

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE — POSTE E TELECOMUNICAZIONI
MARINA MERCANTILE

XLIII.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 15 DICEMBRE 1965

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE SAMMARTINO

INDICE

	PAG.
Disegno di legge (<i>Discussione e approvazione</i>):	
Norme per prevenire gli abbordi in mare (2558)	417
PRESIDENTE	417, 418
RICCIO, <i>Sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i>	418
SINESIO, <i>Relatore</i>	418
Proposta di legge (<i>Discussione e approvazione</i>):	
Senatori LOMBARDI ed altri: Proroga dei termini per l'applicazione della legge 14 novembre 1962, n. 1616, recante provvedimenti a favore delle nuove costruzioni nonché per i miglioramenti al naviglio, agli impianti ed alle attrezzature della navigazione interna (<i>Approvata dalla VII Commissione permanente del Senato</i>) (2849)	434
PRESIDENTE	434
RICCIO, <i>Sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i>	434
SINESIO, <i>Relatore</i>	434
Disegno di legge (<i>Seguito della discussione e rinvio</i>):	
Modificazioni e aggiunte alla legge 26 marzo 1958, n. 425, relativa allo stato giuridico del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato (1685)	435
PRESIDENTE	435, 437, 439, 440, 441
BIANCHI GERARDO	439
CAVALLARO NICOLA	441
COLASANTO	439, 441
DEGLI ESPOSTI	438, 439, 440
JERVOLINO, <i>Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile</i>	436
MANCINI ANTONIO, <i>Relatore</i>	435, 437, 440
MARCHESI	439

Votazione segreta:

PRESIDENTE 435

La seduta comincia alle 10,10.

AMADEI GIUSEPPE, *Segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

Discussione del disegno di legge: Norme per prevenire gli abbordi in mare (2558).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Norme per prevenire gli abbordi in mare ».

Come gli onorevoli colleghi ricorderanno, il provvedimento inizialmente ci era stato assegnato in sede referente e in questa sede ne abbiamo iniziato l'esame nella seduta del 12 novembre, nella quale, dopo la illustrazione favorevole del Relatore e su sua proposta, abbiamo deliberato all'unanimità, di chiederne il trasferimento in sede legislativa.

La richiesta è stata accolta ed ecco che oggi riprendiamo l'esame del provvedimento in sede legislativa.

La III e la VII Commissione, investite dell'esame del disegno di legge per il parere alla nostra Commissione, hanno lasciato decorrere i termini senza esprimere il parere. Si intende che non hanno voluto avvalersi della facoltà loro concessa.

Il Relatore onorevole Sinesio ha facoltà di svolgere la relazione.

SINESIO, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, ho già avuto occasione di riferire ampiamente su questo disegno di legge in sede referente. Esso riguarda le norme per prevenire gli abbordi in mare. Ho rilevato allora che si tratta di una specie di codice per le vie marittime: Nel 1960 si è riunita a Londra una conferenza internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare, la quale ha aggiornato le regole per prevenire gli abbordi annesse all'atto finale della precedente conferenza del 1948, introdotte nel nostro ordinamento con la legge 16 maggio 1961, n. 450.

Le nuove regole presentano modifiche e aggiornamenti sostanziali rispetto a quelle approvate con la legge n. 450. Fra l'altro, esse non si basano più sulla stazza, ma sulla lunghezza, e tengono conto della velocità.

Faccio presente che le regole sugli abbordi in mare sono entrate in vigore il 1° settembre 1965, avendo ottenuto la quantità di adesioni previste.

L'allegato A al disegno di legge consta di sette capi. Il primo contiene le disposizioni preliminari e le definizioni; il secondo quelle sui fanali e i segnali; il terzo quelle sui segnali sonori e sulla condotta della navigazione con visibilità limitata; il quarto contiene le norme di governo e di manovra; il quinto le disposizioni sui segnali sonori delle navi in vista l'una dall'altra; il sesto contiene disposizioni varie; infine, il settimo contempla raccomandazioni relative all'uso di informazioni ottenute con i radar come aiuto per prevenire le collisioni in mare.

Concludo, insistendo sull'importanza del disegno di legge e raccomandandone alla Commissione l'approvazione.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

Poiché nessuno chiede di parlare, la dichiarazione è chiusa.

RICCIO, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. L'annesso B all'atto finale della Conferenza internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare, conclusasi a Londra il 17 giugno 1960, stabilisce le nuove Regole per prevenire gli abbordi in mare, che contengono modifiche alle analoghe regole annesse all'atto finale della Conferenza di Londra del 1948, approvate e rese esecutive in Italia con la legge 16 maggio 1961, n. 450.

Attualmente, il disegno di legge riguardante la ratifica e l'esecuzione della convenzione di Londra del 1960 è all'esame della III Commissione permanente del Senato (Affari esteri)

in sede referente. (Atto del Senato n. 965, non ancora per altro stampato).

Le Regole internazionali del 1960 per prevenire gli abbordi in mare, avendo raggiunto il numero di adesioni richiesto, sono entrate in vigore in campo internazionale il 1° settembre 1965. Attualmente 38 paesi hanno accettato tali regole. L'Italia non è ancora tra essi, in quanto, come sopra accennato, il provvedimento di accettazione ed esecuzione della Convenzione di Londra del 1960 è ancora all'esame del Parlamento.

Per quanto concerne le anzidette regole, si fa presente che, su suggerimento del Ministero degli affari esteri, si è ritenuto di adottare la normale procedura per pervenire al perfezionamento di un accordo internazionale, cioè quella secondo la quale l'emanazione della norma (legge o decreto) con cui si dispone lo adattamento dell'ordinamento interno a quello internazionale deve precedere l'assunzione degli impegni sul piano internazionale.

Pertanto, nel caso in esame, le norme internazionali vengono introdotte nell'ordinamento italiano, non con il consueto cosiddetto « ordine di esecuzione », ma con il procedimento ordinario di adeguamento (emanazione di norme italiane: disegno di legge in oggetto) di contenuto tale da soddisfare l'esigenza imposta da norme internazionali.

Infatti, il disegno di legge all'esame della Commissione corrisponde compiutamente, senza cioè lacune o difformità, alla norma internazionale che, con il deposito dello strumento di accettazione, il Governo italiano si impegnerà a rispettare.

Prospetto l'opportunità di modificare il primo comma dell'articolo 4, nel modo seguente: « La presente legge entra in vigore il giorno della sua pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale* ». Infatti, la data del 1° settembre 1965, che coincide con quella dell'entrata in vigore delle regole in campo internazionale, era stata a suo tempo stabilita in previsione che il provvedimento venisse approvato prima della data stessa.

Ringrazio l'onorevole Sinesio per la sua relazione ed anche i commissari i quali, ne sono sicuro, daranno la loro approvazione al provvedimento.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli.

Do lettura, innanzitutto, dell'allegato A, che, come ha precisato l'onorevole Sottosegretario, riproduce in italiano la convenzione stipulata nel 1960, a Londra, nella Conferenza internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare:

ALLEGATO A.

NORME PER PREVENIRE GLI ABBORDI IN MARE

CAPO I.

DISPOSIZIONI PRELIMINARI E DEFINIZIONI

ARTICOLO 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.

I fanali prescritti dalle presenti norme possono essere mostrati anche fra la levata e il tramonto del sole quando vi è visibilità ridotta o in tutte le altre circostanze quando ciò è ritenuto necessario.

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 un idrovolante e qualsiasi altro aereo 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 al di sopra dello scafo » designa l'altezza al di sopra del ponte continuo più elevato;

7°) la « lunghezza » e la « larghezza » di una nave sono la lunghezza fuori tutto e la larghezza massima;

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°) due navi si devono intendere « in vista una dell'altra », soltanto quando una nave può essere osservata visualmente dall'altra;

10°) la parola « visibile », quando applicata ai fanali, significa visibile in una notte oscura con atmosfera chiara;

11°) l'espressione « suono breve » designa un suono della durata di circa un secondo;

12°) l'espressione « suono prolungato » designa un suono della durata da quattro a sei secondi;

13°) la parola « fischio » significa qualsiasi dispositivo capace di produrre i prescritti suoni brevi e prolungati;

14°) l'espressione « intenta a pescare » significa pescare con reti, lenze o a strascico ma non include la pesca con lenze trascinate (pesca alla traina).

CAPO II.
FANALI E SEGNALI

ARTICOLO 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, 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) il predetto secondo fanale a luce bianca è facoltativo;

3°) i due fanali a luce bianca di cui sopra devono essere disposti nel piano 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 fanale a proravia sia sempre mostrato più basso di quello a poppavia. 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 un'altezza dallo scafo 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 dallo scafo non inferiore a tale larghezza; in ogni caso non è necessario che il fanale sia disposto ad un'altezza dallo scafo 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 di sopra 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 o 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, costruito in modo da mostrare una luce ininterrotta su un arco di 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 d'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.

ARTICOLO 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 disposti in linea verticale, uno al di sopra dell'altro, ad una distanza fra loro non inferiore a metri 1,83 (6 piedi), e quando rimorchia e la lunghezza del rimorchio, misurata dalla poppa della nave che rimorchia alla poppa dell'ultima nave rimorchiata, è superiore a metri 183 (600 piedi), deve portare tre fanali bianchi disposti in linea verticale, uno al di sopra dell'altro, in modo che il fanale più alto e quello più basso siano alla stessa distanza, non inferiore a metri 1,83 (6 piedi), al disopra o al disotto, di quello centrale. 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).

Nessuno di tali fanali deve essere portato ad una altezza inferiore a metri 4,27 (14 piedi) dallo scafo. 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 poppiero, per servire di guida all'elemento rimorchiato, ma tale fanale non deve essere visibile a proravia del traverso del rimorchiatore.

Tra il sorgere e il tramonto del sole, una nave a propulsione meccanica, quando rimorchia e la lunghezza del rimorchio è superiore a metri 183 (600 piedi), deve portare, nel punto in cui possa essere meglio veduto, un segnale nero di forma biconica, di almeno metri 0,61 (2 piedi) di diametro.

Un idrovolante in acqua, quando rimorchia uno o più idrovolanti o navi, deve portare i fanali indicati nell'articolo 2, secondo comma, nn. 1º, 2º e 3º; 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. 1º) disposto in linea verticale ad almeno metri 1,83 (6 piedi) al disopra oppure al disotto di tale fanale.

ARTICOLO 4.

Una nave che non può governare deve portare, nel punto in cui possono essere meglio veduti e, se è nave a propulsione meccanica in sostituzione dei fanali indicati nell'articolo 2, primo comma, nn. 1º) e 2º), 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, e in sostituzione del fanale indicato nell'articolo 2, comma secondo, n. 1º), due fanali a luce rossa disposti in linea verticale uno al di sopra 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 di sopra 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 segnale per la navigazione, o una nave impegnata in operazioni idrografiche o in lavori subacquei, o una nave che effettua un rifornimento in mare o sta per lanciare o ricuperare un aeromobile, quando per motivo del suo lavoro non può allontanarsi dalla rotta di altre navi che si avvicinano, deve portare in sostituzione dei due fanali indicati nell'articolo 2 primo comma, nn. 1º) e 2º) o nell'articolo 7, primo comma, n. 1º) tre fanali disposti in linea verticale uno al di sopra dell'altro, in modo che il fanale più alto e quello più basso siano alla stessa distanza, non inferiore a metri 1,83 (6 piedi), al di sopra o al di sotto di quello centrale.

IV LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 15 DICEMBRE 1965

I fanali inferiore e superiore devono essere a luce rossa, 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 esse deve portare, disposti in linea verticale uno al di sopra dell'altro ad una distanza fra loro non inferiore a metri 1,83 (6 piedi), nel punto in cui possono 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.

Una nave impegnata in operazioni di dragaggio di mine deve portare un fanale a luce verde alla formaggetta dell'albero prodiero ed un fanale a luce verde all'estremità del pennone dell'albero prodiero dalla parte dove esiste il pericolo, o, se il pericolo esiste lungo tutti e due i fianchi, un fanale a luce verde a ciascuna delle estremità di detto pennone. Tali fanali devono essere portati in più dei fanali prescritti dall'articolo 2, primo comma, n. 1 o dall'articolo 7, primo comma, n. 1^o secondo i casi, e devono avere intensità luminosa tale da essere visibile per tutto il giro dell'orizzonte ad una distanza di almeno due miglia. Durante il giorno deve portare dei palloni neri di diametro non inferiore a 61 centimetri (2 piedi) fissati nella stessa posizione dei fanali verdi.

I fanali o palloni di cui sopra indicano che è pericoloso per altre navi di accostarsi a meno di mezzo miglio (3.000 piedi) di poppa del dragamine o a meno di un quarto di miglio (1.500 piedi), dal lato o dai lati dove il pericolo è segnalato.

Le navi e gli idrovolanti dei quali tratta il presente articolo, quando non hanno abbrivo, non devono portare i fanali colorati laterali né quello di poppa. 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 e 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.

ARTICOLO 5.

Una nave a vela in navigazione o una nave o un idrovolante rimorchiato devono portare gli stessi fanali prescritti dall'articolo 2, rispettivamente per una nave a propulsione meccanica in navigazione 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 prescritti dall'articolo 10, rimanendo stabilito che le navi rimorchiate, ad eccezione dell'ultima, possono portare in sostituzione del detto fanale di poppa un piccolo fanale a luce bianca, come è prescritto nel terzo comma dell'articolo 3.

Oltre ai fanali di cui sopra, una nave a vela può portare sulla parte superiore dell'albero di trinchetto due fanali in linea verticale uno al di sopra dell'altro sufficientemente separati in modo da essere chiaramente distinti. Il fanale superiore deve essere rosso e quello inferiore deve essere verde. Tutti e due i fanali devono essere costruiti e sistemati come prescritto nell'articolo 2, primo comma, n. 1^o), e devono essere visibili ad una distanza di almeno due miglia.

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^o) e 5^o), e devono essere schermati come indicato nell'articolo 2, primo comma, n. 6^o), 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.

Dal sorgere al tramonto del sole, una nave rimorchiata, se la lunghezza del rimorchio supera 183 metri (600 piedi), deve portare dove è più visibile un segnale nero a forma biconica di almeno 0,61 metri di diametro (2 piedi).

ARTICOLO 6.

Quando non è possibile, a causa del cattivo tempo o per altri fondati motivi, fissare a posto i fanali laterali a luce verde e rossa, questi fanali devono essere tenuti sottomano accesi e pronti 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 l'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.

ARTICOLO 7.

Le navi a propulsione meccanica di lunghezza inferiore a metri 19,80 (65 piedi), le navi di lunghezza inferiore a metri 12,19 (40 piedi) che navigano a vela o a remi e le imbarcazioni a remi quando in navigazione, non hanno l'obbligo di portare i fanali indicati negli articoli 2, 3 e 5, ma se non li portano devono essere provvisti dai seguenti fanali:

a) Le navi a propulsione meccanica di lunghezza inferiore a metri 19,80 (65 piedi) salvo quanto prescritto dalle seguenti lettere b) e c), devono portare:

1°) sulla parte prodiera, dove possa essere meglio veduto e ad una altezza da bordo non inferiore a metri 2,75 (9 piedi), un fanale a luce bianca, 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 visibile 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 navi a propulsione meccanica di lunghezza inferiore a metri 19,80 (65 piedi), quando rimorchiano o spingono un'altra nave, devono portare:

1°) oltre ai fanali laterali o al fanale a luci combinate prescritti dalla precedente lettera a), n. 2), due fanali bianchi disposti in linea verticale uno al di sopra dell'altro ad una distanza tra loro non inferiore a metri 1,22 (4 piedi). Ciascuno di questi fanali deve essere della stessa costruzione e caratteristiche del fanale bianco prescritto dalla precedente lettera a), n. 1°) e uno di essi deve essere portato nella stessa posizione. Su una nave con un solo albero tali fanali possono essere portati sull'albero;

2°) il fanale di poppa, come prescritto dall'articolo 10, o, in sostituzione di tale fanale, un piccolo fanale a luce bianca a poppavia del fumaiolo oppure dell'albero poppiero per servire di guida all'elemento rimorchiato, ma tale fanale non deve essere visibile di pravia del traverso.

c) Le navi a propulsione meccanica di lunghezza inferiore a metri 12,19 (40 piedi), possono portare il fanale bianco ad un'altezza sopra il bordo inferiore a metri 2,75 (9 piedi) ma tale fanale deve essere portato ad un'altezza non inferiore a metri 0,91 (3 piedi) sopra i fanali laterali o sopra il fanale a luci combinate prescritto dalla precedente lettera a), n. 2°).

d) Le navi di lunghezza inferiore a metri 12,19 (40 piedi) che navigano a vela o a remi, salvo quanto prescritto dalla lettera f), 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.

e) Le navi menzionate nel presente articolo quando sono rimorchiate devono portare, secondo i casi, i fanali laterali o il fanale a luci combinate, prescritti dalle lettere a) o d) del presente articolo, e un fanale di poppa come prescritto dall'articolo 10, oppure, ad eccezione dell'ultima nave rimorchiata, un piccolo fanale bianco come prescritto alla lettera b), n. 2°). Quando esse vengono spinte avanti devono portare, secondo i casi, sulla parte prodiera i fanali laterali o il fanale a luci combinate prescritti dalle lettere a) e d) del presente articolo, rimanendo stabilito che se più navi, qualunque ne sia il numero, sono spinte avanti in gruppo, esse devono portare i fanali prescritti dal presente articolo, come se si trattasse di una sola nave, ad eccezione che se il gruppo di navi così spinte avanti, ha una lunghezza

IV LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 15 DICEMBRE 1965

fuori tutto superiore a metri 19,80 (65 piedi), devono essere applicate le prescrizioni dell'articolo 5, terzo comma;

f) Le piccole imbarcazioni a remi, che navigano a vela o a remi, devono avere 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.

g) 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 e le dimensioni dei loro segnali diurni possono essere inferiori a quelle prescritte dagli articoli 4, terzo comma, ed 11, terzo comma.

ARTICOLO 8.

a) Una nave pilota a propulsione meccanica, quando è in servizio di pilotaggio e in navigazione, deve:

1°) portare un fanale a luce bianca in testa d'albero ad una altezza non inferiore a metri 6,10 (20 piedi) al di sopra dello scafo, visibile per tutto il giro dell'orizzonte ad una distanza non inferiore a tre miglia e al di sotto di esso a una distanza di metri 2,40 (8 piedi) un fanale rosso di uguale costruzione e uguale intensità luminosa. Se tale nave è di lunghezza inferiore a metri 19,80 (65 piedi) essa può portare il fanale a luce bianca ad una altezza non inferiore a metri 2,75 (9 piedi) dal bordo e un fanale a luce rossa ad una distanza non inferiore a metri 1,22 (4 piedi) al di sotto di tale fanale bianco;

2°) portare, a seconda dei casi, i fanali laterali o il fanale a luci combinate prescritti dall'articolo 2, primo comma, nn. 4° e 5° o dall'articolo 7, lettera a), n. 2°); e lettera d) e il fanale di poppa prescritto dall'articolo 10;

3°) mostrare uno o più fanali a lampi ad intervalli non superiori a 10 minuti. Un fanale a luce bianca intermittente visibile per tutto il giro dell'orizzonte può essere usato in sostituzione dei fanali a lampi.

b) Una nave pilota a vela, quando è in servizio di pilotaggio e in navigazione, deve:

1°) portare un fanale a luce bianca all'estremità dell'albero visibile per tutto il giro dell'orizzonte ad una distanza di almeno tre miglia;

2°) avere, a seconda dei casi, dei fanali laterali o fanale a luci combinate prescritti dagli articoli 5, primo comma, o 7, lettera d) e deve, avvicinandosi o essendo avvicinato da altre navi, avere tali fanali pronti per l'uso, e deve mostrarli a brevi intervalli per indicare la sua direzione, ma il fanale a luce verde non deve essere mostrato dal lato sinistro né il fanale a luce rossa dal lato dritto. Deve anche avere il fanale di poppa prescritto dall'articolo 10;

3°) mostrare uno o più fanali a lampi, ad intervalli non superiori a 10 minuti.

c) Una nave pilota, in servizio di pilotaggio ma non in navigazione, deve portare i fanali e mostrare le luci a lampi prescritte dalla lettera a), nn. 1° e 3°) o dalla lettera b), nn. 1°) e 3°) del presente articolo, a seconda dei casi, e se è all'ancora deve anche portare i fanali di ancoraggio prescritti dall'articolo 11.

d) Una nave pilota quando non è in servizio di pilotaggio deve portare gli stessi fanali e segnali prescritti per le navi della stessa lunghezza e categoria.

ARTICOLO 9.

Tutte le navi da pesca, quando non pescano, devono portare i fanali o i segnali prescritti per le navi simili di uguale lunghezza.

Le navi che pescano, quando in navigazione o all'ancora, devono portare soltanto i fanali e i segnali prescritti dal presente articolo, i quali devono essere visibili ad una distanza di almeno due miglia.

Le navi intente alla pesca a strascico, ossia che rastrellano il fondo con una rete dragante od altro apparecchio immerso, devono portare due fanali in linea verticale, uno al di sopra dell'altro, distanziati tra loro non meno di metri 1,22 (4 piedi) e non più di metri 3,65 (12 piedi). Il fanale più alto deve essere a luce verde e quello al di sotto a luce bianca e ciascuno di essi deve essere visibile per tutto il giro dell'orizzonte. Il più basso di tali fanali deve essere portato ad un'altezza, rispetto ai fanali laterali, non inferiore al doppio della distanza che separa tra loro i detti due fanali verticali.

Tali navi possono inoltre portare un fanale a luce bianca di costruzione uguale a quella del fanale bianco prescritto dall'articolo 2, primo comma, n. 1°), ma tale fanale deve essere portato più basso dei due fanali a luce verde e luce bianca visibili per tutto il giro dell'orizzonte, e di poppavia ad essi.

Le navi quando sono intente a pescare, ad eccezione delle navi intente a pescare a strascico, devono portare i fanali prescritti dal terzo comma del presente articolo, salvo che il più alto dei due fanali disposti in linea verticale, deve essere a luce rossa. Tali navi se sono di lunghezza inferiore a metri 12,19 (40 piedi), possono portare tale fanale a luce rossa ad una altezza non inferiore a metri 2,74 (9 piedi) sopra il bordo ed il fanale a luce bianca a non meno di metri 0,91 (3 piedi) al di sotto del fanale a luce rossa.

Le navi menzionate dai commi terzo e quinto del presente articolo, quando hanno abbrivo, devono portare, a seconda dei casi, i fanali laterali o il fanale a luci combinate, prescritti dall'articolo 2, primo comma, nn. 4°) e 5°) o dall'articolo 7, lettera a, n. 2°) della lettera d) e il fanale di poppa prescritto dall'articolo 10. Quando non hanno abbrivo, esse non devono mostrare né i fanali laterali né il fanale di poppa.

Le navi menzionate dal quinto comma del presente articolo che hanno un attrezzo esterno che si estende fuori bordo oltre 153 metri (500 piedi) misurati orizzontalmente, devono portare un fanale addizionale a luce bianca visibile per tutto il giro dell'orizzonte ad una distanza orizzontale non inferiore a metri 1,83 (6 piedi) e non superiore a metri 6,10 (20 piedi) dai fanali disposti in linea verticale, nella direzione dell'attrezzo esterno a mare. Tale fanale addizionale a luce bianca deve essere sistemato ad una altezza non superiore a quella del fanale a luce bianca prescritto dal terzo comma del presente articolo e non inferiore a quella dei fanali laterali.

Oltre ai fanali che sono obbligate a portare in conformità al presente articolo, le navi impegnate a pescare possono mostrare, se necessario per attirare l'attenzione di una nave che si avvicina, una luce a lampi, o possono dirigere il fascio del loro proiettore nella direzione di un pericolo che minacci la nave che si avvicina, in modo tale da non disturbare altre navi. Esse possono usare anche i fanali da lavoro ma i pescatori devono tener presente che dei fanali da lavoro particolarmente brillanti o insufficientemente schermati possono ridurre la visibilità e rendere meno chiari i caratteri distintivi dei fanali prescritti dal presente articolo.

Durante il giorno le navi che sono intente alla pesca devono segnalare la loro occupazione, alzando, nel punto in cui possa essere meglio veduto, un segnale nero consistente in due coni ciascuno di essi di diametro non inferiore a metri 0,61 (2 piedi), con i loro vertici uniti assieme uno sopra all'altro. Tali navi, se sono di lunghezza inferiore a metri 19,80 (65 piedi), possono sostituire il predetto segnale nero con un panierino o una cesta. Se il loro attrezzo si estende fuori bordo oltre 153 metri (500 piedi) misurati orizzontalmente, le navi intente a pescare devono mostrare inoltre un segnale nero, di forma a cono, con il vertice rivolto verso l'alto, nella direzione dell'attrezzo che si stende fuori bordo.

ARTICOLO 10.

Salvo disposizioni contrarie risultanti dalle presenti norme, una nave quando è 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 bussola (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.

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

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.

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. Tale nave può anche portare un secondo fanale a luce bianca sistemato nella posizione prescritta dal successivo comma del presente articolo, ma non ha l'obbligo. Tale secondo fanale, se è portato, deve essere visibile ad una distanza di almeno due miglia e sistemato in modo da essere visibile, per quanto possibile, per tutto il giro dell'orizzonte.

Una nave di lunghezza pari o superiore a metri 45,75 (150 piedi), quando è all'ancora, deve portare vicino al dritto di prora, ad un'altezza non inferiore a metri 6,10 (20 piedi) al di sopra dello scafo, un fanale a luce bianca come indicato al comma precedente, e sulla poppa o vicino ad essa un altro fanale simile, 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 ad una distanza di almeno tre miglia e sistemati in modo tale da essere visibili per quanto possibile, per tutto il giro dell'orizzonte.

Fra la levata ed il tramonto del sole tutte 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 recuperare un cavo sottomarino oppure un segnale per la navigazione, 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 del presente articolo 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 di sopra 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; inoltre, se ha un'apertura di 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 fonda 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.

ARTICOLO 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.

ARTICOLO 13.

Nulla, nelle presenti norme, deve in alcun modo ostacolare l'applicazione di speciali disposizioni emanate dal Governo di qualsiasi Stato, relativamente ad un maggior numero di fanali di posizione e di fanali per segnali da usarsi a bordo delle navi da guerra, delle navi naviganti in convoglio, delle navi da pesca intente a pescare in flottiglia, e degli idrovolanti in acqua.

Quando il Governo interessato ritiene che una nave da guerra o un'altra nave militarizzata o un idrovolante in acqua di speciale costruzione e impiego, non possa pienamente ottemperare ad una qualsiasi 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 disposizioni 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 dalle presenti norme nei riguardi di detta nave o idrovolante.

ARTICOLO 14.

Una nave che naviga a vela e contemporaneamente a mezzo di macchina deve portare, durante il giorno, di prora, nel punto in cui possa essere meglio veduto, un cono nero, col vertice rivolto verso il basso, del diametro alla base non inferiore a metri 0,61 (2 piedi).

CAPO III.

SEGNALI SONORI E CONDOTTA DELLA NAVIGAZIONE
CON VISIBILITÀ LIMITATA

PREMESSA.

a) Il fatto di essere in possesso di dati ottenuti per mezzo del radar non esonera una nave dall'obbligo di attenersi strettamente alle norme del presente allegato e, in modo particolare, alla prescrizioni contenute negli articoli 15 e 16.

b) Il Capo VII contiene delle raccomandazioni intese a facilitare l'utilizzazione del radar come un aiuto per evitare collisioni quando la visibilità è limitata.

ARTICOLO 15.

Una nave a propulsione meccanica di lunghezza uguale o superiore a metri 12,19 (40 piedi), 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 di lunghezza uguale o superiore a metri 12,19 (40 piedi) 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 abbrivo 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 abbrivo deve emettere, ad intervalli non maggiori di due minuti, due suoni 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, un suono se naviga con mure a dritta, due suoni consecutivi se naviga con mure a sinistra, e tre suoni consecutivi quando riceve il vento a poppa del traverso;

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 segnale per la navigazione, o una nave che è in movimento 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°) del presente articolo emettere ad intervalli non maggiori di un minuto tre suoni consecutivi e precisamente uno prolungato seguito da due brevi;

6°) una nave rimorchiata e, 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 suonare rapidamente la campana e, ove del caso, il gong, secondo le disposizioni di cui al n. 4°) del presente articolo, e deve inoltre dare tre colpi di campana, distinti e separati, immediatamente prima e dopo il suddetto suono rapido della campana;

8°) una nave intenta a pescare, quando è in navigazione o all'ancora, deve emettere, ad intervalli non maggiori di un minuto, il segnale prescritto dal n. 5 del presente articolo. Una nave quando pesca con lenze trascinate (pesca alla traina) ed è in navigazione, deve emettere i segnali prescritti dai nn. 1°), 2°) e 3°) del presente articolo, a seconda dei casi;

9°) una nave di lunghezza inferiore a metri 12,19 (40 piedi), una imbarcazione a remi o un idrovolante in acqua, non hanno l'obbligo di emettere i segnali sopra menzionati, ma se non li fanno devono emettere ad intervalli non maggiori di un minuto qualche altro segnale acustico efficace;

10°) una nave pilota a propulsione meccanica, quando è in servizio di pilotaggio può, oltre ai segnali prescritti dai commi primo, secondo e quarto del presente articolo, emettere un segnale di riconoscimento consistente in quattro suoni brevi.

ARTICOLO 16.

Una nave od un idrovolante in moto sull'acqua, in tempo di nebbia, foschia, nevicata, 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 oda, 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.

Una nave a propulsione meccanica che rilevi la presenza di un'altra nave a proravia del suo traverso prima di udire il suo segnale di nebbia o osservarla visualmente, può manovrare tempestivamente e decisamente per evitare di trovarsi in posizione troppo ravvicinata, ma se ciò non può essere evitato, essa deve, per quanto le circostanze del caso lo permettano, fermare in tempo utile le sue macchine per evitare una collisione, e navigare quindi con precauzione fino a quando non è cessato il pericolo di collisione.

CAPO IV.

NORME DI GOVERNO E MANOVRA

PREMESSA.

a) Tutte le manovre decise in applicazione ed in seguito alla interpretazione delle presenti disposizioni devono essere eseguite con decisione e ampio margine di tempo, in osservanza delle buone regole dell'arte marinara.

b) Il pericolo di collisione, quando le circostanze lo permettano, può essere accertato 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.

c) I naviganti devono tener presente che un idrovolante in fase di ammarraggio o di decollo o che manovra in condizioni atmosferiche sfavorevoli, può trovarsi nella impossibilità di modificare all'ultimo momento la manovra che si era prefisso.

d) Gli articoli da 17 a 24 si applicano solamente alle navi che sono in vista l'una dell'altra.

ARTICOLO 17.

Quando due navi a vela stanno avvicinandosi 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) quando ciascuna di esse prende il vento da lati diversi, la nave che ha il vento sulla sinistra deve lasciare libera la rotta all'altra;

b) quando tutte e due hanno il vento dallo stesso lato, la nave che è sopra vento deve lasciare libera la rotta alla nave che è sottovento.

Ai fini del presente articolo per lato dal quale proviene il vento deve intendersi il lato opposto a quello in cui è bordata la boma della randa e nel caso di navi a vela quadre il lato opposto a quello in cui è bordata la più grande vela di strallo.

ARTICOLO 18.

Quando due navi a propulsione meccanica si fanno 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 essa si applica sono quelli nei quali ciascuna delle due navi si muove incontro 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. Essa 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 rossa dell'una è opposto al fanale a luce rossa dell'altra, o il fanale a luce verde dell'una è opposto al fanale a luce 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, o il fanale a luce verde senza vedere quello a luce rossa; oppure quando si vedono tutti due i fanali a luce verde e 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 terzo comma dell'articolo 20 e dell'articolo 28, un idrovolante in acqua deve essere considerato come una nave e l'espressione « nave a propulsione meccanica » deve essere interpretata in conformità.

ARTICOLO 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.

ARTICOLO 20.

Quando due navi, una a propulsione meccanica 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 quanto previsto dagli articoli 24 e 26.

Il presente articolo non dà il diritto ad una nave a vela di intralciare, in un canale ristretto, il transito sicuro di una nave a propulsione meccanica la quale può soltanto navigare in tale canale.

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.

ARTICOLO 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 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, anche essa deve agire nel modo più adatto per evitare la collisione (si vedano gli articoli 27 e 29).

ARTICOLO 22.

Una nave che in base alle presenti norme deve lasciar libera la rotta ad un'altra nave deve, per quanto possibile, manovrare in modo deciso e tempestivo per ottemperare a tale obbligo e deve evitare, se le circostanze del caso lo consentono, di passare di prora a quest'ultima.

ARTICOLO 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 è necessario, la propria velocità o fermare le macchine ovvero fare marcia indietro.

ARTICOLO 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 come 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 o esonerarla dall'obbligo di lasciar libera la rotta alla nave raggiunta, fino a che non 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 prora 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.

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 che si avvicinano in senso opposto, deve emettere, al momento in cui essa arriva alla distanza di mezzo miglio dal gomito, un suono prolungato di fischio. A questo segnale deve essere data risposta con un suono analogo da qualsiasi nave a propulsione meccanica in condizione di udirlo che stia avvicinandosi dall'altra parte del gomito. In ogni caso, sia o no udito il segnale di una nave che si avvicina dall'altra parte, il predetto gomito deve essere percorso con attenzione e cautela.

In un canale ristretto una nave a propulsione meccanica di lunghezza inferiore a metri 19,80 (65 piedi) non deve intralciare il transito sicuro di una nave la quale può soltanto navigare in tale canale.

ARTICOLO 26.

Le navi non impegnate in operazioni di pesca, ad eccezione delle navi alle quali si applicano le disposizioni dell'articolo 4, devono, quando sono in movimento, 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 navi da pesca.

ARTICOLO 27.

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

CAPO V.

SEGNALI SONORI DELLE NAVI IN VISTA L'UNA DALL'ALTRA

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:

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 o 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.

Qualsiasi segnale col fischio menzionato nel presente articolo, può essere ulteriormente indicato con un segnale visivo luminoso consistente in una luce bianca visibile per tutto il giro dell'orizzonte ad una distanza di almeno cinque miglia, congegnata in modo che funzioni simultaneamente e congiuntamente con il meccanismo del fischio e rimanga accesa e visibile per lo stesso periodo che funziona il segnale sonoro.

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 di segnali supplementari col fischio tra le navi da guerra e tra navi naviganti in convoglio.

CAPO VI.

VARIE

ARTICOLO 29.

Nulla di quanto è prescritto dalle presenti norme può esonerare la nave, il proprietario, il comandante o il suo 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.

ARTICOLO 30.

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

Nulla nelle 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.

ARTICOLO 31.

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 »;
- f) il segnale di pericolo del Codice internazionale, indicato con le lettere N. C.;
- g) un segnale a riva consistente in una bandiera quadra che abbia al di sopra o al di 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 oppure un fuoco a mano produttore luce rossa;
- l) un segnale fumogeno capace di produrre abbondante fumo di colore arancione;
- m) movimento lento e ripetuto delle braccia allargate dall'alto in basso da ciascun lato.

Le navi in pericolo possono usare il segnale radiotelegrafico d'allarme o il segnale radiotelefonico d'allarme per attirare l'attenzione sulle loro chiamate e loro messaggi di pericolo. Il segnale radiotelegrafico d'allarme che ha lo scopo di far entrare in funzione gli apparecchi automatici di allarme di altre navi che ne sono provviste, consiste in 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. Il segnale radiotelefonico d'allarme consiste in due tonalità emesse alternativamente per periodi da trenta secondi ad un minuto.

È vietato l'uso di 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.

CAPO VII.

RACCOMANDAZIONI RELATIVE ALL'USO DI INFORMAZIONI OTTENUTE
CON IL RADAR COME AIUTO PER PREVENIRE LE COLLISIONI IN MARE :

ARTICOLO 32.

Le deduzioni risultanti da insufficienti informazioni fornite dal Radar possono essere pericolose e devono essere evitate.

ARTICOLO 33.

Una nave che naviga con visibilità limitata con l'aiuto del Radar deve, in conformità alle prescrizioni del primo comma dell'articolo 16 procedere con velocità moderata. I dati ottenuti col radar sono elementi da prendere in considerazione per stabilire la « velocità moderata ». A tale riguardo si deve tenere presente che piccole navi, piccoli « icebergs » e simili oggetti galleggianti possono non essere rilevati dal radar. L'indicazione ottenuta col radar che una o più navi si trovano nelle vicinanze, può indicare che « la velocità moderata » dovrebbe essere inferiore di quella che un navigante senza radar potrebbe stimare « moderata » nelle stesse circostanze.

Navigando con visibilità ridotta e udendo un segnale sonoro da nebbia di prorovia al traverso, la distanza e il rilevamento dell'altra nave ottenuti col radar, non costituiscono, conformemente alle disposizioni del secondo comma dell'articolo 16, una certezza tale sulla posizione di detta nave da esonerare una nave dal dovere di fermare le proprie macchine e navigare con precauzione.

Quando, conformemente alle disposizioni del terzo comma dell'articolo 16, è fatta una manovra per evitare di trovarsi a distanza ravvicinata, è necessario accertarsi che tale manovra stia producendo l'effetto desiderato. Cambiamenti di rotta e di velocità entrambi, sono manovre per le quali il navigante si deve regolare a seconda delle circostanze.

ARTICOLO 34.

Un cambiamento di rotta può essere la manovra più efficace per evitare di trovarsi a distanza ravvicinata, purché:

- a) vi sia sufficiente spazio per manovrare;
- b) il cambiamento sia fatto in tempo utile;
- c) esso sia notevole. Una serie di piccoli cambiamenti di rotta deve essere evitata;
- d) non ne risulti un ravvicinamento pericoloso con altre navi.

La scelta del cambiamento di rotta deve essere lasciata alla iniziativa del navigante il quale deve regolarsi a seconda delle circostanze. Una accostata a dritta, specie quando due navi si stanno avvicinando apparentemente con rotte opposte o quasi, è generalmente da preferirsi ad una accostata a sinistra.

Un cambiamento di velocità sia solo o congiuntamente ad un cambiamento della rotta, deve essere notevole. Una serie di piccoli cambiamenti di velocità deve essere evitata.

Se una situazione di « distanza ravvicinata » è imminente, la manovra più prudente può essere quella di eliminare qualsiasi abbrivo della nave.

(Non essendovi emendamenti, gli articoli dell'allegato sono successivamente approvati senza modificazioni).

Passiamo agli articoli del disegno di legge.

Poiché agli articoli 1, 2 e 3 non sono stati presentati emendamenti, ne darò lettura e li porrò successivamente in votazione:

ART. 1.

« È approvato l'annesso testo, allegato A, concernente le 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 approvato).

ART. 2.

« Con decreti da pubblicarsi sulla *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica, il Ministro per la difesa, quello per i trasporti e l'aviazione civile e quella per la Marina mercantile emanano, ognuno nell'ambito della propria competenza e di concerto con gli altri due, le disposizioni previste all'articolo 13 dell'allegato A ».

(È approvato).

ART. 3.

« Con decreto del Ministro per la difesa e del Ministro per i trasporti e l'aviazione ci-

vile, di concerto con il Ministro per la marina mercantile, da pubblicarsi sulla *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica, sono determinati i segnali di partenza e di arrivo o di ammassaggio di emergenza degli aeromobili ».

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 4:

« La presente legge entra in vigore il 1° settembre 1965.

Da tale data è abrogato il testo " Norme per prevenire gli abbordi in mare ", approvato con legge 16 maggio 1961, n. 450 ».

Do lettura del nuovo testo proposto dal Governo e — non essendovi osservazioni, né emendamenti — lo pongo in votazione:

« La presente legge entra in vigore il giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

Da tale data è abrogato il testo: " Norme per prevenire gli abbordi in mare ", approvato con legge 16 maggio 1961, n. 450 ».

(È approvato).

Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto nel corso della seduta.

Chiedo che la Presidenza sia autorizzata a procedere al coordinamento del disegno di legge.

Se non vi sono obiezioni, così può rimanere stabilito.

(Così rimane stabilito).

Discussione della proposta di legge d'iniziativa dei senatori Lombardi ed altri: Proroga dei termini per l'applicazione della legge 14 novembre 1962, n. 1616, recante provvedimenti a favore delle nuove costruzioni nonché per i miglioramenti al naviglio, agli impianti e alle attrezzature della navigazione interna (Approvata dalla VII Commissione permanente del Senato (2849).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge dei senatori Lombardi ed altri, già approvata dalla VII Commissione permanente del Senato: « Proroga dei termini per l'applicazione della legge 14 novembre 1962, n. 1616, recante provvedimenti a favore delle nuove costruzioni nonché per i miglioramenti al naviglio, agli impianti ed alle attrezzature della navigazione interna ».

Comunico che la V Commissione bilancio ha espresso parere favorevole all'approvazione del provvedimento.

L'onorevole Sinesio ha facoltà di svolgere la relazione.

SINESIO, *Relatore*. La proposta di legge al nostro esame è stata già approvata dalla VII Commissione permanente del Senato nella seduta del 10 dicembre 1965. Essa riguarda la proroga dei termini previsti dalla legge 14 novembre 1962, n. 1616, concernente provvedimenti a favore delle nuove costruzioni nonché per i miglioramenti al naviglio, agli impianti e alle attrezzature della navigazione interna.

La proposta di legge proroga al 31 dicembre 1967 il termine di tre anni previsto dalla richiamata legge n. 1616 — per la concessione dei contributi statali — rispettivamente, nell'articolo 1 per la costruzione di nuovi natanti, nell'articolo 3 per l'ammodernamento dei natanti e nell'articolo 7 per nuove costruzioni e attrezzature portuali, nonché il termine di cinque anni previsto dall'articolo 10 della stessa legge (contributo di percorrenza).

Sull'argomento si è svolta in questi giorni un'ampia discussione in sede di esame dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile; pertanto non ritengo necessario dilungarmi.

Propongo alla Commissione l'approvazione di questa proposta di legge.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

Poiché nessuno chiede di parlare, la dichiaro chiusa.

RICCIO, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. La legge 14 novembre 1962, n. 1616 prevedeva, per la durata di tre anni, le seguenti provvidenze a favore del naviglio, degli impianti e delle attrezzature della navigazione interna: a) contributi statali per l'ammodernamento dei natanti; b) esenzione da requisizione e da noleggio obbligatorio dei natanti ammessi al contributo previsto alla lettera a); c) contributi statali per nuove costruzioni e attrezzature portuali; d) contributi di percorrenza. Tali provvidenze hanno, sino ad ora, avuto applicazione molto limitata, perché il regolamento per l'attuazione della legge è stato pubblicato soltanto con la *Gazzetta ufficiale* 17 agosto 1964, cioè venti mesi dopo la pubblicazione della legge stessa, la cui efficacia cessa il 16 dicembre corrente mese.

In considerazione di ciò, con il disegno di legge n. 1438, viene proposta la proroga della validità della legge al 31 dicembre 1967.

Si fa presente che i cantieri interessati alla costruzione dei natanti e delle attrezzature della navigazione interna non sono, di norma, gli stessi cantieri costruttori di navi per la navigazione marittima. Le provvidenze in parola non fanno luogo, perciò, a particolari ripercussioni nel settore cantieristico.

Ringrazio l'onorevole Relatore e invito la Commissione ad approvare la proposta di legge.

PRESIDENTE. Passiamo agli articoli; non essendo stati presentati emendamenti, ne darò lettura e li porrò successivamente in votazione:

ART. 1.

La scadenza del termine, di tre anni, previsto negli articoli 1, 3 e 7 della legge 14 novembre 1962, n. 1616, e la scadenza del termine, di cinque anni, previsto dall'articolo 10 della stessa legge, sono fissate al 31 dicembre 1967.

(È approvato).

ART. 2.

La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale*.

(È approvato).

La proposta di legge sarà subito votata a scrutinio segreto.

IV LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 15 DICEMBRE 1965

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto sul disegno di legge n. 2558 e sulla proposta di legge Lombardi ed altri n. 2849 esaminati nella seduta odierna.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione sul disegno di legge:

« Norme per prevenire gli abbordi in mare » (2558):

Presenti e votanti	24
Maggioranza	13
Voti favorevoli	24
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

e sulla proposta di legge:

Senatori LOMBARDI ed altri: « Proroga dei termini per l'applicazione della legge 14 novembre 1962, n. 1616, recante provvedimenti a favore di nuove costruzioni nonché per i miglioramenti al naviglio, agli impianti ed alle attrezzature della navigazione interna » (Approvata dalla VII Commissione permanente del Senato) (2849):

Presenti e votanti	24
Maggioranza	13
Voti favorevoli	24
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Alba, Alini, Amodio, Baldani Guerra, Battistella, Calvaresi, Canestrari, Catella, Cavallaro Nicola, Colasanto, Crocco, Dagnino, De Capua, Degli Esposti, Fiumanò, Gatto Vincenzo, Gex, Golinelli, Mancini Antonio, Manenti, Marchesi, Sammartino, Sinesio, Veronesi.

(La seduta, sospesa alle 10,30, riprende alle 18,30).

Seguito della discussione del disegno di legge:

Modificazioni e aggiunte alla legge 26 marzo 1958, n. 425, relativa allo stato giuridico del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato (1685).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge n. 1685, concernente modificazioni e aggiunte

alla legge 26 marzo 1958, n. 425, relativa allo stato giuridico del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

Come gli onorevoli colleghi si saranno accorti dall'avviso di convocazione, per sopravvenuta indisponibilità dell'onorevole Colasanto, ho dovuto procedere alla sua sostituzione, come Relatore, con l'onorevole Mancini Antonio.

Formulo gli auguri più sentiti all'onorevole Colasanto perché si ristabilisca rapidamente nelle migliori condizioni di salute.

Il nuovo Relatore ha chiesto di parlare. Ne ha facoltà.

MANCINI ANTONIO, *Relatore*. Ci troviamo, in effetti, di fronte ad un provvedimento di iniziativa del Governo, in sede legislativa, e di una serie di provvedimenti di iniziativa parlamentare, in sede referente, i quali ultimi sono stati pressoché integralmente trasformati in emendamenti al disegno di legge. Tutta la materia, come gli onorevoli colleghi ben sanno, è stata oggetto di precedenti discussioni in questa Commissione e l'onorevole Colasanto ha già affrontato il problema, ricordando che si tratta di una serie di piccoli problemi di carattere giuridico ed economico che si riferiscono a parte non indifferente di dipendenti dell'amministrazione ferroviaria. Questi piccoli provvedimenti, piccoli nella loro entità giuridica, ma grandi in relazione al numero delle persone e dei dipendenti che ne sono investiti, hanno nella sostanza, non solo il crisma della giustizia, ma anche un precedente riconoscimento in occasione di trattative che si sono svolte tra le organizzazioni sindacali e i rappresentanti del Ministero dei trasporti. Senonché, è intervenuto un fatto nuovo sul quale i rappresentanti del Ministero dei trasporti non potevano dare garanzie al momento della conclusione delle trattative e cioè una obiezione da parte del Ministero del tesoro che ha indotto il Governo a presentare un provvedimento più limitato di quelle che non fossero le attese della categoria e le intese preliminari con gli organi sindacali. Non vi è dubbio, però, che quanto ho detto è vero: una personalità che ha partecipato a queste trattative, sia pure in veste diversa, l'onorevole Cappugi, ha presentato, insieme ad altri deputati, una proposta di legge che riproduce i termini della richiamata intesa tra azienda ferroviaria e organizzazioni sindacali, la proposta n. 1440, che per altro, come ho fatto cenno più sopra, è stata trasformata, insieme alle altre sulla stessa materia in emendamenti al disegno di legge.

A questo punto, credo sia importante sentire l'onorevole Ministro, prima di decidere l'atteggiamento da assumere in Commissione.

JERVOLINO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, per dare prova di doverosa sensibilità verso i proponenti dei diversi emendamenti, ho premurato gli uffici competenti onde conoscere entro quali limiti potevo accogliere gli emendamenti stessi. Molti degli emendamenti proposti, non solo comportano maggiori spese, direi di notevole entità, ma comportano anche delle innovazioni in tutta quella che è la parte normativa, con notevoli sconvolgimenti nei ruoli del personale, nelle posizioni acquisite ed ormai consolidate e con riflessi negativi sull'ordinamento gerarchico e sulla funzionalità dei servizi.

Pertanto, se da una parte vi è la richiesta di integrazioni del testo del disegno di legge, da numerose altre parti si elevano proteste dei controinteressati.

Fatta questa premessa, sinteticamente precisò, quale è la posizione del Governo relativamente agli emendamenti presentati. Cominciamo dall'articolo aggiuntivo 11-*sexies*, proposto dagli onorevoli Bianchi Gerardo e Canestrari (identico all'emendamento aggiuntivo, articolo 26, proposto dall'onorevole Degli Esposti) ed avente la seguente formulazione:

« Tra le qualifiche che nella tabella (allegato n. 13) di cui alla legge 26 marzo 1958, n. 425, risultano contrassegnate da asterisco, ai fini dell'applicazione dei commi quarto e quinto dell'articolo 82 della legge medesima, è inclusa anche la qualifica di macchinista.

Agli aiuto-macchinisti che, dopo l'entrata in vigore della legge citata nel precedente primo comma, hanno rinunciato alla nomina a macchinista, sono applicati i commi quarto e quinto del predetto articolo 82 per un anno decorrente dall'entrata in vigore della presente legge di modifica. È esclusa, però, nei loro confronti, la facoltà di dichiarare pendente le graduatorie dei concorsi che risultassero già esaurite ».

Di esso si ritiene di poter accogliere il primo, ma non il secondo comma, dal momento che quest'ultimo comporterebbe il riesame di posizioni già definite.

Il Governo dichiara di poter accettare, sia pure con l'emendamento aggiuntivo che ora dirò, l'emendamento aggiuntivo, articolo 13, proposto dall'onorevole Degli Esposti, corrispondente all'emendamento aggiuntivo, articolo 13, proposto dagli onorevoli Bianchi Ge-

rardo, Canestrari, Colasanto e Sinesio ed avente la seguente formulazione:

L'articolo 80 della legge 26 marzo 1958, n. 425, è sostituito con il seguente testo:

« L'incarico di funzioni proprie della qualifica superiore della carriera di appartenenza, è attribuito dalle autorità che saranno stabilite dal Ministro con proprio decreto.

Non è consentito l'incarico di funzioni di qualifica superiore di diversa carriera, salvo che si tratti di qualifica alla quale si possa accedere direttamente per ordinaria progressione. In ogni caso il personale degli uffici e quello dei dirigenti dell'esercizio non possono essere utilizzati in funzione dei gruppi superiori.

L'incarico di funzioni di qualifica superiore di più livelli gerarchici nell'ambito della carriera di appartenenza può essere attribuito solo per gravi e motivate esigenze di servizio. Le autorità competenti per tale eccezionale attribuzione sono quelle immediatamente superiori alle autorità di cui al precedente primo comma.

Ai fini del conferimento dell'incarico, deve tenersi conto dell'ordine di graduatoria, oltre il numero dei promossi, formata per le più recenti promozioni di qualifica.

Al dipendente incaricato dell'esercizio di funzioni superiori compete — dopo i primi tre mesi e fino alla durata dell'incarico — lo stesso trattamento economico che gli sarebbe spettato qualora fosse stato promosso alla qualifica di effettiva utilizzazione. La differenza tra gli stipendi viene considerata come indennità non pensionabile.

Ai fini del compimento del suddetto periodo di tre mesi, si computano i periodi di qualsiasi durata entro l'anno dall'inizio del primo di essi, purché tra l'uno e l'altro non vi sia un intervallo per qualsiasi motivo superiore a sessanta giorni.

L'incarico di funzioni superiori si considera senz'altro revocato dopo novanta giorni consecutivi di assenza dal servizio per qualsiasi motivo ».

Tale articolo aggiuntivo può essere accolto, ripeto, con l'aggiunta del seguente periodo al terzo comma: « I provvedimenti di cui al precedente comma possono essere adottati soltanto qualora non vi siano agenti delle qualifiche per le quali di norma dovrebbe essere conferito l'incarico ».

Passiamo all'emendamento aggiuntivo, articolo 24, proposto dagli onorevoli Bianchi Gerardo, Colasanto, Canestrari e Sinesio, cor-

rispondente all'articolo aggiuntivo 27 a firma Degli Esposti, ed avente la seguente formulazione:

« Il disposto dell'articolo 3 della legge 9 agosto 1954, n. 644, viene esteso agli ex sottufficiali delle Forze armate transitati nei ruoli dell'Azienda in base alle vigenti norme sul passaggio all'impiego civile, anche nel caso di successivo passaggio a carriere di gruppi superiori per sviluppo di carriera o per inquadramento assimilabile allo sviluppo medesimo.

In coincidenza con un'anticipazione di aumento di stipendio per merito, le anticipazioni di cui all'articolo 3 citato nel precedente comma, sono rinviate di un anno. Il presente comma si applica anche agli ex sottufficiali rimasti nel gruppo di passaggio all'impiego civile ferroviario.

Gli ex sottufficiali che rinunciarono all'applicazione dell'articolo 181 della legge 26 marzo 1958, n. 425, per non perdere il beneficio di cui al precedente primo comma, possono rioptare per l'applicazione medesima, su domanda da presentare entro 60 giorni dalla entrata in vigore della presente legge di modifica. Il presente comma si applica, con le stesse modalità ed alle stesse condizioni, anche agli ex sottufficiali che rinunciarono all'applicazione dell'articolo 179 della stessa legge con graduale assorbimento nei posti annualmente lasciati vacanti dai dipendenti già inquadrati nelle qualifiche dei coadiutori, a partire dalla data di entrata in vigore suddetta e con precedenza sui destinatari del precedente articolo 15. Le disposizioni dei precedenti commi si applicano con effetti giuridici ed economici retroattivi in base alle disposizioni succedutesi nel tempo ».

Esso può essere accolto limitatamente ai primi due comma.

Infine, l'articolo aggiuntivo n. 13, proposto dagli onorevoli Caiazza, Bianchi Gerardo e Canestrari ed avente la seguente formulazione:

« Le minorazioni fisiche del mutilato ed invalido di guerra, riconosciute ai fini della pensione o dell'assegno, non costituiscono impedimento al normale sviluppo di carriera dei dipendenti dell'Azienda delle ferrovie dello Stato. Il personale mutilato ed invalido di guerra che per la inidoneità fisica è escluso dal sostenere gli esami per la promozione alla qualifica superiore, è ammesso agli esami stessi prescindendo dalla idoneità fisica. Le prestazioni rese in relazione alla misura per-

centuale d'invalidità riconosciuta ai fini del trattamento pensionistico di guerra, sono valutate al massimo del rendimento, con la attribuzione della rubrica 1 delle caratteristiche relative allo stato di salute e al rendimento, dello stato giuridico del personale delle ferrovie dello Stato approvato con legge 26 marzo 1958, n. 425.

Ove le minorazioni non consentissero la utilizzazione dell'invalido nelle funzioni proprie della qualifica rivestita, si dovrà provvedere ad immetterlo nelle mansioni limitate della qualifica stessa, oppure in funzioni anche limitate di diversa qualifica, per le quali sia ritenuto idoneo in relazione al suo grado di capacità lavorativa ».

Esso dovrebbe essere così modificato:

« I dipendenti che siano mutilati od invalidi di guerra, o inidonei per cause di servizio o per malattia professionale o contratta per causa unica e diretta di servizio, possono essere trasferiti, ove la minoranza fisica non consenta l'utilizzazione nelle funzioni della qualifica cui dovrebbero essere promossi, in altro gruppo della categoria del personale dell'esercizio o degli uffici per i quali, anche se limitatamente ad alcune funzioni, siano riconosciuti idonei; I provvedimenti sono subordinati alle disponibilità di posti in organico ».

Questi sono gli emendamenti accoglibili: non è possibile accogliere niente altro.

PRESIDENTE. Il signor Ministro ha precisato quali emendamenti accetta e in quale misura.

Io vorrei, ora, che gli onorevoli colleghi e, *in primis*, il Relatore si pronunciasse circa la possibilità di concludere la discussione del disegno di legge in questa seduta, aderendo all'impostazione del signor Ministro. Personalmente, sento di dover richiamare l'attenzione dei colleghi sulla vivissima attesa che circonda il provvedimento.

MANCINI ANTONIO, Relatore. Signor Presidente, io ritengo che la Commissione sia animata dal desiderio di mettere tutto l'impegno nella discussione di questo disegno di legge, ma ciò che ha annunciato il Ministro, se messo in relazione, anche dal punto di vista quantitativo, con la mole dei fascicoli degli emendamenti (che, poi, lo ripeto riproducano altrettanti progetti di legge) pone il Relatore in una situazione di estrema difficoltà.

Mi sembra necessario del tempo per studiare meglio la questione e non mi pare che

si possa giungere ad una decisione questa sera.

Propongo pertanto di ritornare su questo provvedimento nella occasione più prossima possibile, dopo aver preso nota del pensiero del Ministro ed averlo opportunamente valutato al fine di poter stabilire il nostro comportamento.

DEGLI ESPOSTI. Signor Presidente, io mi appello con tutto il calore possibile alle dichiarazioni da lei fatte ed anche al senso di responsabilità dei colleghi della Commissione che devono tener conto che non è giusto rimandare ancora la decisione su questo provvedimento.

Nel mese di luglio da parte della maggioranza si disse di rinviare la discussione al mese di settembre, nonostante che il Governo avesse chiaramente detto che la situazione era tale, per cui non era possibile, da parte del Governo, ritenere che vi fossero aperture degne di considerazione, cioè, in sostanza, il Governo consigliava di approvare il testo così com'era. La maggioranza volle rimandare, con l'impegno che alla riapertura si sarebbe messo questo provvedimento all'ordine del giorno per primo.

Alla riapertura la maggioranza operò ancora in modo che questo provvedimento non venisse affrontato. Si colse l'occasione del congresso del partito socialista e del convegno nazionale della Democrazia cristiana per arrivare alla conclusione che ci si doveva ritrovare appena terminati questi due grandi avvenimenti politici nazionali.

Ci si ritrovò nuovamente, nuovamente il Governo ripropose la stessa sua valutazione e nuovamente la maggioranza volle rimandare. Essa disse: comunque, entro l'anno almeno la Camera dei deputati avrà approvato questo provvedimento.

Oggi ci troviamo di nuovo nella posizione di dover conoscere i termini precisi della situazione, con una aggravante che — credo fra noi si debba dire — non è originata da un fatto contingente: noi abbiamo avuto un relatore di maggioranza che ha tenuto in mano il problema per mesi, mesi e mesi e che, a un certo momento — a parte il fatto contingente della malattia — ha gettato la spugna ed ha rinunciato al suo mandato.

Io non credo sia possibile, a questo punto — tanto più che il Governo ha nuovamente detto, arrivando perfino nei dettagli, quali sono i limiti delle sue disponibilità in rapporto a questo problema — arrivare alla conclusione di rinviare ulteriormente la discussione del provvedimento.

Quindi io mi appello nuovamente a lei, signor Presidente, e chiedo che in questa seduta si affronti il problema e lo si esaurisca, prendendo atto — nuovamente vi sollecito, colleghi della maggioranza — della posizione del Governo, che ci porta a ritenere che perdere altri mesi non significherebbe altro che mantenere illusioni.

Bisogna che vi decidiate, perché questo modo di agire non è corretto, non è giusto, non è neppure politicamente opportuno per la maggioranza. Credo che abbiate ricevuto (e non solo voi) documenti di gruppi di lavoratori che si pronunciano in modo tale da far capire il loro giudizio negativo circa l'impegno del Parlamento. Non è giusto andare avanti in questo modo. I colleghi della maggioranza devono decidere cosa vogliono fare! Sappiamo ormai con precisione quali sono le proposte del Governo, che complessivamente sono solo poche briciole, che non risolvono affatto il problema, così com'è stato posto, almeno formalmente, dalla maggioranza dei colleghi. D'altra parte, i colleghi della maggioranza sanno che votare altri emendamenti, oltre quelli accolti dal Governo, significherebbe mettere il Governo in minoranza. I termini della questione, anche dal punto di vista politico, sono ormai chiari e definiti.

Votiamo dunque questo provvedimento: il testo è quello che è, sappiamo cosa aggiunge il Governo, conosciamo gli altri emendamenti; prendiamo questi altri emendamenti in blocco e votiamoli; la maggioranza voterà contro di essi, qualcuno della maggioranza potrà anche votare a favore e, a maggioranza il disegno di legge governativo passerà. E così avremo finito la storia travagliata di questo provvedimento, che in realtà non è utile che vada avanti.

Voglio fare anche un'altra considerazione ai colleghi della maggioranza: se tentate di mantenere delle illusioni, questo tornerà a vostro svantaggio, perché la proposta riforma dell'Azienda rafforza la posizione di coloro che sostengono l'inopportunità di accingersi a modifiche, perfino quali quelle contenute nel progetto del Governo.

Che utile ne abbiamo a continuare di questo passo? Voi della maggioranza sentivate l'opportunità di sostenere una certa tesi in rapporto a un certo accordo fra i sindacati; ora, però, vi trovate in questa situazione: il Governo dice di non avere disponibilità. Allora; prendetene atto: votate a favore, votate contro, votate come meglio credete, ma votate, e facciamola finita.

Questo è proprio l'accorato invito di un collega che si compenetra della situazione, che si preoccupa delle accuse di doppiogiochismo e di « lavativismo » rivolte ai parlamentari e, in particolare, ai membri della nostra Commissione.

La proposta, che faccio formalmente, è, quindi, quella di votare in blocco tutti gli emendamenti e le proposte del Governo, che ripeto sono cose marginalissime: tra mezz'ora avremo finito.

PRESIDENTE. Onorevole Degli Esposti, la sua proposta non è accoglibile. Non è possibile votare gli emendamenti non accolti dal Governo in blocco. Essi debbono essere votati singolarmente.

BIANCHI GERARDO. Indubbiamente la situazione nella quale ci troviamo ha molti aspetti spiacevoli: tra l'altro è — mi si consenta la parola — deplorabile che ci troviamo a discutere un argomento di così grave rilievo ed una quantità così notevole di emendamenti negli ultimi cinque minuti.

Siamo in questa alternativa: o approviamo il testo con i pochissimi emendamenti accolti dal Governo, ma, allora, ci sarebbe da domandarci perché non l'abbiamo fatto sei mesi fa; oppure esaminiamo tutti gli emendamenti, ma allora non in blocco, come ha proposto il collega Degli Esposti (il che, come ha detto il Presidente, non è possibile), bensì singolarmente. Questo esame ci porterebbe, per esempio, a separare quelli che importano oneri finanziari, per i quali posso anche capire che ci siano notevoli ostacoli (abbiamo finito di esaminare il bilancio proprio oggi; e abbiamo rilevato le difficoltà, gli aspetti negativi del bilancio stesso; sappiamo tutte queste cose, ed è inutile perciò ripeterle), ma contemporaneamente, ci permetterebbe di rettificare quelli che, a mio sommo avviso — come ho detto ieri, parlando sul bilancio delle ferrovie — sono difetti nelle strutture, negli aspetti funzionali del Ministero dei trasporti e delle ferrovie (oltretutto ciò permetterebbe di predisporre una base migliore, più equa, per quei progetti di riforma che ci dovranno essere presentati).

Io credo che, in coscienza, non ci possiamo accontentare dei pochi emendamenti accolti dal Governo.

Mi rivolgo al Presidente, mi rivolgo al Ministro, per dire: bisogna davvero fare qualcosa'altro.

Io mi preoccupo un po' meno del collega Degli Esposti degli aspetti politici del proble-

ma: so bene che c'è molta inquietudine (io non sono ferroviere; ma non sono estraneo all'ambiente, perché, se non altro, vi lavorano miei parenti), ma sono anche convinto che, se noi ci limitiamo ad approvare il disegno di legge secondo le proposte del Governo, le inquietudini aumenteranno, invece di diminuire. Per concludere, ritengo che tutti gli emendamenti vadano esaminati a fondo: diversamente ne andrebbe di mezzo la dignità della nostra Commissione.

MARCHESI. Sul disegno di legge e sulle altre proposte d'iniziativa parlamentare noi stiamo discutendo da mesi. Non sono neanche mancati gli sforzi per una chiarificazione; anche ultimamente, il signor Presidente mi può dare atto, ho presentato una serie di emendamenti di contenuto ridotto, onde far sapere su che cosa il Governo avrebbe potuto venirci incontro. Il Governo, onestamente, la risposta ce l'ha data: le posizioni quindi sono ormai estremamente chiare. Non so che cosa si potrebbe decidere stasera di diverso da quello che potremmo decidere tra 15-20 giorni. Stiamo andando di rinvio in rinvio, e intanto la categoria e anche quelli che si ritengono beneficiati dal disegno di legge ci pressano e ci accusano di sabotarlo.

Se vi fosse qualche emendamento sul quale il Governo fosse disposto a rivedere la sua posizione, sarei ben lieto di accettare il rinvio, ma non è così: il Governo, onestamente, ha affermato quale è il limite della sua accelerazione.

DEGLI ESPOSTI. Il Governo ha anche affermato: il documento venga approvato; ciò che è stato respinto verrà riesaminato in seguito. Bisogna prenderne atto.

MARCHESI. Il nostro gruppo, signor Presidente, insiste perché il provvedimento venga votato questa sera.

COLASANTO. Desidero, innanzitutto, precisare all'onorevole Degli Esposti che solo il non buono stato della mia salute è il motivo che mi ha determinato a chiedere al Presidente di essere sostituito come relatore di un provvedimento tanto importante e impegnativo.

Entrando nel merito della questione, debbo rilevare che vi è gente, anche al di fuori del Parlamento, che ha interesse per determinate posizioni e continua a fare propaganda, tra i ferrovieri, in un certo modo.

D'altra parte, anche approvando questa sera il provvedimento, la questione non sarebbe definita perché l'altro ramo del Parlamento ha già aggiornato i suoi lavori.

Penso, quindi, che la cosa più opportuna sia di rinviare l'approvazione alla ripresa dei lavori, già alla prima seduta della nostra Commissione, con l'impegno di continuare fino ad esaurimento.

MANCINI ANTONIO, *Relatore*. Onorevole Presidente, molte delle cose che intendevo prospettare, le ha dette lei. La votazione in blocco richiesta dal collega Degli Esposti non rientra nelle cose concesse dal regolamento, che deve, in maniera rigorosa, presiedere allo svolgimento dei nostri lavori in sede legislativa.

Quel che potremmo fare è considerare superata la relazione e la discussione generale ed entrare nella fase dell'esame dei singoli articoli. Ma in tale sede non potremmo trascurare — a meno che i presentatori non vi abbiano esplicitamente rinunciato o siano assenti — nessuno degli emendamenti. Il che richiederebbe il tempo che tutti possono immaginare.

D'altronde, per quello che mi riguarda, io non accetto una posizione rinunciataria che, facendo salvi quegli emendamenti che il Ministro ci ha detto di poter accogliere, escluda tutto il resto. Come componente la Commissione, non soltanto come Relatore, desidero poter portare la mia attenzione sui singoli emendamenti, al fine di valutare gli stessi e di svolgere quelle trattative che, nell'ambito della Commissione stessa, praticamente avvengono tra Commissione e Governo, per vedere entro quali limiti alcune cose che il Governo non ha accettato in un primo momento, potrebbero da questi essere riconsiderate; mi riservo anche piena libertà di azione e di votazione, nel caso in cui detto colloquio non si svolga in maniera da me ritenuta persuasiva: non è detto che, perché appartengo ad un partito di maggioranza, debbo fare quanto il Ministro dice. Penso che il Ministro non lo possa neppure pretendere..

D'altra parte, non va trascurato il fatto che siamo presenti solo in 14 su 46 componenti la Commissione. Pur non facendo ora questioni di numero legale, mi domando dove potrebbe portarci l'avventurarci nell'esame dei singoli articoli, e degli emendamenti ad essi relativi: certamente non ad un voto conclusivo entro questa sera.

Comunque, prescindendo da queste considerazioni di natura formale, mi appello ai colleghi circa l'opportunità di affrontare l'esame dei singoli articoli, nonché degli emendamenti ad essi relativi, sui quali le posizioni sono tanto distanti, per arrivare ad una con-

clusione entro questa sera o domani: a me non pare possibile. A me sembra anche inutile protrarre i nostri lavori, che potrebbero essere aggiornati a data da destinarsi.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, di fronte alla necessità prospettata dall'onorevole Relatore di acquisire maggiori conoscenze su un problema del quale è stato investito soltanto da qualche giorno, io riterrei opportuno rinviare il seguito della discussione alla prima seduta utile della Commissione, alla riapertura della Camera.

DEGLI ESPOSTI. La prego, onorevole Presidente, non assumi più impegni! Sono amareggiato di doverle far rilevare che questa sarebbe la quarta volta in cui lei assume degli impegni. La prego di non farlo, altrimenti dovrei arrivare alla conclusione che quello che lei dice non conta niente.

PRESIDENTE. Onorevole Degli Esposti, respingo la sua insinuazione: se in passato impegni di discutere il disegno di legge a certe date concordate non sono stati osservati, ciò è avvenuto solo per motivi di forza maggiore, a conoscenza di tutti e quindi anche sua. Aggiungo che questi stessi motivi di forza maggiore è da prevedere che non si presenteranno per l'immediato futuro. Pertanto, assumo personalmente la responsabilità, prima di tutto di fronte alla Commissione, poi di fronte al Governo, che l'esame del provvedimento sarà ripreso alla prima seduta della prima settimana di riapertura della Camera: nessun altro provvedimento, sia dei trasporti e dell'aviazione civile, sia della marina mercantile, sia delle poste e telecomunicazioni, avrà la precedenza. Del resto, ripeto ancora una volta che il provvedimento assilla, preoccupa e fa pensoso anche me.

DEGLI ESPOSTI. Desidero esprimere il mio dissenso da quello che lei dice e chiedo formalmente che sia posta ai voti la sua proposta di rinvio, perché mi sia consentito di votare contro.

MANCINI ANTONIO, *Relatore*. Alla proposta dell'onorevole Degli Esposti io debbo opporre che non ritengo che la Commissione sia in numero legale: pertanto, non come Relatore, ma come componente della Commissione chiedo la verifica del numero legale.

PRESIDENTE. La richiesta di verifica del numero legale, a norma dell'articolo 40 del Regolamento, quarto comma, deve essere sostenuta da tre deputati, oltre il proponente, ossia complessivamente da quattro deputati. Pertanto, chi si associa alla richiesta dell'onorevole Mancini?

IV LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 15 DICEMBRE 1965

COLASANTO. Io, signor Presidente.

CAVALLARO NICOLA. Anche io, signor Presidente.

BIANCHI GERARDO. Io pure, signor Presidente.

PRESIDENTE. Risultano presenti i deputati Bianchi Gerardo, Cavallaro Nicola, Colasanto, De Capua, Degli Esposti, Fiumanò, Franco Raffaele, Mancini Antonio, Manenti, Marchesi, Reale Giuseppe, Sammartino e Sinisio.

Poiché risulta accertata la mancanza del numero legale il seguito della discussione è rinviato al 13 gennaio 1966.

La seduta termina alle 20.

*IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI*
Dott. ANTONIO MACCANICO

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO