare all'esame degli articoli.

Do lettura dell'articolo 1:

« Sono approvati gli annessi testi, allegati A e B, concernenti rispettivamente « Norme per prevenire gli abbordi in mare » e « Norme per prevenire gli abbordi nell'interno o in prossimità dei porti », applicabili indistintamente alle navi della marina mercantile e della marina militare nonché agli idrovolanti civili e militari.

È abrogato il testo delle « Disposizioni per prevenire gli abbordi in mare » approvato con la legge 31 marzo 1954, n. 107 ».

DURAND DE LA PENNE, *Relatore*. Vorrei proporre un emendamento soppressivo dell'allegato B, che contiene norme per prevenire gli abbordi nell'interno o in prossimità dei porti. Naturalmente se la Commissione accetterà questo emendamento, dovrà essere soppressa la lettera B anche nell'articolo 1.

L'allegato B non può fare altro che generare confusione, in quanto nella convenzione di Londra all'articolo 30 è stabilito che nell'interno dei porti le manovre avvengono in relazione a quanto viene deciso dal comandante del porto.

Io avevo presentato una serie di emendamenti all'allegato B per rendere più chiari quegli articoli che lasciano dubbi così numerosi da rendere la situazione difficile. Ma poi, parlando anche con i tecnici che hanno preparato questo disegno di legge, sono venuto alla conclusione che deve essere abolita completamente questa parte, che potrebbe ingenerare confusione in chi deve manovrare entrando nei porti.

Questa situazione è comune a tutti i porti e a tutte le nazioni del mondo; ma nessuna nazione ha stabilito delle norme sulla manovra nell'interno dei porti, perché vigono le norme internazionali. Se ci sono delle varianti, queste vengono stabilite volta per volta dal comandante del porto in relazione ad avvenimenti o a situazioni particolari. Il comandante della nave, prima di entrare in porto, riceve dal pilota le comunicazioni relative.

Per questa ragione propongo di sopprimere completamente l'allegato.

PRESIDENTE. Quindi il relatore propone l'emendamento soppressivo dell'allegato B, che suona in questi termini:

**NORME PER PREVENIRE GLI ABBORDI
NELL'INTERNO O IN PROSSIMITÀ
DEI PORTI**

ART. 1.

La navigazione delle navi e degli idrovolanti entro il raggio di un miglio dall'entrata dei porti, dei fiumi e dei canali oppure nell'interno dei porti, ivi compresi gli specchi d'acqua riservati agli idrovolanti, è soggetta alle norme di cui ai seguenti articoli, sempre che non esistano particolari disposizioni emanate dal comandante del porto ai sensi dell'articolo 81 del Codice della navigazione.

Qualora per particolare configurazione topografica del porto l'entrata del medesimo non fosse chiaramente definita, il miglio di distanza di cui al precedente comma deve intendersi misurato dall'opera più foranea del porto.

ART. 2.

Le navi che transitano davanti ad un porto, fiume o canale, devono lasciare libera la rotta alle navi in entrata o in uscita; parimenti le navi in entrata devono lasciare libera la rotta alle navi in uscita.

ART. 3.

Le navi a vela, le imbarcazioni a remi, a vela oppure a propulsione meccanica, i rimorchiatori rimorchianti maone oppure piccoli natanti devono lasciare libera la rotta alle navi da guerra ed ai piroscafi e motonavi, anche se rimorchiati, che entrano oppure escono dal porto, nonché agli idrovolanti che ammarano o decollano.

ART. 4.

Quando due navi, a qualsiasi tipo esse appartengano, sono in procinto di incrociarsi nell'interno di un porto, con presumibile intralcio delle rotte, quella che ha la corrente in prora deve manovrare in modo da agevolare la navigazione di quella che ha la corrente in poppa.

ART. 5.

Le navi che hanno diritto di precedenza, secondo quanto prescritto dai precedenti articoli 2, 3 e 4, qualora constatino che le altre navi non lasciano loro libera la rotta, devono darne avvertimento con brevi colpi di fischio in numero non inferiore a cinque.

ART. 6.

Le navi hanno l'obbligo di navigare con prudenza ed a velocità ridotta per quanto è necessario per la manovra.

ART. 7.

Le navi devono mantenere la dritta, salvo necessità derivanti dalla manovra, di ormeggio, nel qual caso dovranno essere fatti i prescritti segnali col fischio.

ART. 8.

L'uso del fischio è consentito solo per le regolamentari segnalazioni di manovra, per i segnali di partenza delle navi da passeggeri e per l'osservanza della norma di cui al precedente articolo 5.

ART. 9.

Le draghe ed i mezzi effossori, mentre eseguono operazioni di scavo, devono attenersi alle prescrizioni di cui al terzo comma dell'articolo 4 delle « Norme per prevenire gli abbordi in mare ».

ART. 10.

Le navi in manovra devono lasciare liberi, nell'imminenza della partenza e dell'arrivo di idrovolanti, gli specchi acquei riservati al decollo e all'ammarraggio degli stessi.

Parimenti, le navi che ricevono segnali di emergenza da parte di un aeromobile costretto ad ammarare, devono manovrare in modo da agevolare l'ammarraggio dell'aeromobile.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Il Governo è d'accordo per la soppressione.

ADAMOLI. Noi credevamo che tutto il disegno di legge fosse stato elaborato da tecnici; quindi la soppressione completa di questo allegato ci sorprende. Comunque, le osservazioni fatte dal relatore ci dimostrano che da parte degli stessi compilatori del disegno di legge c'è stata una revisione. Tuttavia rilevo che nella stessa relazione al disegno di legge è messa in evidenza l'importanza dell'allegato B. Evidentemente il Governo non ci fa una bella figura!

DURAND DE LA PENNE, *Relatore*. Posso spiegare articolo per articolo le ragioni che consigliano la soppressione.

Nel primo comma dell'articolo 1 si stabiliscono le norme per la navigazione di navi e idrovolanti in prossimità o nell'interno dei porti. Poi si aggiunge: « sempre che non esistano particolari disposizioni emanate dal comandante del porto ai sensi dell'articolo 81 del codice della navigazione ». Quindi sono norme che hanno valore sempre che non ne esistano di diverse.

Il secondo comma fissa il modo in cui deve essere stabilita la distanza.

L'articolo 2 stabilisce che le navi che transitano davanti a un porto, fiume o canale, debbono lasciare libera la rotta alle navi in entrata o in uscita. Ma questa è una cosa che si fa sempre. Evidentemente, però, se esce un transatlantico ed entra un vaporetto, non è detto che il transatlantico debba manovrare per far entrare il vaporetto. Il comandante del porto dà volta per volta le disposizioni opportune a seconda della logica.

Anche le disposizioni dell'articolo 3 rappresentano delle cose ovvie. Non c'è nessuna imbarcazione a remi che pretenda di fermare un transatlantico!

Ugualmente ovvie sono le disposizioni dell'articolo 4. Quando due navi, a qualsiasi tipo appartengano, sono in procinto di incrociarsi nell'interno di un porto, manovrano in modo da agevolare la navigazione di quella che ha la corrente in poppa. Ci possono anche essere due navi che si incrociano andando ambedue con la corrente in poppa o in prora. In alcuni porti come Genova c'è una corrente di un decimo di miglio che non dà fastidio alla manovra. Quindi ci vorrebbe un segnale per indicare da quale parte è la corrente, e questo ingenererebbe delle confusioni.

Anche l'articolo 5 è superfluo. Quando una nave ha diritto di precedenza, se vede che un'altra non gliela dà, deve fare un fischio.

Sono cose che si sono fatte sempre e si continuano a fare. Nessuna nazione ha voluto fare un regolamento per l'interno dei porti, perché ogni porto ha delle condizioni diverse. La convenzione di Londra stabilisce che le regole per la navigazione nell'interno dei porti sono stabilite dai comandanti.

Lo stesso dicasi per gli articoli 6 e 7. Secondo i venti o le necessità della zona, si fa quello che è necessario.

Voler fare qualche cosa di nuovo in questa materia è contrario alla tradizione marinara degli italiani. Quindi è meglio abolire questo allegato B.

ADAMOLI. L'onorevole collega Durand de la Penne ha dimenticato l'articolo 6 dell'allegato B, che dice che le navi hanno l'obbligo di navigare con prudenza.

DURAND DE LA PENNE, *Relatore*. C'è un articolo del Codice della navigazione che dice la stessa cosa.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la proposta dell'onorevole Durand de la Penne, accettata dal Governo, di sopprimere l'allegato B, concernente norme per prevenire gli abbordi nell'interno o in prossimità dei porti.

(È approvata).

Pongo in votazione l'articolo 1 del disegno di legge così modificato:

«È approvato l'annesso testo, allegato A, concernente «Norme per prevenire gli abbordi in mare», applicabile indistintamente alle navi della marina mercantile e della marina militare, nonché agli idrovolanti civili e militari.

È abrogato il testo delle «Disposizioni per prevenire gli abbordi in mare» approvato con la legge 31 marzo 1954, n. 107».

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 2:

«Con decreto da pubblicarsi nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica, il Ministro per la difesa determina, in conformità dell'articolo 13 dell'annesso testo allegato A, i fanali di posizione ed i segnali da usarsi a bordo delle navi da guerra, delle navi naviganti in convoglio e degli idrovolanti in acqua».

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 3:

«Con decreto da pubblicarsi nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica, il Ministro per la difesa, di concerto con quello per la marina

mercantile, determina i segnali di partenza e di arrivo o di ammaraggio di emergenza degli aeromobili».

(È approvato).

Passiamo ora all'esame dell'allegato A, al quale sono stati presentati emendamenti.

Pongo in discussione l'articolo 1. Ne do lettura:

CAPO I.

DISPOSIZIONI PRELIMINARI E DEFINIZIONI

ART. 1.

Le presenti norme devono essere osservate da tutte le navi e da tutti gli idrovolanti in alto mare ed in tutte le acque con esso comunicanti accessibili alla navigazione marittima, salvo le eccezioni previste dall'articolo 30. Gli idrovolanti che per la loro speciale struttura non possono attenersi integralmente alle norme relative alla dotazione dei fanali e dei segnali devono osservare tali norme nel modo più efficace consentito dalle circostanze.

Le norme concernenti i fanali devono essere osservate in qualsiasi condizione di tempo, dal tramonto alla levata del sole. Durante tale periodo non deve essere mostrata alcun'altra luce che possa essere confusa con i fanali prescritti o che possa pregiudicarne la visibilità o le caratteristiche, oppure diminuire l'efficienza di un appropriato servizio di vedetta.

Tutte le manovre decise in applicazione o in seguito all'interpretazione delle presenti norme devono essere eseguite con sicurezza ed ampio margine di tempo, come va fatto in osservanza delle buone regole dell'arte marinaresca.

Il pericolo di collisione può essere accerato, quando le circostanze lo permettano, osservando accuratamente alla bussola il rilevamento della nave che si avvicina. Se il rilevamento non cambia in modo apprezzabile si deve ritenere che tale rischio esiste.

I naviganti devono tener presente che un idrovolante in fase di ammaraggio o di decollo oppure che manovra in condizioni atmosferiche sfavorevoli, può trovarsi nell'impossibilità di modificare all'ultimo momento la manovra che si era prefissa.

Agli effetti delle presenti norme, salvo disposizioni contrarie risultano dal contesto:

1°) la parola « nave » designa qualsiasi tipo di natante, che non sia un idrovolante in

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 15 DICEMBRE 1960

acqua, usato o capace di essere usato come mezzo di trasporto sull'acqua;

2°) la parola « idrovolante » designa qualsiasi aeromobile destinato a manovrare sull'acqua;

3°) l'espressione « nave a propulsione meccanica » designa qualsiasi nave mossa da macchine;

4°) una nave a propulsione meccanica che naviga a vela e non a mezzo di macchine deve essere considerata come nave a vela, ed una nave che naviga a mezzo di macchine, che abbia o non abbia contemporaneamente vele spiegate, deve essere considerata come nave a propulsione meccanica;

5°) una nave o un idrovolante in acqua sono rispettivamente « in navigazione » o « in flottaggio » quando non sono all'ancora o ormeggiati a terra o incagliati;

6°) l'espressione « altezza dal bordo » designa l'altezza al disopra del ponte continuo più elevato;

7°) la « lunghezza » e la « larghezza » di una nave sono quelle risultanti dall'atto di nazionalità o dalla licenza;

8°) la « lunghezza » e « l'apertura d'ali » di un idrovolante sono la massima lunghezza e la massima apertura d'ali risultanti dal certificato di navigabilità aerea; in mancanza di tale certificato le dimensioni sono quelle misurate direttamente;

9°) la parola « visibile », quando applicata ai fanali, significa visibile in una notte oscura con atmosfera chiara;

10°) l'espressione « squillo breve » designa uno squillo della durata di circa un secondo;

11°) l'espressione « squillo prolungato » designa uno squillo della durata da quattro a sei secondi;

12°) la parola « fischio » significa fischio o sirena;

13°) la parola « tonnellata » significa tonnellata di stazza lorda.

PRESIDENTE. L'onorevole Durand de la Penne propone di sostituire al sesto comma, n. 10°) e 11°) le parole « squillo breve » e « squillo prolungato » rispettivamente con « suono breve » e « suono prolungato ».

Pongo in votazione per divisione l'articolo 1 fino al sesto comma, n. 9°) compreso.

(È approvato).

Pongo in votazione l'emendamento suddetto ai numeri 10°) e 11°).

(È approvato).

I numeri 12°) e 13°) non presentano emendamenti; li pongo in votazione.

(Sono approvati).

Pongo quindi in votazione l'articolo 1 così modificato nel suo complesso:

CAPO I.

DISPOSIZIONI PRELIMINARI E DEFINIZIONI

« Le presenti norme devono essere osservate da tutte le navi e da tutti gli idrovolanti in alto mare ed in tutte le acque con esso comunicanti accessibili alla navigazione marittima, salvo le eccezioni previste dall'articolo 30. Gli idrovolanti che per la loro speciale struttura non possono attenersi integralmente alle norme relative alla dotazione dei fanali e dei segnali devono osservare tali norme nel modo più efficace consentito dalle circostanze.

Le norme* concernenti i fanali devono essere osservate in qualsiasi condizione di tempo, dal tramonto alla levata del sole. Durante tale periodo non deve essere mostrata alcun'altra luce che possa essere confusa con i fanali prescritti o che possa pregiudicarne la visibilità o le caratteristiche, oppure diminuire l'efficienza di un appropriato servizio di vedetta.

Tutte le manovre decise in applicazione o in seguito all'interpretazione delle presenti norme devono essere eseguite con sicurezza ed ampio margine di tempo, come va fatto in osservanza delle buone regole dell'arte marinaiasca.

Il pericolo di collisione può essere accertato, quando le circostanze lo permettano, osservando accuratamente alla bussola il rilevamento della nave che si avvicina. Se il rilevamento non cambia in modo apprezzabile si deve ritenere che tale rischio esiste.

I naviganti devono tener presente che un idrovolante in fase di ammaraggio o di decollo oppure che manovra in condizioni atmosferiche sfavorevoli, può trovarsi nell'impossibilità di modificare all'ultimo momento la manovra che si era prefissa.

Agli effetti delle presenti norme, salvo disposizioni contrarie risultanti dal contesto:

1°) la parola « nave » designa qualsiasi tipo di natante, che non sia un idrovolante in acqua, usato o capace di essere usato come mezzo di trasporto sull'acqua;

2°) la parola « idrovolante » designa qualsiasi aeromobile destinato a manovrare sull'acqua;

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 15 DICEMBRE 1960

3°) l'espressione « nave a propulsione meccanica » designa qualsiasi nave mossa da macchine;

4°) una nave a propulsione meccanica che naviga a vela e non a mezzo di macchine deve essere considerata come nave a vela, ed una nave che naviga a mezzo di macchine, che abbia o non abbia contemporaneamente vele spiegate, deve essere considerata come nave a propulsione meccanica;

5°) una nave o un idrovolante in acqua sono rispettivamente « in navigazione » o « in flottaggio » quando non sono all'ancora o ormeggiati a terra o incagliati;

6°) l'espressione « altezza di bordo » designa l'altezza al disopra del ponte continuo più elevato;

7°) la « lunghezza » e la « larghezza » di una nave sono quelle risultanti dall'atto di nazionalità o dalla licenza;

8°) la « lunghezza » e « l'apertura d'ali » di un idrovolante sono la massima lunghezza e la massima apertura d'ali risultanti dal certificato di navigabilità aerea; in mancanza di tale certificato le dimensioni sono quelle misurate direttamente;

9°) la parola « visibile », quando applicata ai fanali, significa visibile in una notte oscura con atmosfera chiara;

10°) l'espressione « suono breve » designa un fischio della durata di circa un secondo;

11°) l'espressione « suono prolungato » designa un fischio della durata da quattro a sei secondi;

12°) la parola « fischio » significa fischio o sirena;

13°) la parola « tonnellata » significa tonnellata di stazza lorda ».

(È approvato).

Poiché agli articoli 2, 3, 4, 5, 6 e 7 non sono stati presentati emendamenti, ne do lettura e li porrò successivamente in votazione:

CAPO II.

FANALI E SEGNALI

ART. 2.

Una nave a propulsione meccanica, quando è in navigazione, deve portare:

1°) sull'albero di trinchetto oppure a proravia del medesimo o, se è una nave priva dell'albero di trinchetto, nella parte prodiera della nave, un fanale a luce bianca brillante, costruito in modo da mostrare una luce ininterrotta su un arco d'orizzonte di

venti rombi di bussola (225 gradi), fissato in modo da mostrare la sua luce per dieci rombi (112 gradi e mezzo) da ciascun lato della nave, cioè dalla prora fino a due rombi (22 gradi e mezzo) a poppavia del traverso di ciascun lato e di una intensità luminosa tale da essere visibile ad una distanza di almeno cinque miglia;

2°) a proravia oppure a poppavia del fanale a luce bianca prescritto dal n. 1 del presente articolo, un secondo fanale a luce bianca di struttura e caratteristiche uguali a quelle di detto fanale. Per le navi di lunghezza inferiore a metri 45,75 (150 piedi) e per quelle che stanno effettuando un rimorchio il predetto secondo fanale a luce bianca è facoltativo;

3°) i due fanali a luce bianca di cui sopra devono essere disposti sul piano verticale longitudinale di simmetria, in modo che uno sia almeno metri 4,57 (15 piedi) più alto dell'altro, ed in posizione tale fra loro che il più basso si trovi a proravia del più alto. La distanza orizzontale fra i predetti due fanali a luce bianca deve essere almeno tre volte la distanza verticale. Il più basso di tali fanali a luce bianca, o il fanale, se ne esiste uno solo, deve essere disposto ad una altezza dal bordo non inferiore a metri 6,10 (20 piedi), e se la larghezza della nave è superiore a metri 6,10 (20 piedi), ad un'altezza dal bordo non inferiore a tale larghezza; in ogni caso non è necessario che il fanale sia disposto ad una altezza dal bordo superiore a metri 12,20 (40 piedi). In ogni circostanza il fanale o i fanali, secondo i casi, devono essere disposti in modo da essere al disopra e liberi da qualsiasi altro fanale o sovrastruttura che possano impedirne la visibilità;

4°) sul lato dritto un fanale a luce verde, costruito in modo da mostrare una luce ininterrotta su un arco d'orizzonte di dieci rombi di bussola (112 gradi e mezzo) fissato in modo da mostrare la sua luce dalla prora fino a due rombi (22 gradi e mezzo) a poppavia del traverso sulla dritta e di intensità luminosa tale da essere visibile ad una distanza di almeno due miglia;

5°) sul lato sinistro un fanale a luce rossa, costruito in modo da mostrare una luce ininterrotta su un arco d'orizzonte di dieci rombi di bussola (112 gradi e mezzo), fissato in modo da mostrare la sua luce dalla prora fino a due rombi (22 gradi e mezzo) a poppavia del traverso sulla sinistra e di intensità luminosa tale da essere visibile ad una distanza di almeno due miglia;

6°) i suddetti fanali laterali a luce verde e a luce rossa devono essere provvisti, dal lato interno della nave, di schermi che si prolunghino almeno metri 0,91 (3 piedi) a proravia del fanale in modo da impedire che la luce di questo possa essere veduta dall'altra parte della prora.

Un idrovolante in flottaggio deve portare:

1°) nella parte prodiera e nel piano longitudinale centrale, dove possa essere meglio veduto, un fanale a luce bianca brillante, costruito in modo da mostrare una luce ininterrotta su un arco d'orizzonte di 220 gradi, fissato in modo da mostrare la sua luce per 110 gradi da ciascun lato dell'idrovolante, cioè dalla prora fino a 20 gradi a poppavia del traverso di ciascun lato, e di intensità luminosa tale da essere visibile ad una distanza di almeno tre miglia;

2°) all'estremità dell'ala destra un fanale a luce verde costruito in modo da mostrare una luce ininterrotta su un arco di orizzonte di 110 gradi, fissato in modo da mostrare la sua luce dalla prora fino a 20 gradi a poppavia del traverso sulla dritta e di intensità luminosa tale da essere visibile ad una distanza di almeno due miglia;

3°) all'estremità dell'ala sinistra un fanale a luce rossa costruito in modo da mostrare una luce ininterrotta su un arco di orizzonte di 110 gradi, fissato in modo da mostrare la sua luce dalla prora fino a 20 gradi a poppavia del traverso sulla sinistra e di intensità luminosa tale da essere visibile ad una distanza di almeno due miglia.

(È approvato).

ART. 3.

Una nave a propulsione meccanica, quando rimorchia o spinge un'altra nave o un idrovolante, deve portare, oltre ai fanali laterali, due fanali a luce bianca brillante disposti in linea verticale, uno al disopra dell'altro, ad una distanza fra loro non inferiore a metri 1,83 (6 piedi), e quando rimorchia più di una nave deve portare un terzo fanale a luce bianca brillante, a metri 1,83 (6 piedi) al disopra oppure al disotto degli altri due, se la lunghezza del rimorchio, misurata dalla poppa del rimorchiatore alla poppa dell'ultima nave o dell'ultimo idrovolante rimorchiato, è maggiore di metri 183 (600 piedi). I fanali di cui sopra devono avere la stessa struttura ed intensità luminosa e uno di essi deve essere portato nella stessa posizione del fanale a luce bianca indicato nell'articolo 2, comma primo, n. 1°), tranne il terzo fanale, che deve essere portato ad

una altezza non inferiore a metri 4,27 (14 piedi) dal bordo. In una nave con un solo albero tali fanali possono essere sistemati sull'albero.

La nave che rimorchia deve portare inoltre il fanale di poppa indicato nell'articolo 10 o, in sostituzione di tale fanale, un piccolo fanale a luce bianca a poppavia del fumaiolo oppure dell'albero poppiere, per servire di guida all'elemento rimorchiato, ma questo fanale non deve essere visibile a proravia del traverso del rimorchiatore. Il fanale a luce bianca indicato nell'articolo 2, primo comma n. 2°), è facoltativo.

Un idrovolante in acqua, quando rimorchia uno o più idrovolanti o navi, deve portare i fanali indicati nell'articolo 2, secondo comma, nn. 1°), 2°) e 3°); ed inoltre deve portare un secondo fanale a luce bianca avente la stessa struttura ed intensità luminosa del fanale a luce bianca menzionato nell'articolo 2, secondo comma, n. 1°), disposto in linea verticale ad almeno metri 1,83 (6 piedi) al disopra oppure al disotto di tale fanale.

(È approvato).

ART. 4.

Una nave che non può governare deve portare, nel punto in cui possano essere meglio veduti, e se è nave a propulsione meccanica, invece dei fanali indicati nell'articolo 2, primo comma, nn. 1°) e 2°), due fanali a luce rossa, disposti in linea verticale uno al disopra dell'altro ad una distanza fra loro non inferiore a metri 1,83 (6 piedi) e di intensità luminosa tale da essere visibili per tutto il giro dell'orizzonte ad una distanza di almeno due miglia. Durante il giorno essa deve portare, disposti in linea verticale uno al disopra dell'altro ad una distanza fra loro non inferiore a metri 1,83 (6 piedi), nel punto in cui possano essere meglio veduti, due palloni od oggetti approssimativamente rotondi, neri, aventi un diametro non inferiore a metri 0,61 (2 piedi) ciascuno.

Un idrovolante in acqua non in grado di governare può portare, nel punto in cui possano essere meglio veduti, due fanali a luce rossa disposti in linea verticale uno al disopra dell'altro ad una distanza fra loro non inferiore a metri 0,91 (3 piedi) e di caratteristiche tali da essere visibili per tutto il giro dell'orizzonte ad una distanza di almeno due miglia. Durante il giorno può portare, disposti in linea verticale uno al disopra dell'altro ad una distanza fra loro non inferiore a metri 0,91 (3 piedi), nel punto in cui

possano essere meglio veduti, due palloni o oggetti approssimativamente rotondi, neri, aventi un diametro non inferiore a metri 0,61 (2 piedi) ciascuno.

Una nave intenta a distendere o a ricuperare un cavo sottomarino o un segnalamento galleggiante, o una nave impegnata in operazioni idrografiche o in lavori subacquei, quando per motivo del suo lavoro non può allontanarsi dalla rotta di altre navi che si avvicinano, deve portare, invece dei due fanali indicati nell'articolo 2, primo comma, nn. 1° e 2°, tre fanali disposti in linea verticale uno al disopra dell'altro ad una distanza fra loro non inferiore a metri 1,83 (6 piedi). I fanali inferiore e superiore devono essere a luce rosa, quello di mezzo deve essere a luce bianca e tutti devono essere di intensità luminosa tale da essere visibili per tutto il giro dell'orizzonte ad una distanza di almeno due miglia. Durante il giorno essa deve portare, disposti in linea verticale uno al disopra dell'altro ad una distanza fra loro non inferiore a metri 1,83 (6 piedi), nel punto in cui possano essere meglio veduti, tre segnali, aventi ciascuno un diametro non inferiore a metri 0,61 (2 piedi), dei quali il superiore e l'inferiore devono essere di forma sferica e di colore rosso e quello di mezzo di forma biconica e di colore bianco.

Le navi e gli idrovolanti dei quali tratta il presente articolo, quando non hanno abbrivo, non devono portare i fanali laterali. Devono invece portarli quando hanno abbrivo.

I fanali ed i segnali prescritti dal presente articolo devono essere considerati dalle altre navi e dagli altri idrovolanti come segnali indicanti che la nave o l'idrovolante che li porta non governa e non può quindi lasciare libera la rotta.

I segnali di cui sopra non sono segnali delle navi in pericolo e che chiedono soccorso; questi ultimi sono descritti nell'articolo 31.

(È approvato).

ART. 5.

Una nave a vela in navigazione o una nave o un idrovolante rimorchiati devono portare gli stessi fanali prescritti dall'articolo 2 rispettivamente per una nave a propulsione meccanica o per un idrovolante in flottaggio, ad eccezione dei fanali a luce bianca indicati in detto articolo, che essi non devono mai portare. Essi devono portare inoltre i fanali di poppa come indicato nell'arti-

colo 10, rimanendo stabilito che le navi rimorchiata, ad eccezione dell'ultima, possono portare invece del detto fanale di poppa un piccolo fanale a luce bianca, come è indicato nel secondo comma dell'articolo 3.

Una nave che viene spinta avanti da un rimorchiatore deve portare all'estrema prora un fanale a luce verde a dritta e un fanale a luce rossa a sinistra, i quali devono avere le stesse caratteristiche dei fanali prescritti dall'articolo 2, primo comma, nn. 4° e 5°, e devono essere schermati come indicato nell'articolo 2, primo comma, n. 6°, rimanendo stabilito che se più navi, qualunque ne sia il numero, sono spinte avanti in gruppo, esse devono portare gli stessi fanali come se si trattasse di una sola nave.

(È approvato).

ART. 6.

Sulle piccole navi, quando non è possibile, a causa del cattivo tempo o per altri fondati motivi, fissare a posto i fanali laterali a luce verde e a luce rossa, questi fanali devono essere tenuti sottomano accesi e pronto per l'uso immediato e, nell'avvicinarsi ad altre navi oppure essendo da esse avvicinati, devono essere mostrati dal lato corrispondente, in tempo utile per prevenire una collisione, in maniera da riuscire visibili quanto più possibile e in modo che la luce verde non sia veduta dal lato sinistro, né la luce rossa dal lato dritto, né, se è possibile, a più di due rombi di bussola (22 gradi e mezzo) a poppavia del traverso del lato rispettivo.

Per rendere uso di questi fanali portatili più sicuro e più facile, essi devono essere dipinti esternamente con il colore della luce rispettiva e devono essere forniti di schermi adatti.

(È approvato).

ART. 7.

Le navi a propulsione meccanica inferiori a 40 tonnellate, le navi inferiori a 20 tonnellate, che navigano a vela o a remi ed i battelli a remi quando in navigazione, non hanno l'obbligo di portare i fanali indicati nell'articolo 2, ma se non li portano devono essere provvisti dei seguenti fanali:

a) per le navi a propulsione meccanica inferiori a 40 tonnellate, salvo quanto prescritto dalla seguente lettera b), devono portare:

1°) sulla parte prodiera, dove possa essere meglio veduto e ad una altezza dal bordo non inferiore a metri 2,75 (9 piedi), un fanale a luce bianca brillante, costruito e

fissato conformemente a quanto prescritto dall'articolo 2, primo comma, n. 1°), e di intensità luminosa tale da essere visibile alla distanza di almeno tre miglia;

2°) i fanali laterali a luce verde e a luce rossa, costruiti e fissati conformemente a quanto prescritto dall'articolo 2, primo comma, nn. 4°) e 5°) di intensità luminosa tale da essere visibili alla distanza di almeno un miglio, ovvero un fanale a luci combinate che proietti una luce verde ed una luce rossa dalla prora fino a due rombi di bussola (22 gradi e mezzo) a poppavia del traverso del lato rispettivo. Questo fanale deve essere portato a non meno di metri 0,91 (3 piedi) al di sotto del fanale a luce bianca;

b) le piccole imbarcazioni a propulsione meccanica, come quelle in dotazione delle navi d'alto mare, possono portare il fanale a luce bianca ad una altezza da lbordo inferiore a metri 2,75 (9 piedi), ma esso deve essere collocato al disopra dei fanali laterali oppure del fanale a luci combinate indicati nella lettera a), n. 2°), del presente articolo;

c) le navi inferiori a 20 tonnellate che navigano a vela o a remi, salvo quanto prescritto dalla lettera d) seguente, se non portano i fanali laterali devono portare, nel punto in cui possa essere meglio veduto, un fanale che proietti una luce verde da un lato ed una luce rossa dall'altro, di intensità luminosa tale da essere visibile alla distanza di almeno un miglio e sistemato in modo che la luce verde non sia veduta dal lato sinistro né la luce rossa dal lato dritto. Quando non è possibile fissare tale fanale, esso deve essere tenuto pronto per l'uso immediato e deve essere mostrato in tempo utile per prevenire una collisione ed in modo che la luce verde non sia veduta dal lato sinistro, né la luce rossa dal lato dritto;

d) le piccole imbarcazioni a remi che navigano a vela o a remi devono aver pronta sotto mano soltanto una torcia elettrica oppure un fanale acceso a luce bianca, che deve essere mostrato in tempo utile per prevenire una collisione;

e) le navi e le imbarcazioni alle quali si riferisce il presente articolo non hanno l'obbligo di portare i fanali ed i segnali prescritti dagli articoli 4, primo comma, ed 11, quinto comma.

(È approvato).

Pongo ora in votazione per divisione l'articolo 8 di cui do lettura:

« Una nave-pilota a vela, quando attende al servizio di pilotaggio nel suo punto di sta-

zione e non è all'ancora, non deve portare i fanali prescritti per le altre navi, ma deve avere un fanale a luce bianca in testa all'albero, visibile per tutto il giro dell'orizzonte ad una distanza di almeno tre miglia, e deve mostrare inoltre uno o più fanali a lampi a brevi intervalli mai maggiori di dieci minuti.

Se una nave-pilota si avvicina ad un'altra nave, o è da questa avvicinata, essa deve avere i fanali laterali accesi pronti all'uso e deve mostrarli a brevi intervalli per indicare la direzione della propria rotta, ma la luce verde non deve essere visibile dal lato sinistro, né la luce rossa dal lato dritto.

Una nave-pilota a vela, del tipo di quelle che sono obbligate ad accostare lungo il fianco delle navi per dare loro il pilota, può mostrare il fanale a luce bianca invece di tenerlo alzato in testa all'albero e può, invece dei fanali laterali sopra indicati, tenere pronto sottomano un fanale con un vetro verde da un lato ed un vetro rosso dall'altro, da usarsi come sopra prescritto.

Una nave-pilota a propulsione meccanica, quando è in servizio di pilotaggio nel suo punto di stazione ma non all'ancora, in aggiunta ai fanali ed ai fanali a lampi prescritti per la nave-pilota a vela deve portare, alla distanza di metri 2,45 (8 piedi) sotto il suo fanale a luce bianca di testa d'albero, un fanale a luce rossa visibile per tutto il giro dell'orizzonte ad una distanza di almeno tre miglia, nonché i fanali laterali prescritti per le navi che sono in navigazione. Invece del fanale a lampi può essere mostrata ad intermittenza una luce bianca, brillante, visibile per tutto il giro dell'orizzonte.

Tutte le navi-pilota in servizio di pilotaggio che si trovano all'ancora nel loro punto di stazione devono portare i fanali e mostrare i fanali a lampi prescritti dai commi precedenti ma non i fanali laterali. Esse devono portare inoltre il fanale di fonda o i fanali prescritti dall'articolo 11.

Tutte le navi-pilota, siano o no all'ancora, quando non si trovano nel loro punto di stazione in servizio di pilotaggio, devono portare gli stessi fanali prescritti per le altre navi della loro categoria e di eguale tonnellaggio ».

Pongo in votazione il primo comma.

(È approvato).

Pongo in votazione le prime parole del secondo comma « Se una nave-pilota ».

(Sono approvate).

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 15 DICEMBRE 1960

Pongo in votazione l'emendamento proposto dall'onorevole Durand de la Penne, cioè di aggiungere dopo le parole: « Se una nave-pilota », le altre: « a vela ».

(È approvato).

Pongo dunque in votazione il secondo comma fino alla fine, « dal lato dritto ».

(È approvato).

Nessun emendamento è stato presentato ai rimanenti comma, che pongo in votazione.

(Sono approvati).

Pongo infine in votazione l'articolo 8 nel suo complesso.

(È approvato).

Pongo in votazione per divisione l'articolo 9 di cui do ora lettura:

« Tutte le navi da pesca, quando non pescano, devono portare i fanali o i segnali prescritti per le navi simili di uguale tonnellaggio. Quando pescano, esse devono portare soltanto i fanali o i segnali prescritti dal presente articolo, i quali, salvo quando diversamente disposto, devono essere visibili ad una distanza di almeno due miglia.

Le navi intente alla pesca con lenze trascinate (pesca alla traina) devono portare soltanto i fanali prescritti, a seconda dei casi, per una nave a propulsione meccanica oppure per una nave a vela in navigazione.

Le navi intente alla pesca con reti o lenze — escluse le lenze trascinate (pesca alla traina) — che si estendono fuori bordo non oltre 153 metri (500 piedi) misurati orizzontalmente in direzione della scia devono portare, nel punto in cui possa essere meglio veduto, un fanale a luce bianca visibile per tutto il giro dell'orizzonte; ed inoltre, avvicinando un'altra nave ovvero essendo da essa avvicinate, devono mostrare un secondo fanale, anch'esso a luce bianca ad una distanza verticale non inferiore a metri 1,83 (6 piedi) sotto il primo fanale e ad una distanza orizzontale da questo non inferiore a metri 3,05 (10 piedi) (oppure metri 1,83 — 6 piedi — per i piccoli battelli senza coperta), nella direzione nella quale è dato volta l'attrezzo che si stende in mare. Durante il giorno, tali navi devono segnalare di trovarsi intente alla pesca alzando, nel punto in cui possa essere meglio veduto, un panierino o una cesta; e se hanno gli attrezzi da pesca distesi in mare mentre si trovano all'ancora, esse, all'avvicinarsi di altre navi, devono mo-

strare il medesimo segnale sull'allineamento fra il pallone di fonda e la rete od attrezzo da pesca.

Le navi intente alla pesca con reti o lenze — escluse le lenze trascinate (pesca alla traina) — che si estendono fuori bordo oltre 153 metri (500 piedi) misurati orizzontalmente in direzione della scia devono portare, nel punto in cui possono essere meglio veduti, tre fanali a luce bianca, ad una distanza fra loro non inferiore a metri 0,91 (3 piedi), formanti un triangolo verticale visibile per tutto il giro dell'orizzonte. Quando hanno dell'abbrivo, dette navi devono mostrare i prescritti fanali colorati laterali, ma quando non hanno abbrivo non devono mostrarli. Durante il giorno esse devono mostrare un panierino o una cesta sulla parte prodiera il più vicino possibile al dritto di prora e ad un'altezza sopra il bordo non inferiore a metri 3,05 (10 piedi) ed inoltre, nel punto in cui possa essere meglio veduto, un segnale conico nero col vertice rivolto verso l'alto. Se hanno gli attrezzi da pesca distesi in mare mentre si trovano all'ancora, esse, all'avvicinarsi di altre navi, devono mostrare il panierino o la cesta sull'allineamento fra il pallone di fonda e la rete od attrezzo da pesca.

Le navi intente alla pesca a strascico con una rete od altro attrezzo che draga sul fondo od in prossimità del fondo del mare, quando non sono all'ancora:

1°) se a propulsione meccanica devono portare, nella stessa posizione del fanale a luce bianca indicato nell'articolo 2, primo comma, n. 1°, un fanale tricolore, costruito e fissato in modo da mostrare una luce bianca dalla prora sino a due rombi di bussola (22 gradi e mezzo) su ciascun lato della nave ed una luce verde ed una rossa da due rombi (22 gradi e mezzo) dalla prora sino a due rombi (22 gradi e mezzo) a poppavia del traverso, rispettivamente a dritta e a sinistra. Esse devono portare inoltre a non meno di metri 1,83 (6 piedi) e a non più di metri 3,65 (12 piedi) al disotto del fanale tricolore, un fanale a luce bianca fissato in modo da mostrare una luce chiara, uniforme, ininterrotta e visibile per il tutto il giro dell'orizzonte. Esse devono portare inoltre il fanale di poppa prescritto dal primo comma dell'articolo 10;

2°) se a vela devono portare un fanale a luce bianca fissato in modo da mostrare una luce chiara, uniforme, ininterrotta e visibile per tutto il giro dell'orizzonte; ed inoltre, avvicinando altre navi o essendo da esse avvicinate, devono mostrare una luce bianca a lampi nel punto in cui possa essere meglio

veduta ed in tempo utile per prevenire una collisione;

3°) durante il giorno ciascuna delle navi sopra menzionate deve mostrare un panierino o una cesta nel punto in cui possa essere meglio veduto.

Oltre ai fanali che devono mostrare in base al presente articolo, le navi addette alla pesca possono mostrare, se è necessario per attirare l'attenzione di navi che si avvicinano, una luce a lampi. Esse possono usare anche i fanali da lavoro.

Tutte le navi che pescano stando all'ancora devono portare i fanali e i segnali prescritti dall'articolo 11, primo, secondo e terzo comma; e all'avvicinarsi di una o più navi devono mostrare un fanale addizionale a luce bianca situato almeno metri 1,83 (6 piedi) al disotto del fanale di fonda prodiero e ad una distanza orizzontale da questo non inferiore a metri 3,05 (10 piedi) misurati in direzione della distesa degli attrezzi fuori bordo.

Se una nave, mentre pesca, rimane immobilizzata per avere i propri attrezzi impigliati in uno scoglio o in altro ostacolo, essa, se di giorno, deve ammainare il panierino o la cesta prescritti dai commi terzo, quarto e quinto del presente articolo e mostrare il segnale indicato nel terzo comma dell'articolo 11; se di notte deve mostrare il fanale ovvero i fanali prescritti dal primo e secondo comma dell'articolo 11. Con nebbia, foschia, nevicata e forti piovoschi, o in ogni altra condizione che in modo analogo limiti la visibilità, sia di giorno che di notte, essa deve emettere il segnale acustico prescritto dall'articolo 15, comma terzo, n. 5°, segnale che deve egualmente essere emesso, in condizioni di buona visibilità, all'avvicinarsi di un'altra nave.

Per i segnali da nebbia riguardanti le navi da pesca, resta fermo il disposto dell'articolo 15, comma terzo, n. 9° ».

Pongo in votazione il primo comma dell'articolo 9 fino a « uguale tonnello ».

(È approvato).

Pongo in votazione l'emendamento proposto dall'onorevole Durand de la Penne di sostituire la parola « Quando » con « Mentre ».

(È approvato).

Pongo in votazione il primo comma dalla parola « pescano » fino alla fine.

(È approvato).

Nessun emendamento è stato presentato per il secondo comma, che pongo in votazione.

(È approvato).

Pongo in votazione il terzo comma fino alle parole « per i piccoli battelli senza coperta ».

(È approvato).

Pongo in votazione l'emendamento dell'onorevole Durand de la Penne: sostituire le parole « nella direzione nella quale è dato volta l'attrezzo che si stende in mare » con le seguenti « nella direzione nella quale l'attrezzo si stende in mare ».

(È approvato).

Pongo in votazione il terzo comma fino al termine.

(È approvato).

Nessun emendamento è stato presentato per i successivi commi, che pongo in votazione.

(Sono approvati).

Pongo infine in votazione l'articolo 9, così modificato, nel suo complesso:

« Tutte le navi da pesca, quando non pescano, devono portare i fanali o segnali prescritti per le navi simili di uguale tonnello. Mentre pescano, esse devono portare soltanto i fanali o i segnali prescritti dal presente articolo, i quali, salvo quando diversamente disposto, devono essere visibili ad una distanza di almeno due miglia.

Le navi intente alla pesca con lenze trascinate (pesca alla traina) devono portare soltanto i fanali prescritti, a seconda dei casi, per una nave a propulsione meccanica oppure per una nave a vela in navigazione.

Le navi intente alla pesca con reti o lenze — escluse le lenze trascinate (pesca alla traina) — che si estendono fuori bordo non oltre 153 metri (500 piedi) misurati orizzontalmente in direzione della scia devono portare, nel punto in cui possa essere meglio veduto, un fanale a luce bianca visibile per tutto il giro dell'orizzonte; ed inoltre, avvicinando un'altra nave ovvero essendo da essa avvicinate, devono mostrare un secondo fanale, anch'esso a luce bianca ad una distanza verticale non inferiore a metri 1,83 (6 piedi) sotto il primo fanale e ad una distanza orizzontale da questo non inferiore a metri 3,05 (10 piedi) (oppure metri 1,83 — 6 piedi — per i piccoli bat-

telli senza coperta), nella direzione nella quale l'attrezzo si stende in mare. Durante il giorno, tali navi devono segnalare di trovarsi intente alla pesca alzando, nel punto in cui possa essere meglio veduto, un panierino o una cesta; e se hanno gli attrezzi da pesca distesi in mare mentre si trovano all'ancora, esse, all'avvicinarsi di altre navi, devono mostrare il medesimo segnale sull'allineamento fra il pallone di fonda e la rete od attrezzo da pesca.

Le navi intente alla pesca con reti o lenze — escluse le lenze trascinate (pesca alla traina) — che si estendono fuori bordo oltre 153 metri (500 piedi) misurati orizzontalmente in direzione della scia devono portare, nel punto in cui possono essere meglio veduti, tre fanali a luce bianca, ad una distanza fra loro non inferiore a metri 0,91 (3 piedi), formanti un triangolo verticale visibile per tutto il giro dell'orizzonte. Quando hanno dell'abbrivo, dette navi devono mostrare i prescritti fanali colorati laterali, ma quando non hanno abbrivo non devono mostrarli. Durante il giorno esse devono mostrare un panierino o una cesta sulla parte prodiera il più vicino possibile al dritto di prora e ad un'altezza sopra il bordo non inferiore a metri 3,05 (10 piedi) ed inoltre, nel punto in cui possa essere meglio veduto, un segnale conico nero col vertice rivolto verso l'alto. Se hanno gli attrezzi da pesca distesi in mare mentre si trovano all'ancora, esse, all'avvicinarsi di altre navi, devono mostrare il panierino o la cesta sull'allineamento fra il pallone di fonda e la rete od attrezzo da pesca.

Le navi intente alla pesca a strascico con una rete od altro attrezzo che draga sul fondo od in prossimità del fondo del mare, quando non sono all'ancora:

1°) se a propulsione meccanica devono portare, nella stessa posizione del fanale a luce bianca indicato nell'articolo 2, primo comma, n. 1°), un fanale tricolore, costruito e fissato in modo da mostrare una luce bianca dalla prora sino a due rombi di bussola (22 gradi e mezzo) su ciascun lato della nave ed una luce verde ed una rossa da due rombi (22 gradi e mezzo) dalla prora sino a due rombi (22 gradi e mezzo) a poppavia del traverso, rispettivamente a dritta e a sinistra. Esse devono portare inoltre a non meno di metri 1,83 (6 piedi) e a non più di metri 3,65 (12 piedi) al disotto del fanale tricolore, un fanale a luce bianca fissato in modo da mostrare una luce chiara, uniforme, ininterrotta e visibile per il tutto il giro dell'orizzonte. Esse devono portare inoltre il fanale di poppa prescritto dal primo comma dell'articolo 10;

2°) se a vela devono portare un fanale a luce bianca fissato in modo da mostrare una luce chiara, uniforme, ininterrotta e visibile per tutto il giro dell'orizzonte; ed inoltre, avvicinando altre navi o essendo da esse avvicinate, devono mostrare una luce bianca a lampi nel punto in cui possa essere meglio veduta ed in tempo utile per prevenire una collisione;

3°) durante il giorno ciascuna delle navi sopra menzionate deve mostrare un panierino o una cesta nel punto in cui possa essere meglio veduto.

Oltre ai fanali che devono mostrare in base al presente articolo, le navi addette alla pesca possono mostrare, se è necessario per attirare l'attenzione di navi che si avvicinano, una luce a lampi. Esse possono usare anche i fanali da lavoro.

Tutte le navi che pescano stando all'ancora devono portare i fanali e i segnali prescritti dall'articolo 11, primo, secondo e terzo comma; e all'avvicinarsi di una o più navi devono mostrare un fanale addizionale a luce bianca situato almeno metri 1,83 (6 piedi) al disotto del fanale di fonda prodiero e ad una distanza orizzontale da questo non inferiore a metri 3,05 (10 piedi) misurati in direzione della distesa degli attrezzi fuori bordo.

Se una nave, mentre pesca, rimane immobilizzata per avere i propri attrezzi impigliati in uno scoglio o in altro ostacolo, essa, se di giorno, deve ammainare il panierino o la cesta prescritti dai commi terzo, quarto e quinto del presente articolo e mostrare il segnale indicato nel terzo comma dell'articolo 11; se di notte deve mostrare il fanale ovvero i fanali prescritti dal primo e secondo comma dell'articolo 11. Con nebbia, foschia, nevicata e forti piovvaschi, o in ogni altra condizione che in modo analogo limiti la visibilità, sia di giorno che di notte, essa deve emettere il segnale acustico prescritto dall'articolo 15, comma terzo, n. 5°), segnale che deve egualmente essere emesso, in condizioni di buona visibilità, all'avvicinarsi di un'altra nave.

Per i segnali da nebbia riguardanti le navi da pesca, resta fermo il disposto dell'articolo 15; comma terzo, n. 9°).

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 10 a cui non sono stati presentati emendamenti:

« Una nave in navigazione deve portare di poppa un fanale a luce bianca costruito in modo da mostrare una luce ininterrotta su un arco d'orizzonte di dodici rombi di bus-

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 15 DICEMBRE 1960

sola (135 gradi), fissato in modo da mostrare la sua luce da poppa fino a sei rombi (67 gradi e mezzo) su ciascun lato della nave e di intensità luminosa tale da essere veduto ad una distanza di almeno due miglia. Questo fanale deve essere collocato quanto più possibile alla stessa altezza dei fanali laterali.

A bordo delle piccole navi, se, a causa del cattivo tempo o per altri motivi giustificati, non è possibile fissare il predetto fanale, si devono avere pronte sottomano una torcia elettrica oppure un fanale acceso, che deve essere mostrato all'avvicinarsi di una nave che stia sopraggiungendo, in tempo utile per evitare una collisione.

Per le navi che rimorchiano o sono rimorchiate, si applicano gli articoli 3, secondo comma, e 5.

Un idrovolante in flottaggio deve portare sulla coda un fanale a luce bianca costruito in modo da mostrare una luce ininterrotta su un arco d'orizzonte di 140 gradi, fissato in modo da mostrare la sua luce per 70 gradi su ciascun lato dell'idrovolante a partire dalla poppa e di intensità luminosa tale da essere visibile ad una distanza di almeno due miglia ».

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 11:

« Una nave di lunghezza inferiore a metri 45,75 (150 piedi), quando è all'ancora, deve portare nella parte prodiera, nel punto in cui possa essere meglio veduto, un fanale a luce bianca costruito in modo da mostrare una luce chiara, uniforme e ininterrotta, visibile per tutto il giro dell'orizzonte, ad una distanza di almeno due miglia.

Una nave di lunghezza pari o superiore a metri 45,75 (150 piedi), quando è all'ancora deve portare nella parte prodiera, ad un'altezza dal bordo non inferiore a metri 6,10 (20 piedi), un fanale a luce bianca come indicato, e sulla poppa o vicino ad essa un altro fanale simile e ad un'altezza tale da trovarsi a non meno di metri 4,57 (15 piedi) più in basso di quello prodiero. Entrambi questi fanali devono essere visibili per tutto il giro dell'orizzonte ad una distanza di almeno tre miglia.

Fra la levata ed il tramonto del sole le navi all'ancora devono portare nella parte prodiera, nel punto in cui possa essere meglio veduto, un pallone nero di diametro non inferiore a metri 0,61 (2 piedi).

Una nave impegnata a distendere o a ricuperare un cavo sottomarino oppure un segnalamento galleggiante, o una nave impegnata

in operazioni idrografiche o in lavori subacquei, quando è all'ancora, deve portare i fanali o i segnali prescritti dal terzo comma dell'articolo 4, oltre a quelli prescritti, a seconda dei casi, nei precedenti commi del presente articolo.

Una nave incagliata deve portare, di notte, il fanale o i fanali prescritti dai commi primo e secondo e i due fanali a luce rossa prescritti dal primo comma dell'articolo 4. Durante il giorno essa deve portare, nel punto in cui possono essere meglio veduti, tre palloni neri, ciascuno di diametro non inferiore a metri 0,61 (2 piedi), disposti in linea verticale uno al disopra dell'altro ad una distanza fra loro non inferiore a metri 1,83 (6 piedi).

Un idrovolante in acqua di lunghezza inferiore a metri 45,75 (150 piedi), quando è all'ancora, deve portare, nel punto in cui possa essere meglio veduto, un fanale a luce bianca visibile per tutto il giro dell'orizzonte ad una distanza di almeno due miglia.

Un idrovolante in acqua di lunghezza pari o superiore a metri 45,75 (150 piedi), quando è all'ancora, deve portare, nel punto in cui possa essere meglio veduto, un fanale a luce bianca di prora ed un fanale a luce bianca di poppa ambedue visibili per tutto il giro dell'orizzonte ad una distanza di almeno tre miglia; ed inoltre, se ha un'apertura d'ali superiore a metri 45,75 (150 piedi), esso deve portare un fanale a luce bianca all'estremità di ogni ala per indicare la massima apertura d'ali, visibile per quanto possibile per tutto il giro dell'orizzonte ad una distanza di un miglio.

Un idrovolante incagliato deve portare un fanale di fondo oppure i fanali prescritti nei commi sesto e settimo del presente articolo, ed inoltre può portare due fanali a luce rossa disposti in linea verticale, ad una distanza fra loro non inferiore a metri 0,91 (3 piedi) e collocati in modo da essere visibili per tutto il giro dell'orizzonte ».

All'articolo 11, primo comma, non sono stati presentati emendamenti. Lo pongo pertanto in votazione.

(È approvato).

Al secondo comma, l'onorevole Durand de la Penne propone il seguente emendamento: dopo le parole « come indicato », aggiungere le altre: « nel comma precedente ».

Pongo in votazione l'emendamento presentato dall'onorevole Durand de la Penne, che il Governo dichiara di accettare.

(È approvato).

Pongo in votazione gli altri commi dell'articolo 11.

(Sono approvati).

Pongo in votazione l'articolo 11 così modificato nel suo complesso.

(È approvato).

Pongo in votazione successivamente gli articoli 12, 13, 14 sui quali non sono stati presentati emendamenti:

ART. 12.

Se è necessario per attirare l'attenzione, le navi o gli idrovolanti in acqua possono mostrare, in aggiunta ai fanali che sono tenuti a portare in base alle presenti norme, un fanale a lampi o a fare uso di segnali detonanti ovvero di qualsiasi altro efficace segnale acustico che non possa essere confuso con alcun altro segnale autorizzato in altri punti delle presenti norme.

(È approvato).

ART. 13.

Nulla, nelle presenti norme, deve in alcun modo ostacolare l'applicazione di speciali disposizioni emanate dal Governo di qualsiasi Stato, relativamente ad altri fanali di posizione ed a segnali da usarsi a bordo delle navi da guerra, delle navi naviganti in convoglio e degli idrovolanti in acqua, né l'uso di segnali di riconoscimento adottati da imprese armatoriali, che siano stati approvati dai rispettivi Governi e debitamente registrati e pubblicati.

Quando il Governo interessato ritiene che una nave da guerra o un'altra nave militarizzata o un idrovolante in acqua di speciale costruzione o impiego non possa pienamente ottemperare ad una delle presenti norme per quanto riguarda il numero, la posizione, la portata o il settore di visibilità dei fanali o dei segnali senza intralciare la funzione militare della nave o dell'idrovolante, tale nave o idrovolante deve attenersi alle altre norme concernenti il numero, la posizione, la portata o il settore di visibilità dei fanali o dei segnali che il Governo interessato abbia giudicato atte a consentire un'osservanza quanto più stretta possibile delle presenti norme nei riguardi di detta nave o idrovolante.

(È approvato).

ART. 14.

Una nave che naviga a vela e contemporaneamente a mezzo di macchine deve portare, durante il giorno, di prora, nel punto in cui

possa essere meglio veduto, un cono nero, col vertice rivolto verso l'alto, del diametro alla base non inferiore a metri 0,61 (2 piedi).

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 15:

« Una nave a propulsione meccanica deve essere dotata di un buon fischio, azionato a vapore o da altri mezzi atti a sostituire il vapore, collocato in modo che il suono non possa essere intercettato da alcun impedimento, di un corno da nebbia efficiente, azionato da un mezzo meccanico, nonché di una buona campana. Una nave a vela uguale o superiore a venti tonnellate deve essere dotata di un corno da nebbia e di una campana.

Tutti i segnali prescritti dal presente articolo per le navi in navigazione devono essere emessi:

1°) dalle navi a propulsione meccanica, a mezzo del fischio;

2°) dalle navi a vela, a mezzo del corno da nebbia;

3°) dalle navi rimorchiate, a mezzo del fischio oppure del corno da nebbia.

In tempo di nebbia, foschia, nevicata, forti piovaschi o in ogni altra condizione che in modo analogo limiti la visibilità tanto di giorno quanto di notte, i mezzi di segnalazione prescritti dal presente articolo devono essere usati nel modo seguente:

1°) una nave a propulsione meccanica con abbrivio deve emettere, ad intervalli non maggiori di due minuti, uno squillo prolungato;

2°) una nave a propulsione meccanica in navigazione ma con macchina ferma e senza abbrivio deve emettere, ad intervalli non maggiori di due minuti, due squilli prolungati, con un intervallo fra loro di circa un secondo;

3°) una nave a vela in navigazione deve emettere, ad intervalli non maggiori di un minuto, uno squillo se naviga con mure a dritta, due squilli se naviga con mure a sinistra e tre squilli consecutivi se naviga con vento largo o in poppa;

4°) una nave all'ancora deve suonare rapidamente la campana per circa cinque secondi, ad intervalli non maggiori di un minuto. Sulle navi di lunghezza superiore a metri 106,75 (350 piedi) la campana deve essere suonata sulla parte prodiera ed inoltre, sulla parte poppiera, deve essere suonato per circa cinque secondi, ad intervalli non maggiori di un minuto, un gong od altro strumento di tono e sonorità tali, che non possano essere confusi con quelli della campana. Inoltre, una nave all'ancora può in conformità

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 15 DICEMBRE 1960

dell'articolo 12, emettere tre squilli consecutivi e precisamente uno breve, uno prolungato ed uno breve, per segnalare ad una nave che si avvicina la propria posizione e la possibilità di una collisione;

5°) una nave che rimorchia, o una nave che è impegnata a distendere o a recuperare un cavo sottomarino ad un segnalamento galleggiante, o una nave che è in navigazione ma che non può allontanarsi dalla rotta di una nave che si avvicina perché non può governare o manovrare come prescrivono le presenti norme, deve, invece dei segnali di cui ai nn. 1°), 2°) e 3°), emettere ad intervalli non maggiori di un minuto tre squilli consecutivi e precisamente uno prolungato seguito da due brevi;

6°) una nave rimorchiata o, qualora ne siano rimorchiate più di una, soltanto l'ultima, se ha l'equipaggio a bordo, deve emettere, ad intervalli non maggiori di un minuto, quattro squilli consecutivi e precisamente uno prolungato seguito da tre brevi; ove sia possibile, questo segnale deve essere fatto immediatamente dopo quello emesso dalla nave che rimorchia;

7°) una nave incagliata deve emettere il segnale indicato al n. 4, del presente articolo e deve inoltre dare tre distinti e separati colpi di campana immediatamente prima e dopo ciascun segnale;

8°) una nave inferiore a venti tonnellate, un'imbarcazione a remi o un idrovolante in acqua non ha l'obbligo di emettere i segnali sopra menzionati, ma se non li fa deve emettere ad intervalli non maggiori di un minuto altro segnale acustico efficace;

9°) una nave quando pesca, se è uguale o superiore a venti tonnellate, deve emettere, ad intervalli non maggiori di un minuto, uno squillo seguito da ripetuti colpi di campana; o può, invece di questi segnali, emettere uno squillo composto da una serie di più note di tonalità alternativamente alta e bassa ».

Al primo ed al secondo comma dell'articolo 15 non è stato presentato alcun emendamento. Pertanto li pongo in votazione.

(Sono approvati).

Al terzo comma, n. 1 si propone di sostituire le parole « uno squillo », con le altre: « un suono ». Pongo in votazione tale emendamento.

(È approvato).

Al terzo comma n. 2 si propone di sostituire le parole « squilli », con le altre: « suoni ».

Pongo in votazione l'emendamento sostitutivo.

(È approvato).

Al comma terzo, n. 3 si propone di sostituire le parole « uno squillo » e « squilli », rispettivamente con le altre: « un suono » e « suoni ». Pongo in votazione l'emendamento.

(È approvato).

Al terzo comma, ai numeri 4, 5 e 6 si propone di sostituire le parole « squilli », con le altre « suoni ».

Pongo in votazione tale emendamento.

(È approvato).

Infine al terzo comma, n. 9 si propone di sostituire le parole « uno squillo », con le altre « un suono ». Pongo in votazione tale emendamento.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 15 nel suo complesso quale risulta con gli emendamenti che sono stati approvati:

« Una nave a propulsione meccanica deve essere dotata di un buon fischio, azionato a vapore o ad altri mezzi atti a sostituire il vapore, collocato in modo che il suono non possa essere intercettato da alcun impedimento, di un corno da nebbia efficiente, azionato da un mezzo meccanico, nonché di una buona campana. Una nave a vela uguale o superiore a venti tonnellate deve essere dotata di un corno da nebbia e di una campana.

Tutti i segnali prescritti dal presente articolo per le navi in navigazione devono essere emessi:

1°) dalle navi a propulsione meccanica, a mezzo del fischio;

2°) dalle navi a vela, a mezzo del corno da nebbia;

3°) dalle navi rimorchiate, a mezzo del fischio oppure del corno da nebbia.

In tempo di nebbia, foschia, nevicata, forti piovoschi o in ogni altra condizione che in modo analogo limiti la visibilità tanto di giorno quanto di notte, i mezzi di segnalazione prescritti dal presente articolo devono essere usati nel modo seguente:

1°) una nave a propulsione meccanica con abbrivio deve emettere, ad intervalli non maggiori di due minuti, un suono prolungato;

2°) una nave a propulsione meccanica in navigazione ma con macchina ferma e senza abbrivio deve emettere ad intervalli non maggiori di due minuti, due suoni prolungati, con un intervallo fra loro di circa un secondo;

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 15 DICEMBRE 1960

3°) una nave a vela in navigazione deve emettere, ad intervalli non maggiori di un minuto, un suono se naviga con mure a dritta, due suoni se naviga con mure a sinistra e tre suoni consecutivi se naviga con vento largo o in poppa;

4°) una nave all'ancora deve suonare rapidamente la campana per circa cinque secondi, ad intervalli non maggiori di un minuto. Sulle navi di lunghezza superiore a metri 106,75 (350 piedi) la campana deve essere suonata sulla parte prodiera ed inoltre, sulla parte poppiera, deve essere suonato per circa cinque secondi, ad intervalli non maggiori di un minuto, un gong od altro strumento di tono e sonorità tali che non possano essere confusi con quelli della campana. Inoltre, una nave all'ancora può, in conformità dell'articolo 12, emettere tre suoni consecutivi e precisamente uno breve, uno prolungato ed uno breve, per segnalare ad una nave che si avvicina la propria posizione e la possibilità di una collisione;

5°) una nave che rimorchia, o una nave che è impegnata a distendere o a recuperare un cavo sottomarino od un segnalamento galleggiante, o una nave che è in navigazione ma che non può allontanarsi dalla rotta di una nave che si avvicina perché non può governare o manovrare come prescrivono le presenti norme, deve, invece dei segnali di cui ai nn. 1°, 2° e 3°), emettere ad intervalli non maggiori di un minuto tre suoni consecutivi e precisamente uno prolungato seguito da due brevi;

6°) una nave rimorchiata o, qualora ne siano rimorchiate più di una, soltanto l'ultima, se ha l'equipaggio a bordo, deve emettere, ad intervalli non maggiori di un minuto, quattro suoni consecutivi e precisamente uno prolungato seguito da tre brevi; ove sia possibile, questo segnale deve essere fatto immediatamente dopo quello emesso dalla nave che rimorchia;

7°) una nave incagliata deve emettere il segnale indicato al n. 4, del presente articolo e deve inoltre dare tre distinti e separati colpi di campana immediatamente prima e dopo ciascun segnale;

8°) una nave inferiore a venti tonnellate, un'imbarcazione a remi o un idrovolante in acqua non ha l'obbligo di emettere i segnali sopra menzionati, ma se non li fa deve emettere ad intervalli non maggiori di un minuto altro segnale acustico efficace;

9°) una nave quando pesca, se è uguale o superiore a venti tonnellate, deve emettere, ad intervalli non maggiori di un minuto, un

suono seguito da ripetuti colpi di campana; o può, invece di questi segnali, emettere un suono composto da una serie di più note di tonalità alternativamente alta e bassa ».

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 16 sul quale non sono stati presentati emendamenti:

« Una nave od un idrovolante in moto sull'acqua, in tempo di nebbia, foschia, neviccate, forti piovvaschi o in qualsiasi altra condizione che in modo analogo limiti la visibilità, deve procedere con velocità moderata, tenendo conto con molta cura delle circostanze e delle condizioni del momento.

Una nave a propulsione meccanica che ode, apparentemente a proravia del suo traverso, il segnale da nebbia di una nave la cui posizione non è accertata, deve, per quanto le circostanze del caso lo consentano, fermare le macchine e quindi navigare con precauzione fino a quando il pericolo di collisione sia passato ».

(È approvato).

Pongo in discussione l'articolo 17:

« Quando due navi a vela si avvicinano l'una all'altra in modo da implicare pericolo di collisione, una di esse deve manovrare per lasciar via libera all'altra nel modo seguente:

a) la nave che naviga con vento largo deve lasciar libera la rotta a quella che naviga stringendo il vento;

b) la nave che stringe il vento con mure a sinistra deve lasciar libera la rotta a quella che stringe il vento con mure a dritta;

c) quando entrambe le navi corrono a vento largo, ma con vento dal lato diverso, quella che riceve il vento sulla sinistra deve lasciar libera la rotta all'altra;

d) quando entrambe le navi corrono a vento largo e con vento dallo stesso lato, quella che si trova al vento deve lasciar libera la rotta a quella che è sottovento;

e) la nave che naviga con vento di poppa deve lasciar libera la rotta all'altra ».

All'articolo 17, lettera c) il Relatore, onorevole Durand de la Penne, propone di sostituire le parole « vento dal lato diverso », con le altre: « mure diverse ». Pongo in votazione tale emendamento.

(È approvato).

Sempre alla lettera c), l'onorevole Durand de la Penne propone di sostituire le parole

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 15 DICEMBRE 1960

« che riceve il vento sulla sinistra », con le altre: « che ha le mure a sinistra ».

Pongo in votazione l'emendamento proposto dall'onorevole Durand de la Penne.

(È approvato).

Infine, alla lettera e) si propone di sostituire le parole « di poppa », con le altre: « in poppa ». Pongo in votazione tale emendamento.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 17 quale risulta con gli emendamenti che sono stati approvati:

« Quando due navi a vela si avvicinano l'una all'altra in modo da implicare pericolo di collisione, una di esse deve manovrare per lasciare la via libera all'altra nel modo seguente:

a) la nave che naviga con vento largo deve lasciar libera la rotta a quella che naviga stringendo il vento;

b) la nave che stringe il vento con mure a sinistra deve lasciar libera la rotta a quella che stringe il vento con mure a dritta;

c) quando entrambe le navi corrono a vento largo, ma con mure diverse, quella che ha le mure a sinistra deve lasciar libera rotta all'altra;

d) quando entrambe le navi corrono a vento largo e con vento dallo stesso lato, quella che si trova al vento deve lasciar libera la rotta a quella che è sottovento;

e) la nave che naviga con vento in poppa deve lasciar libera rotta all'altra ».

(È approvato).

Non essendo stati presentati emendamenti agli articoli 18, 19, 20, 21, 22, 23 e 24 li porrò successivamente in votazione.

ART. 18.

Quando due navi a propulsione meccanica si vanno incontro con rotte direttamente opposte, o quasi opposte, in modo da implicare pericolo di collisione, ciascuna di esse deve accostare a dritta in modo da poter passare sulla sinistra dell'altra. Il presente articolo si applica unicamente ai casi in cui le navi si muovono incontro con rotte direttamente opposte, o quasi opposte, in modo da implicare pericolo di collisione, e non è applicabile a due navi che, continuando nelle loro rotte rispettive, possono passare libere l'una dall'altra. I soli casi in cui esso si applica sono quelli nei quali ciascuna delle due navi si muove in-

contro all'altra dritto di prora o quasi; in altri termini, ai casi in cui, di giorno, ciascuna nave vede gli alberi dell'altra sullo stesso allineamento, o quasi, dei propri; e, di notte, nei casi in cui ciascuna nave è in posizione tale da scorgere entrambi i fanali laterali dell'altra. Esso non si applica, di giorno, nei casi in cui una nave ne vede un'altra di prora che traversa la propria rotta, o, di notte, nei casi in cui il fanale a luce rosa dell'una è opposto al fanale a luce rossa dell'altra, o il fanale a luce verde dell'una è opposto a fanale verde dell'altra; oppure nei casi in cui una nave vede di prora il fanale a luce rossa dell'altra senza vedere quello a luce verde oppure il fanale a luce verde senza vedere quello a luce rossa; oppure quando si vedono i due fanali a luce verde o a luce rossa in qualunque altra direzione fuorché di prora.

Agli effetti del presente articolo e degli articoli da 19 a 29 inclusi, ad eccezione di quanto disposto al secondo comma dell'articolo 20, un idrovolante in acqua deve essere considerato come una nave e l'espressione « nave a propulsione meccanica » deve essere interpretata in conformità.

(È approvato).

ART. 19

Quando due navi a propulsione meccanica navigano con rotte che si incrociano in modo da implicare pericolo di collisione, la nave che vede l'altra sulla propria dritta deve lasciare a questa libera la rotta.

(È approvato).

ART. 20.

Quando due navi, una a propulsione e l'altra a vela, navigano con rotte tali da implicare pericolo di collisione, la nave a propulsione meccanica deve lasciare libera la rotta alla nave a vela salvo le eccezioni previste dagli articoli 24 e 26.

Un idrovolante in acqua deve normalmente tenersi ben libero da tutte le navi ed evitare di intralciare la loro navigazione. Tuttavia quando vi è pericolo di collisione esso deve attenersi alle presenti norme.

(È approvato).

ART. 21.

Quando in base alle presenti norme, una delle due navi deve lasciare libera la rotta all'altra, quest'ultima deve mantenere la propria rotta e la propria velocità. Quando per

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 15 DICEMBRE 1960

qualsiasi causa, quest'ultima nave si trova così vicina all'altra che la collisione non può essere evitata con la sola manovra della nave che deve cedere il passo, anch'essa deve agire nel modo più adatto per evitare la collisione (si vedano gli articoli 27 e 29).

(È approvato).

ART. 22.

Una nave che in base alle presenti norme deve lasciar libera la rotta ad un'altra nave deve evitare, se le circostanze del caso lo consentono, di passare di prora a quest'ultima.

(È approvato).

ART. 23.

Una nave a propulsione meccanica che in base alle presenti norme deve lasciare libera la rotta ad un'altra nave nell'avvicinarsi ad essa deve diminuire, se necessario, la propria velocità e fermare le macchine ovvero andare indietro.

(È approvato).

ART. 24

Fermo restando quanto stabilito dalle presenti norme, una nave che ne raggiunge un'altra deve lasciar libera la rotta alla nave raggiunta.

Una nave che si avvicina ad un'altra venendo da una direzione di più di due rombi di bussola (22 gradi e mezzo) a poppavia del traverso di quest'ultima, che si trova cioè, relativamente alla nave che sta raggiungendo, in posizione tale che di notte non potrebbe scorgere alcuno dei fanali laterali di questa ultima, deve essere considerata una nave che ne raggiunge un'altra. Nessun ulteriore cambiamento nel rilevamento fra le due navi potrà far considerare la nave che raggiunge l'altra come una nave che ne incrocia la rotta ai termini delle presenti norme ed esonerarla dall'obbligo di lasciar libera la rotta alla nave raggiunta, fino a che l'abbia oltrepassata e non sia libera da essa.

Se la nave che ne raggiunge un'altra non può stabilire con certezza se si trova a proravia o a poppavia di questa direzione rispetto all'altra nave, essa deve considerarsi come una nave che ne raggiunge un'altra e lasciare a questa libera la rotta.

(È approvato).

Do ora lettura dell'articolo 25:

« Una nave a propulsione meccanica che naviga in un passo stretto deve, quando ciò

è possibile e non comporta un pericolo, mantenersi nella metà di destra del passaggio o canale rispetto alla propria rotta.

Una nave a propulsione meccanica che si avvicina al gomito di un canale dove non è possibile vedere altre navi a propulsione meccanica che si avvicinano in senso opposto deve emettere, al momento in cui arriva alla distanza di mezzo miglio dal gomito, uno squillo prolungato di fischio. A questo segnale deve essere data risposta con uno squillo analogo da qualsiasi nave a propulsione meccanica in condizione di udirlo, che stia avvicinandosi dall'altra parte del gomito. In ogni caso, sia o non udito il segnale di una nave che si avvicina dall'altra parte, il predetto gomito deve essere percorso con attenzione e cautela ».

PRESIDENTE. All'articolo 25, primo comma l'onorevole Durand De La Penne propone il seguente emendamento: sostituire la parola « un pericolo », con le altre « pericolo ». Pongo in votazione tale emendamento.

(È approvato).

Al secondo comma si propone di sostituire le parole « uno squillo prolungato di fischio », con le altre « un suono prolungato di fischio ». Pongo in votazione l'emendamento sostitutivo.

(È approvato).

Ed infine: il relatore propone di sostituire le parole « uno squillo analogo » con le altre: « un segnale analogo ». Pongo in votazione tale emendamento.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 25 nel suo complesso quale risulta dopo gli emendamenti che sono stati ora approvati.

(È approvato).

Do lettura e pongo in votazione l'articolo 26, sul quale non sono stati presentati emendamenti:

« Le navi non impegnate in operazioni di pesca, devono, quando sono in navigazione, lasciare libera la rotta alle navi che stanno pescando con reti, lenze o reti a strascico. Questa norma non dà diritto alle navi intente alla pesca di ostruire un passaggio frequentato da navi che non siano da pesca ».

(È approvato).

All'articolo 27 l'onorevole Durand de la Penne propone di sostituire le parole: « com-

prese le limitazioni della nave » con le altre : « comprese le limitazioni delle possibilità di manovra della nave ».

Do lettura e pongo in votazione la prima parte dell'articolo 27:

« Nell'applicazione e nell'interpretazione delle presenti norme si debbono tener nel debito conto tutti i pericoli della navigazione e di collisione e tutte le circostanze particolari ».

(*È approvata*).

Metto in votazione il suddetto emendamento del relatore.

(*È approvato*).

Do lettura e pongo in votazione il resto dell'articolo:

« e dell'aeromobile interessato, che possono rendere necessario discostarsi dalle precedenti norme allo scopo di evitare un pericolo immediato ».

(*È approvato*).

Do lettura e pongo in votazione l'articolo 27 nel suo complesso:

« Nell'applicazione e nell'interpretazione delle presenti norme si debbono tener nel debito conto tutti i pericoli della navigazione e di collisione e tutte le circostanze particolari, comprese le limitazioni delle possibilità di manovra della nave e dell'aeromobile interessato, che possono rendere necessario discostarsi dalle precedenti norme allo scopo di evitare un pericolo immediato ».

(*È approvato*).

Do ora lettura dell'articolo 28:

« Quando le navi sono in vista l'una dell'altra, la nave a propulsione meccanica in navigazione che cambia la sua rotta in conformità di quanto autorizzato o prescritto dalle presenti norme deve indicare la sua manovra a mezzo dei seguenti segnali con il fischio:

uno squillo breve per significare « sto accostando a dritta »;

due squilli brevi per significare « sto accostando a sinistra »;

tre squilli brevi per significare « vado indietro con le macchine ».

La nave a propulsione meccanica che in conformità delle presenti norme deve mantenere la propria rotta e la propria velocità e che, trovandosi in vista di un'altra nave, dubita che essa abbia adottato misure sufficienti per evitare una collisione, può indicare tale dubbio emettendo in rapida successione non meno di cinque squilli brevi di fischio. Una

nave che emette tale segnale non è dispensata dagli obblighi stabiliti dagli articoli 27 e 29 e da qualsiasi altra norma, né dall'obbligo di segnalare tutte le manovre eseguite in conformità delle presenti norme, emettendo i dovuti segnali acustici indicati nel presente articolo.

Nulla, nelle presenti norme, deve in alcun modo ostacolare l'osservanza di altre norme speciali emanate dal Governo di qualsiasi Stato per quanto si riferisce all'uso dei segnali supplementari col fischio tra le navi da guerra, e tra navi naviganti in convoglio ».

(*È approvato*).

All'articolo 28 il relatore onorevole Durand de la Penne, propone il seguente emendamento al primo e secondo comma: sostituire le parole « squillo » e « squilli » rispettivamente con « suono » e « suoni ».

Do lettura e pongo in votazione l'articolo 28 nel suo complesso con le modifiche approvate:

« Quando le navi sono in vista l'una dell'altra, la nave a propulsione meccanica in navigazione che cambia la sua rotta in conformità di quanto autorizzato o prescritto dalle presenti norme deve indicare la sua manovra a mezzo dei seguenti segnali con il suono.

un suono breve per significare « sto accostando a dritta »;

due suoni brevi per significare « sto accostando a sinistra »;

tre suoni brevi per significare « vado indietro con le macchine ».

La nave a propulsione meccanica che in conformità delle presenti norme deve mantenere la propria rotta e la propria velocità e che, trovandosi in vista di un'altra nave, dubita che essa abbia adottato misure sufficienti per evitare una collisione, può indicare tale dubbio emettendo in rapida successione non meno di cinque suoni brevi di fischio. Una nave che emette tale segnale non è dispensata dagli obblighi stabiliti dagli articoli 27 e 29 e da qualsiasi altra norma, né dall'obbligo di segnalare tutte le manovre eseguite in conformità delle presenti norme emettendo i dovuti segnali acustici indicati nel presente articolo.

Nulla, nelle presenti norme, deve in alcun modo ostacolare l'osservanza di altre norme speciali emanate dal Governo di qualsiasi Stato per quanto si riferisce all'uso dei segnali supplementari col suono tra le navi da guerra, e tra navi naviganti in convoglio ».

(*È approvato*).

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 15 DICEMBRE 1960

Do lettura e pongo in votazione l'articolo 29, per il quale non sono stati presentati emendamenti:

« Nulla di quanto è prescritto dalle presenti norme può esonerare la nave, il proprietario, il comandante o l'equipaggio dalle conseguenze di qualsiasi negligenza nel portare i fanali o i segnali prescritti, o nel mantenere il dovuto servizio di vedetta, ovvero nell'attenersi alle precauzioni richieste dalla normale esperienza degli uomini di mare o dalle speciali circostanze del caso ».

(È approvato).

Do lettura e pongo in votazione l'articolo 30, per il quale non sono stati presentati emendamenti:

Riserva relativa ai Regolamenti per la navigazione nei porti e nelle acque interne.

« Nessuna delle presenti norme deve ostacolare l'osservanza di norme speciali debitamente emanate dalle autorità locali relativamente alla navigazione nei porti, nei fiumi, nei laghi e nelle acque interne, ivi compresi gli specchi d'acqua riservati agli idrovolanti ».

(È approvato).

Do lettura e pongo in votazione l'articolo 31, per il quale non sono stati presentati emendamenti:

Segnali di pericolo.

« Quando una nave o un idrovolante in acqua è in pericolo e domanda soccorso ad altre navi o a terra, i segnali da usarsi, sia separatamente che congiuntamente, sono i seguenti:

a) colpi di cannone oppure altri segnali esplosivi, ad intervalli di circa un minuto;

b) un suono continuo, emesso da qualsiasi apparecchio per segnali da nebbia;

c) razzi od altri artifici pirotecnici proiettanti stelle rosse, lanciati uno alla volta a brevi intervalli;

d) un segnale emesso con la radiotelegrafia oppure con altro sistema di segnalazione, consistente nel gruppo . . . - - - dell'alfabeto Morse;

e) un segnale emesso con radiotelefono, consistente nella parola « Mayday » pronunciata « Medé »;

f) il segnale di pericolo del Codice internazionale, indicato con le lettere N. C.;

g) un segnale a riva consistente in una bandiera quadra con sopra o sotto un pallone

o qualsiasi cosa che assomigli ad un pallone;

h) fuochi accesi sulla nave (quali si possono ottenere bruciando barili di catrame, olio, ecc.);

i) un razzo a paracadute produttore luce rossa.

È vietato l'uso di uno qualsiasi dei predetti segnali, se non per indicare che una nave o un idrovolante si trova in pericolo, nonché l'uso di qualsiasi segnale che possa venire confuso con uno dei segnali anzidetti.

Le navi in pericolo, allo scopo di far entrare in funzione gli apparecchi automatici di allarme delle altre navi, devono emettere per radio un segnale formato da una serie di dodici linee trasmesse in un minuto, della durata di quattro secondi per ogni linea e con un intervallo di un secondo fra due linee consecutive ».

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 32:

« Tutti gli ordini al timoniere devono essere dati nel modo seguente:

« Timone a dritta o a destra », per significare « portare la pala del timone a destra »;

« Timone a sinistra », per significare « portare la pala del timone a sinistra ».

Il Relatore, onorevole Durand de la Penne, ha presentato un emendamento, del quale do lettura:

« *Sostituire le parole:* timone a dritta o a destra, *per significare:* portare la pala del timone a destra, *con le altre:* timone a dritta, *per significare:* mettere il timone della nave a dritta ».

« *Sostituire le parole:* timone a sinistra, *per significare:* portare la pala del timone a sinistra, *con le altre:* Timone a sinistra, *per significare:* mettere il timone della nave a sinistra ».

DURAND DE LA PENNE, *Relatore.* L'articolo 32 tratta di ordini al timoniere, e riguarda i regolamenti inglese e francese. A bordo delle navi inglesi e francesi, anziché dire timone a dritta o a sinistra, si dice *babord*, *tribord* e *starbord*, *port*.

Io proporrei di eliminare completamente questo articolo 32, perché mi pare proprio pleonastico.

PRESIDENTE. Pongo ai voti il mantenimento dell'articolo 32.

(Non è approvato).

Pongo ai voti l'allegato A del disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

Faccio presente che per coordinamento con la soppressione dell'allegato B) il titolo del disegno di legge: « Norme per prevenire gli abbordi in mare nonché nell'interno od in prossimità dei porti » va sostituito in quello: « Norme per prevenire gli abbordi in mare ».

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

**Seguito della discussione del disegno di legge:
Sicurezza della navigazione e della vita umana in mare (2082).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Sicurezza della navigazione e della vita umana in mare », già approvato dal Senato.

DURAND DE LA PENNE, *Relatore*. Dopo l'inizio della discussione, avvenuta nella seduta precedente, ho riguardato il disegno di legge: effettivamente ciò che è stato detto in Commissione mi ha lasciato molto perplesso. Ho visto che vi sono delle contraddizioni per le decisioni da prendere per definire un certo tipo di mezzi antincendi. Tutto ciò porterà certamente a delle discussioni.

Io chiedo al Presidente e alla Commissione di volermi dare un po' di tempo per rivedere bene questa materia. L'articolo 6 mi lascia perplesso, per cui ne chiederei la soppressione. Il Commissario, per fare partire la nave, ha bisogno di un perito, perché non può sapere se è in condizione di navigare; la nave può andare a fondo prima dei tre mesi. È bene rivedere a fondo questa materia.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Sono favorevole al rinvio.

PRESIDENTE. Ciò significa che si possono presentare ancora degli emendamenti.

DURAND DE LA PENNE, *Relatore*. Oggi si naviga, praticamente, con i vecchi regolamenti. Questo è un coordinamento che deve essere fatto in maniera perfetta. Noi dobbiamo fare qualcosa di migliore. Non ci deve essere il dubbio che il Comandante non sappia ciò che deve fare.

SINESIO. Non posso concordare con quanto ha detto il relatore. Però vorrei pregare che tutto questo venisse fatto al più presto.

Perché se è vero che c'è un vecchio regolamento, è anche vero che i vecchi regolamenti sono carenti e mettono in pericolo la sicurezza delle navi. Desidero raccomandare al relatore di prendere anche in esame, d'accordo col Governo, la possibilità di stabilire con precisione la questione dei *radar* a bordo. Io ne ho parlato nella discussione generale.

PRESIDENTE. Quindi mi pare che la Commissione sia d'accordo di rinviare la discussione del disegno di legge n. 2082.

Se non vi sono osservazioni, così può rimanere stabilito.

(Così rimane stabilito).

**Seguito della discussione del disegno di legge:
Provvedimenti per la riparazione dei danni arrecati dalle alluvioni dell'autunno del 1959 agli impianti delle ferrovie Calabro-Lucane in regime di concessione all'industria privata (2581).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Provvedimenti per la riparazione dei danni arrecati dalle alluvioni dell'autunno 1959 agli impianti delle ferrovie Calabro-Lucane in regime di concessione all'industria privata ».

Avevamo già cominciato la discussione di questo disegno di legge e l'onorevole Polano aveva chiesto alcuni chiarimenti al rappresentante del Governo.

VOLPE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. In riferimento a quanto richiesto dall'onorevole Polano e da altri onorevoli colleghi, sono qui a dare tutte le notizie richieste circa i danni riportati dalle ferrovie Calabro-Lucane in occasione della alluvione dell'autunno 1959. Sono anche pronto a dare le notizie richieste circa l'ammodernamento.

Nessun contributo è stato erogato per l'ammodernamento delle Calabro-Lucane. Tra l'altro perché non è stata ancora applicata la legge n. 1221, in quanto è in corso di studio il tipo di provvedimenti da adottare. In conclusione, nessun contributo è stato ancora dato per l'ammodernamento alle ferrovie Calabro-Lucane sulle legge n. 1221 e ciò in quanto ancora è in corso l'istruttoria sul tipo di provvedimenti da adottare.

Quando ai danni alluvionali sofferti dalle Calabro-Lucane, si tratta di smottamenti, di frane, di terreno franoso caduto sulle linee, di case danneggiate, di crolli di ponti e di muri di sostegno, di erosioni di terreno e via di seguito.

Ho qui tutto un elenco dettagliato e particolareggiato, che metto a disposizione degli onorevoli commissari.

FRANCAVILLA. Col disegno di legge in esame, il Governo propone di dare 200 milioni alle ferrovie concesse Calabro-Lucane. Interrompendo l'onorevole Sottosegretario, ebbi a dire nella passata seduta che si tratta della Edison, cioè di un gruppo industriale cospicuo, di un monopolio il quale nella catena di attività ha anche questa ferrovia. Sta poi di fatto che la Edison ha anche la possibilità di trarre notevoli profitti dalla ferrovia Milano Nord. Questa è una ferrovia attrezzata e attiva, dalla quale lo stesso gruppo ritrae profitti cospicui.

Per le ferrovie concesse Calabro-Lucane esiste una convenzione che non ha l'uguale in tutta le rete delle concessioni italiane. Una convenzione, cioè, che prevede il rimborso dei nove decimi delle perdite; e i nove decimi delle perdite per costoro significano, se non vado errato, due miliardi e 800 milioni l'anno.

Il che significa che questa società ogni anno rimette 280 milioni. Ma è mai possibile questo? Mi permetta, onorevole Sottosegretario, di dirle che non ci credo! Ognuno sa come sono fatti i bilanci, e la realtà è che ogni anno lo Stato dà a questa società concessionaria fior di denaro. E ritengo anche che questo nuovo stanziamento di 200 milioni non sia che uno dei tanti rivi attraverso i quali i grandi potentati italiani riescono a suggerire denaro allo Stato.

Per essi vi è un tipo particolare di socialismo: per quanto riguarda i profitti, questi devono essere privatizzati; per quanto riguarda le perdite, invece, vanno socializzate! Ecco il modo di agire dei concessionari delle ferrovie. Sappiamo che addirittura, onorevole Volpe, vi sono dei concessionari i quali hanno contemporaneamente la concessione ferroviaria e quella automobilistica, sulla stessa linea, e con la seconda fanno concorrenza alla prima: ciò che consente loro da una parte di godere dei profitti privati derivanti dalla concessione automobilistica, e dall'altra di godere di quelli che vengono dati, forniti dallo Stato.

Ella, onorevole Sottosegretario, dirà che adesso ci troviamo di fronte a un ponte da ricostruire: ma perché la Edison non lo fa? Perché non anticipa i fondi? Io vedo insomma in questo disegno di legge dei principi sui quali assolutamente non posso dare il mio giudizio positivo, soprattutto anche perché vi è una esigenza di carattere più generale, quella di un effettivo ammodernamento di tutta quella rete, di un piano, cioè, di am-

modernamento che preveda quanto meno la ricostruzione di alcuni tronchi, assolutamente deficienti o addirittura mancanti. E questa questione, a mio parere, avrebbe dovuto essere portata qui, discussa nel complesso di tutto un piano organico di ammodernamento di tutta la rete, anche tenendo conto di quello che è stata ed è la vita di questa ferrovia: basta viaggiarvi, infatti, per rendersi conto che essa è veramente quanto di più antidiluviano si possa immaginare.

Ma le ferrovie Calabro-Lucane sono state ammodernate. Così dice la società concessionaria. Che cosa è avvenuto in effetti, però? Il contributo cospicuo da parte dello Stato ci fu, per quest'ammodernamento: questo fu fatto però con materiale preso dai residuati degli alleati! Ecco perché le ferrovie Calabro-Lucane sono oggi in tali condizioni, che quasi non si può stare seduti per i continui scotimenti...

Ritengo sia giunto il momento di mettere un fermo, di dire « basta » a tale sistema di speculazione ai danni dello Stato. Se il problema deve essere affrontato, lo si deve fare organicamente e non ricorrendo a provvedimenti di natura varia, che ora elargiscono 200, ora 400, ora 600 milioni a questa o quella ferrovia in concessione, ma che non risolvono a fondo le varie situazioni.

Si portano giustificazioni di ogni genere; ma la manutenzione è o non è di competenza della società concessionaria? I lavori di cui si tratta nel provvedimento in esame, a mio avviso, rientrano proprio in quelli previsti nelle clausole dei contratti di concessione.

Perché, dunque, sollecitare provvedimenti in tal senso? Si prepari un piano organico di rammodernamento, si affronti una buona volta e definitivamente la questione. Ovviamente, come le cose ci sono presentate, non possono avere dalla nostra Commissione un riconoscimento perché i termini della questione non sono stati posti sul giusto binario, e perdonate il riferimento.

Non bisogna trascurare, infatti, un particolare: cioè che, al momento attuale, circa ancora un terzo delle ferrovie italiane sono in concessione.

La questione deve essere affrontata in maniera organica e programmatica; con i provvedimenti che non affrontano *in toto* il problema non si risolve nulla e noi, almeno per la parte che ci compete, siamo nettamente contrari ad un tale modo di agire.

Se, nonostante tutte le raccomandazioni, si vorrà persistere su una tale linea di condotta,

saremo costretti a chiedere che di tutto l'esame del problema venga investita l'Aula.

COLASANTO. Se ho ben compreso quanto ha sostenuto l'onorevole Francavilla, egli è uscito dal seminato, nel senso che ha trasferito la materia sul problema della politica dei trasporti, o per lo meno, su quella parte che riguarda le ferrovie in concessione. Il problema del Mezzogiorno non è rappresentato in soluzione con l'ammodernamento delle Calabro-Lucane, ma è tutto un nuovo sistema di trasporti. Ma questo, è logico, esula dal disegno di legge che oggi abbiamo al nostro esame.

Il problema, dunque, è questo: nel 1959 alcuni tronchi ferroviari hanno riportato gravissimi danni in conseguenza delle alluvioni. Ho visitato personalmente alcuni tronchi delle ferrovie Calabro-Lucane danneggiati dalle alluvioni e debbo dirvi che sono rimasto semplicemente sorpreso per l'opera di riattamento e per la tempestività con la quale hanno agito per ripristinare il traffico: meritano veramente un plauso.

Ora, vorrei far presente quanto segue: per i danni provocati dalle alluvioni non è previsto alcun contributo e pertanto sono favorevole all'approvazione del provvedimento al nostro esame. I funzionari della motorizzazione hanno sempre adempiuto ai loro doveri in piena coscienza e quindi se approviamo il disegno di legge oggi in discussione, non vedo per quale ragione per le Calabro-Lucane dovremmo farne a meno. Se, infatti, putacaso dovesse verificarsi una nuova alluvione il gruppo Edison lascerà forse le Calabro-Lucane senza funzionari?

FRANCAVILLA. Alle ferrovie Sud-Est sono elargiti 6 miliardi.

COLASANTO. A maggior ragione, allora, si dovrà approvare il provvedimento che è oggi sottoposto al nostro esame! Soprattutto perché abbiamo bisogno di assumere personale che sappia muoversi con una certa sollecitudine e scioltezza proprio nel momento del maggior bisogno, cioè all'atto della interruzione del traffico.

REALE GIUSEPPE. Ho ascoltato con molta attenzione l'intervento dell'onorevole Francavilla ed ho cercato di rendermi conto dei motivi che suggerivano le sue argomentazioni. Mi pare di dover procedere con un certo ordine. Su un piano generale è stato affermato essere interesse non so di chi, la socializzazione delle perdite e la privatizzazione degli utili. Ma stiamo esaminando un provvedimento molto limitato! Invece, la eccezionalità del provvedimento è data dal fatto che

qui il contributo, che pare sia esagerato alla attenzione puritana di un collega per una cifra di 200 milioni, dà una incidenza, all'economia generale delle sovvenzioni, addirittura irrisoria. Qui non si tratta di voler socializzare le perdite di una amministrazione ordinaria; qui siamo chiamati a dare un contributo in riparazione per danni provocati dalle alluvioni. E che io sappia, le alluvioni sono fuori dei programmi e dei preventivi! Si tratta di cataclismi che nessuno sollecita e credetemi si tratta di una vera disgrazia per chi li subisce!

Per questo chi le alluvioni ha subito, in Calabria, in particolare sa cosa esse siano e sa come le somme che vogliamo erogare costituiscano nel disastro degli elementi, una benché minima cosa. Si potrà forse parlare in altra sede di privatizzazione e di socializzazione; ma credo che esse siano estranee all'argomento che oggi stiamo trattando.

Si è anche detto: non si può, attraverso questi limiti, continuare una politica di carattere particolaristico, giacché è opportuno affrontare un piano organico. Signor Presidente: vengo or ora dalla Commissione Istruzione. Anche là ho sentito parlare di piani; e di piani, in questo momento, si parla un po' ovunque. Credetemi: quando non si vuole affrontare un problema, si fa ricorso al piano, perché si è sicuri che tutto o prima o poi naufragherà nel nulla!

È stato affermato che un terzo di queste ferrovie è in concessione e bisogna affrontare il problema della loro statizzazione. Il piano, quindi, a guardarlo nel suo fondo, riguarda non tanto la valutazione di problemi connessi con l'ammodernamento delle attrezzature di queste società, quanto il loro assorbimento da parte dello Stato. Se questa è la ragione intima di tutte le argomentazioni, non è il caso di parlare di piani organici.

Al di là delle argomentazioni ci sono delle realtà di fondo, di natura squisitamente sociale. La Calabria ha qualcosa di veramente desolante. Chi non ha visto gli studenti e i lavoratori alle prese con queste ferrovie, il loro disagio nei trasporti, non può evidentemente rendersi conto di quanto anche una ferrovia in concessione, del genere di quella che stiamo esaminando, possa contribuire a sollevare una società rassegnata. È vero, è troppo poco — siamo d'accordo — ciò di cui stiamo ragionando. Io penso che non sia opportuno negare anche la possibilità di poter viaggiare, per esempio, sulla Crotone-Policastro. A me pare che sia altamente negativo dei valori sociali il voler porsi su un

piano prospettico — teoricamente molto bello — ma nella realtà ben lontano dal determinarsi. Io penso che a uno stralcio di questa prospettiva generale si possa arrivare, se veramente esiste la solidarietà sociale verso coloro che sono privi di questo mezzo, che giornalmente devono e vogliono usare. Mi pare che oggi non ci si possa irrigidire. Se mai, se la Commissione è d'accordo, io penso che si possa proporre al Governo un ordine del giorno, che richiamandosi a quanto in apertura è stato detto, affretti i tempi di applicazione di quella legge n. 1221 sull'ammodernamento, alla quale si è fatto riferimento. In questi termini stando le cose, mi pare di dover sollecitare il collega a voler ripensare al suo atteggiamento, che alla luce del regolamento è estremamente legittimo, ma alla luce delle esigenze e delle attese non tanto. A me pare opportuno sollecitare, attraverso un ordine del giorno, il Governo ad affrettare i tempi, e se mai a portare in Aula altre argomentazioni, altri temi, il tema generale di un miglioramento, di un perfezionamento per la elevazione umana.

MISEFARI. Io non sarei venuto qui se una lunga esperienza della situazione delle ferrovie Calabro-Lucane non mi avesse indotto a portare la mia opinione sul disegno di legge in discussione.

Io credo che il primo argomento da trattare sia quello di vederè quale è il senso del disegno di legge.

Questo si preoccupa di andare incontro all'incalzare delle richieste che vengono fatte dagli azionisti della Società Mediterranea. Quali sono, anzitutto, i danni subiti da questa Società? Da quello che si è detto, pare si tratti, in gran parte, di smottamenti, di piccole frane, qualche ponte.

VOLPE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Parecchi ponti.

MISEFARI. Per quanto riguarda la situazione in Calabria, io conosco due ponti. Si tratta di danni che ricadono nell'ambito della manutenzione ordinaria.

Partiamo da questo principio. Alcuni ponti sono stati travolti dalle alluvioni del 1951 e del 1953, qualcuno da quella del 1959. Si domanda adesso come mai la società faccia la sua richiesta in maniera tale da inserire anche quelle che sono le opere di manutenzione. Ha provveduto, coi mezzi che aveva a disposizione e con l'obbligo che le faceva la convenzione, a ripristinare le scarpate dagli smottamenti, a ripristinare i muri e via di seguito? Non ha mai provveduto, tanto è vero che i tratti, che sono stati colpiti dal

nubifragio, rimangono ancora nelle condizioni di prima. Non è mai stato provveduto a termini della convenzione, perché bisognava spremere altro denaro dallo Stato. Questo tipo di convenzione che esiste tra lo Stato italiano e queste società è una delle pagine più vergognose del profitto capitalistico in Italia. Queste società lavorano a tutto rischio dello Stato e non a rischio proprio. Attraverso queste convenzioni hanno diritto al pareggio del bilancio e alla eliminazione quindi del passivo con l'intervento totale dello Stato. Hanno un fondo speciale che viene pagato dallo Stato, di mille lire a chilometro. Hanno poi regali vistosissimi. Le Calabro-Lucane hanno 400 lire a chilometro, cosicché per 870 chilometri di strada all'incirca, vengono a prendere 380 e più milioni di lire l'anno. Un regalo vistoso che fa lo Stato a queste società concessionarie.

Vediamo adesso la realtà del funzionamento dell'esercizio delle Calabro-Lucane. Io non vorrei domandare all'onorevole Reale, che viene dalla stessa regione da cui vengo io, se ha mai visto la situazione reale di queste ferrovie.

REALE GIUSEPPE. Ci ho viaggiato!

MISEFARI. E allora dovrei definire il suo intervento come un'altra pietra in favore dell'edificio dei profitti della Edison.

La situazione degli impianti fissi è in declino e giorno per giorno si aggrava; le vetture sono vecchie e stravecchie e salvo qualcuna che di tanto in tanto arriva...

VOLPE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Questa parte è di competenza del settore della legge ammodernamento.

MISEFARI. Perché non l'hanno chiesto le ferrovie Calabro-Lucane?

VOLPE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. L'hanno chiesto.

MISEFARI. È curioso che non abbiano partecipato a questo grande bottino di diciotto miliardi! Si dice che i diciotto miliardi siano già svaniti e non si sa come!

Quindi è una realtà che contrasta col sostegno che dà lo Stato. Lo Stato pensa che all'ultimo periodo prima del riscatto conviene trattare bene questa gente, in modo che queste ferrovie possono pervenire ad esso con una certa consistenza. Invece attraverso l'abbandono assoluto delle suddette ferrovie, lo Stato alla fine della convenzione avrà soltanto dei rottami da utilizzare forse per le industrie siderurgiche!

Questo aspetto grave della situazione non può essere avulso dal provvedimento che stiamo ora discutendo. Noi riteniamo che an-

che il contributo che dovrebbe dare lo Stato per i danni alluvionali sarebbe un espediente per far confluire nelle tasche capicissime di questa società altro denaro pubblico. Non ci riferiamo ai precedenti, perché se dovessimo parlare dei precedenti dovremmo dire che altro denaro ancora è stato dato. Nello stesso disegno di legge in esame sono citati alcuni provvedimenti che hanno fissato 175 milioni, 300 milioni, 150 milioni per danni alluvionali. Ma anzitutto dovremmo domandarci: questi danni alluvionali dipendono proprio dal nubifragio o dalla mancata previdenza contro gli effetti del nubifragio? Il discorso pare un po' capzioso, ma il fatto è che il nubifragio opera i suoi danni quando le cose sono state fatte male. Infatti le case crollate in Calabria sono le case mal fatte dei contadini e della povera gente; i palazzi dei signori non crollano col nubifragio! Così è per le ferrovie. Le ferrovie dello Stato, fatte meglio, hanno subito danni alluvionali molto minori.

C'è anche una elencazione di opere previste dalla convenzione, che non sono state fatte. Se fossero state eseguite le opere di consolidamento e di salvaguardia del corpo stradale, non ci sarebbero stati quei danni ingenti. Chi è che ha mancato nella sua convenzione?

Cosicché noi diciamo: vogliamo considerare come un diritto il ripristino dei danni a carico dello Stato, date le provvidenze analoghe che sono state fatte per tutti gli altri? Io credo che non si possono accumulare le due situazioni, ma occorra distinguerle. Tanto è vero che si tratta di un intervento che non è neppure previsto dalla legislazione precedente. Infatti si ha bisogno di un disegno di legge *ad hoc* per giustificare altro denaro che deve andare a questi signori, a questi azionisti della società delle ferrovie Calabro-Lucane.

Quindi non è attraverso questa via che possiamo aderire all'impostazione che dà il Governo. Non si tratta di soccorrere la Calabria o la Lucania maltrattate dall'impeto degli uragani, regioni poverissime, le più depresse del nostro paese. Invece si tratta di alimentare i profitti delle grandi società capitalistiche, che speculano sulla povertà della Calabria. Ci dicano questi signori che cosa vogliono fare per aderire alla politica di sviluppo dei trasporti che è alla base del rinnovamento delle due regioni.

E quando l'onorevole Colasanto tira in ballo — e non c'entra per niente — la questione presente con quella del rinnovamento

o della rinascita dello sviluppo economico del Mezzogiorno, sbaglia perché proprio per aderire a questo sistema di svenamento dello Stato a favore di queste società si riduce anche la possibilità dello Stato di intervenire utilmente sul piano generale.

E adesso, signori, rispondete: perché non si trovano i fondi per i poveri contadini che chiedono il risarcimento dei danni alluvionali subiti dal 1951 ad oggi? L'altro giorno ho avuto la risposta da parte del Ministro dei lavori pubblici ad una mia interrogazione. In essa si diceva che la legge del 1958 aveva cessato di funzionare, per esaurimento di fondi. Mentre siete solleciti nel dare altri 200 milioni agli azionisti della Edison, non si trovano i pochi fondi necessari per tutta la gente di Calabria e Lucania che è stata investita, travolta, rovinata dagli uragani e dalle alluvioni. Perché non si trovano? Perché questa gente non deve avere un Governo che sia sollecito ad alleviare la loro situazione di miseria e di sofferenza? Vorrei qui richiamare l'invettiva di Victor Hugo nell'*Uomo che ride*, laddove accenna alla sperequazione enorme, al grande squilibrio nella mentalità degli uomini di questo ceto sociale; noi vogliamo parlare di democrazia e poi dimentichiamo i poveri per dare ai ricchi.

Questa è la politica che voi volete fare ed è sbagliata; questo è l'aspetto particolare politico di questo provvedimento che dovete tenere presente mentre discutiamo. E non potete dire che ci sono dei precedenti: potremo interromperli se lo riteniamo giusto, perché dobbiamo dire il nostro «basta» allo svenamento dello Stato — di cui parlava l'onorevole Francavilla — a favore della classe monopolistica italiana.

È una realtà il Mezzogiorno, collega Colasanto. Tu che sei stato sindacalista con me...

COLASANTO. Ma non si difende così il Mezzogiorno. Anche la politica sindacale che voi sostenete è sbagliata.

MISEFARI. Io sto parlando della politica dei contributi dello Stato; in altra sede discuteremo della politica sindacale. Ad ogni modo confermo che non possiamo ammettere che si regalino duecento milioni in questo modo nello stesso tempo in cui si negano i diritti dei calabresi al risarcimento dei danni da loro subiti. Noi dobbiamo discutere: il problema è stato proposto in modo netto dal collega onorevole Francavilla: si tratta di giustificare anche da un punto di vista pratico la posizione che noi assumiamo di fronte a questo progetto di legge.

Non possiamo dare dei capitali così alla leggera. Il personale delle ferrovie Calabro-Lucane è d'accordo che si debba ripristinare ed ammodernare la ferrovia, però con le opportune garanzie per il personale stesso. La questione del personale è uno degli aspetti dolorosi di questa realtà: il personale è trattato come lo si potrebbe trattare in colonia. Va bene che siamo parzialmente colonizzati perché — come sapete — aspetti retrivi feudali ancora sussistono nelle due regioni; ma il trattamento usato per il personale è semplicemente spaventoso. Avete mai pensato a correggerlo? Posso documentare tutta una serie di situazioni dolorose del personale delle ferrovie Calabro-Lucane: mentre la società guadagna milioni il personale è trattato in modo miserevole.

Noi non possiamo essere in disaccordo con la ricostruzione delle opere: vogliamo che si ricostruiscano, però non possiamo aderire al sistema che volete adottare voi, perché volete dare ancora del denaro che ancora una volta finirà nelle tasche dei signori azionisti. Potrei dirvi dove è andato a finire il denaro dello Stato per le opere che erano previste per il pareggio del bilancio. Potrei dirlo ma vi porterei via molto tempo: voglio soltanto sottolineare questo aspetto. Noi pertanto non possiamo accettare il progetto così come ci viene presentato: lo vogliamo discutere nel quadro di una impostazione più generale.

E debbo anche dire che nessuna urgenza esiste per questa erogazione, si da impedirci una discussione più ampia. Debbo dire innanzitutto che l'esercizio è già ripristinato. Quella che occorre è una impostazione nuova, una impostazione di sviluppo della ferrovia perché la Società che la gestisce sta facendo una speculazione di carattere veramente paradossale. Tale speculazione consiste nel fatto che, mentre si lascia deperire la ferrovia sotto i colpi del tempo, la Società ha assunto essa stessa le autolinee in concorrenza con la Ferrovia. Vi posso fornire anche delle prove: tra l'altro la Società cerca di stimolare il traffico automobilistico attraverso la riduzione dei prezzi sulle autolinee e il contemporaneo aumento delle tariffe ferroviarie.

Quindi si tratta di una società in concorrenza con se stessa. Come si spiega questa situazione? Ecco perché — onorevole Sottosegretario Volpe — la società Calabro-Lucana non provvede al rinnovamento degli impianti, i quali, pur essendo di proprietà dello Stato, si prestano alla speculazione con la necessaria complicità da parte dello Stato proprietario.

Concludo: per questi motivi non possiamo accettare questo disegno di legge e ci riserviamo di chiederne la rimessione in Aula per discuterlo più ampiamente.

LOMBARDI RUGGERO. A me pare che, dato che siamo in tema ferroviario, si possa dire che siamo usciti dai binari.

Il problema portato avanti alla nostra Commissione concerne una richiesta di fondi necessari per riparare i danni provocati da eventi meteorologici straordinari; non si tratta quindi di manutenzione ordinaria.

Mi rendo perfettamente conto della fondatezza delle osservazioni che sono state fatte in merito al sistema col quale sono stati dati gli appalti in concessione di ferrovie private e sul modo col quale sono state date collaterali concessioni di autolinee e alle volte anche di linee marittime e lacuali, sulla mancanza di coordinamento nel dare le concessioni da parte del Ministero dei trasporti; mancanza non attuale, ma ereditata: situazione che comunque deve essere modificata.

Senza dubbio è necessario che tutta la materia dei trasporti ferroviari e dei trasporti su strada sia soggetta ad una disciplina più moderna, che si cerchi di riparare all'arrembaggio che le società private esercitano ai danni dello Stato oppure ai danni del pubblico interesse. Tutto questo è vero: la Commissione lo sa, e ad una revisione generale si deve arrivare; e non si ripeterà mai abbastanza al Governo di preparare una legislazione per la motorizzazione, una riforma sul sistema ferroviario che possa appagare quelle che sono le esigenze moderne e ponga termine a tanti inconvenienti che vanno ai danni della popolazione e dell'Erario. È recente la nomina di una commissione per lo studio dei provvedimenti adeguati.

Ma allo stato attuale, in questa Commissione, noi abbiamo all'esame semplicemente una domanda di finanziamento per riparazione di danni prodotti da un evento straordinario. Anche se essi dovessero rientrare nella manutenzione ordinaria, dato quanto stabilito dal capitolato di concessione delle ferrovie calabro-lucane, lo Stato dovrebbe pagare il 90 per cento perché crescerebbe di altrettanto la spesa fatta dalla società concessionaria delle Ferrovie Calabro-Lucane. Quindi se non facciamo fare noi i lavori dai tecnici delle Ferrovie sopportandone direttamente l'onere, dovremmo corrispondere indirettamente l'ammontare alle Ferrovie Calabro-Lucane attraverso il 90 per cento di una spesa che — sono d'accordo con l'onorevole col-

lega - sarebbe senza dubbio aumentata, in modo che in definitiva lo Stato verrebbe a pagare di più.

Qual'è la situazione attuale? Dobbiamo effettuare delle grandi riparazioni perché il fatto di dire che la Ferrovia bene o male funziona non vuol dire che essa sia assestata; non vuol dire che essa possa reggere non dico ad un nuovo uragano sul tipo di quello che l'ha danneggiata, ma anche a delle avversità atmosferiche facilmente prevedibili come le nevicate invernali o le prossime piogge primaverili. Non possiamo mantenere in essere delle opere provvisorie che mettano le ferrovie in pericolo di non poter più funzionare o peggio di avere necessità di somme maggiori per un successivo ripristino.

Quindi io dico: vogliamo fare un ordine del giorno per ribadire la necessità di una legislazione più unificata e meglio rispondente agli interessi del pubblico per la motorizzazione e le ferrovie? Facciamolo pure ed insistiamo presso il Governo per la rapida presentazione di un disegno di legge. Vogliamo fare una mozione per portare in discussione il problema davanti alle Camere? Facciamolo e troveremo la piena adesione di quanti si preoccupano di questo problema.

Ma oggi noi non possiamo non dare i duecento milioni necessari alle ferrovie Calabro-Lucane per eseguire, sotto il controllo dei tecnici delle ferrovie, quei lavori che possono evitare danni maggiori per un prossimo domani con le conseguenti ulteriori diminuzioni di traffico e disagi per le popolazioni.

Quindi, io mi dichiaro per l'approvazione di un ordine del giorno o di una mozione, come ho detto, che richiamino l'attenzione su questo problema, ma vi prego - e mi pare che questo sia specifico compito della nostra Commissione in quanto si tratta di un provvedimento particolare - di non negare la sollecita approvazione di questo stanziamento.

POLANO. Sono spiacente di non poter accedere alla richiesta espressa or ora dall'onorevole collega Lombardi. Chiedo quindi che il provvedimento sia rimesso all'Assemblea.

PRESIDENTE. L'onorevole Polano ha inoltrato, a nome del quinto dei membri della Commissione, corredata dal prescritto numero di firme, la richiesta di rimessione all'Assemblea del disegno di legge in discussione.

Poiché i firmatari risultano presenti, la discussione è sospesa.

Il disegno di legge sarà rimesso all'Assemblea.

Seguito della discussione delle proposte di legge di iniziativa del deputato Troisi: Modifiche alla legge 26 marzo 1958, n. 425, relativa allo stato giuridico del personale delle ferrovie dello Stato (688); dei deputati Franzo ed altri: Norme integrative dell'articolo 178 della legge 26 marzo 1958, n. 425, relativa allo Stato giuridico del personale delle ferrovie dello Stato (1245); dei deputati Cappugi e Frunzio: Ammissione nella carriera del personale direttivo mediante concorso interno per titoli del personale di ruolo delle ferrovie dello Stato in possesso di diploma di laurea (1733); dei deputati Franzo ed altri: Inquadramento nella carriera del personale direttivo delle ferrovie dello Stato di funzionari della carriera del personale di concetto della stessa Amministrazione (1765); dei deputati Frunzio ed altri: Modificazioni delle norme sull'avanzamento degli impiegati della ferrovie dello Stato (1767) e dei deputati Muscariello ed altri: Provvedimenti per alcune categorie del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato dell'ex grado VI (1851).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione delle proposte di legge d'iniziativa degli onorevoli Troisi: « Modifiche alla legge 26 marzo 1958, n. 425, relativa allo stato giuridico del personale delle ferrovie dello Stato »; Franzo e altri: « Norme integrative dell'articolo 178 della legge 26 marzo 1958, n. 425, relativa allo stato giuridico del personale delle ferrovie dello Stato »; Cappugi e Frunzio: « Ammissione nella carriera del personale direttivo mediante concorso interno per titoli del personale di ruolo delle ferrovie dello Stato in possesso di diploma di laurea »; Franzo e altri: « Inquadramento nella carriera del personale direttivo delle ferrovie dello Stato di funzionari della carriera del personale di concetto della stessa Amministrazione »; Frunzio ed altri: « Modificazione delle norme sull'avanzamento degli impiegati della carriera direttiva delle ferrovie dello Stato »; Muscariello e altri: « Provvedimenti per alcune categorie del personale dell'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e dell'ex grado VI ».

Poiché l'onorevole Relatore Armosino è stato costretto per urgentissimi e improrogabili impegni a partire per Asti, ritengo opportuno rinviare ad altra seduta il seguito della discussione.

Se non vi sono obiezioni, così può rimanere stabilito.

(Così rimane stabilito).

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 15 DICEMBRE 1960

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione segreta del disegno di legge approvato nella seduta odierna:

(Segue la votazione)

Comunico il risultato della votazione segreta del disegno di legge:

« Norme per prevenire gli abbordi in mare » (523):

Presenti e votanti	30
Maggioranza	16
Voti favorevoli	30
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Adamoli, Armani, Armato, Bianchi Gerardo, Bogoni, Boidi, Calabrò, Calvaresi, Colasanto, Concas, Degli Esposti, Di Paolantonio, Francavilla, Frunzio, Gefter Wondrich, Lombardi Ruggero, Marchesi, Mattarella, Petrucci, Polano, Pucci Anselmo, Ravagnan, Reale Giuseppe, Ricca, Romano Bartolomeo, Sinesia, Togni Giulio Bruno, Tonetti, Viale e Vidali.

La seduta termina alle 12,10.

IL DIRETTORE
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. FRANCESCO COSENTINO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI