

SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

7^a COMMISSIONE

(Lavori pubblici, Trasporti, Poste e telecomunicazioni, Marina mercantile)

GIOVEDÌ 18 FEBBRAIO 1960

(36^a seduta in sede deliberante)

Presidenza del Presidente CORBELLINI

INDICE

Disegni di legge:

« Sicurezza della navigazione e della vita umana in mare » (802) (Discussione e approvazione):

PRESIDENTE, <i>relatore</i>	Pag. 748, 749, 750, 751, 752, 753, 754, 756, 762, 763, 765, 766, 767
AMIGONI	750
BUIZZA	750
CERVELLATI	749, 750, 753, 762, 763, 765
CROLLALANZA	750, 761, 762, 766
DE LUCA	751, 752, 756, 761
GENCO	764
GOMBI	761, 762
OTTOLENGHI	751, 754, 761, 762, 763, 764, 765, 766, 767
SAVIO	749, 763, 764, 765
TURNATURI, <i>Sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i>	750, 751, 752, 753, 754, 761, 762, 763, 764, 765, 766, 767

« Proroga della tassa sulle merci imbarcate, sbarcate e in transito nel porto di Venezia » (811) (Approvato dalla Camera dei deputati) (Discussione e rinvio):

PRESIDENTE	736, 738
GIANQUINTO	737
TARTUFOLI, <i>relatore</i>	736, 738

« Modifiche e norme interpretative delle leggi 14 dicembre 1954, n. 1152 e 3 aprile 1958, n. 471 » (899) (D'iniziativa dei deputati Cappugi ed

altri, Gaspari e Bozzi) (Approvato dalla Camera dei deputati) (Discussione e rinvio):

PRESIDENTE	Pag. 742, 743, 748
BRACCESI	744, 747
CROLLALANZA	744
DE LUCA	745, 746
FANELLI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	743, 745, 746, 747
FLORENA, <i>relatore</i>	742, 743, 746
GENCO	747
RESTAGNO	745
SOLARI	744, 746

« Determinazione in misura globale e forfettaria delle somme da versare, per l'esercizio finanziario 1959-60, all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato a titolo di rimborso delle spese e degli oneri non attinenti all'esercizio ferroviario, di cui alla legge 29 novembre 1957, n. 1155 » (907) (Discussione e approvazione):

PRESIDENTE	738, 739, 740, 741, 742
CERVELLATI	740
CROLLALANZA	740
DE LUCA	739, 740
FANELLI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	740, 741
FLORENA	739, 741
RESTAGNO, <i>relatore</i>	738, 739, 740, 741
TARTUFOLI	741

La seduta è aperta alle ore 10.

Sono presenti i senatori: Amigoni, Bardellini, Buizza, Cervellati, Corbellini, Crollanza, Luca De Luca, De Unterrichter, Florena, Focaccia, Gaiani, Genco, Gombi, Indelli, Restagno, Sacchetti, Savio, Solari e Tartufoli.

A norma dell'articolo 18, ultimo comma, del Regolamento, il senatore Domenico Romano è sostituito dal senatore Braccesi.

A norma dell'articolo 25, ultimo comma, del Regolamento, è presente il senatore Gianquinto.

Intervengono i Sottosegretari di Stato per i trasporti Fanelli e per la marina mercantile Turnaturi.

A M I G O N I, Segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

Discussione e rinvio del disegno di legge:

« Proroga della tassa sulle merci imbarcate, sbarcate e in transito nel porto di Venezia » (811) (Approvato dalla Camera dei deputati)

P R E S I D E N T E. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Proroga della tassa sulle merci imbarcate, sbarcate e in transito nel porto di Venezia », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione sul disegno di legge, di cui do lettura.

Articolo unico.

La tassa portuale per ogni tonnellata di merce imbarcata e sbarcata nel porto di Venezia, imposta fino al 31 dicembre 1950 con l'articolo 1 del regio decreto-legge 28 dicembre 1924, n. 2101, convertito nella legge 21 marzo 1926, n. 597, prorogata fino al 31 dicembre 1962 con il regio decreto-legge 8 dicembre 1938, n. 2073, convertito nella legge 2 giugno 1939, n. 739, e modificata, per quanto attiene alla misura, con la

legge 27 marzo 1952, n. 198, è ulteriormente prorogata fino al 31 dicembre 1984.

Il provento della tassa, a decorrere dal 1º gennaio 1963, è devoluto in parti uguali allo Stato ed al Provveditorato al porto di Venezia.

T A R T U F O L I, relatore. Il disegno di legge in discussione, concernente la « proroga della tassa sulle merci imbarcate, sbarcate e in transito nel porto di Venezia » ci perviene dalla Camera dei deputati, che ebbe ad approvare il disegno di legge stesso in data 18 novembre 1959. Credo che non vi sia bisogno di molte illustrazioni per constatare l'assoluta opportunità di approvare il provvedimento, nel quadro di quel potenziamento della attrezzatura dei porti tradizionali sull'Adriatico che è dovere nazionale realizzare.

Desidero, infatti, asserire, come premessa alla relazione affidatami, che non è possibile non sottolineare quanto l'ultima guerra, e le conseguenze che ne sono derivate, abbia a lungo inciso in maniera paurosa e depressiva sulla vitalità dei porti che sull'Adriatico costituivano la base di lancio di commerci e di traffici per le rotte numerose e valide dell'Africa Orientale, del Medio Oriente e delle stesse lontane sponde del Pacifico. Specialmente l'attenuazione sempre più grave dei traffici coi Paesi « d'oltre cortina » significò che le attrezzature portuali sia di Trieste che di Venezia, non trovarono ragioni di impulso prepotente e immediato per la adeguazione di quei porti alle nuove esigenze di un mondo in cammino, che anche nel campo portuale ha realizzato sviluppi giganteschi nella efficienza di tutte le attrezzature: dall'ampiezza dei porti all'aumento degli scali e banchine, alla meccanizzazione sempre più potente. Non mancò, in questi ultimi tempi, peraltro, un risveglio di determinate esigenze, la visione precisa di possibilità rinnovate e in germoglio, l'intuizione responsabile che per il Paese lo sportello sui mari, la porta aperta sulle vie di acqua che la natura dispose per noi, costituisce un dovere e un impegno di non trascurabile portata.

Per la costruzione, manutenzione e miglioramento degli impianti portuali di Venezia,

era stato, nel passato, proceduto con regio decreto-legge del 28 dicembre 1924, n. 2101 onde, con una tassa di imbarco e sbarco delle merci — per la durata, in un primo tempo, fino al 1950 e successivamente prorogata al 31 dicembre 1962, poi aumentata nella misura del tributo con legge 27 marzo 1952, numero 198 — provvedere al reperimento degli ingenti capitali occorrenti.

Ne derivò la esecuzione di lavori, atti ad adeguare, sia pure gradualmente, l'importante scalo adriatico alle moderne esigenze dei traffici navali. Tuttavia essi risultarono insufficienti ad impedire l'emergere di deficienze specifiche e particolari nelle attrezzature del porto, con grave nocimento al regolare svolgimento delle operazioni portuali e incidenze, specialmente sui costi di esercizio.

Una delle maggiori deficienze poste in rilievo dalla situazione più recente dei traffici, fu la mancanza di una stazione marittima per la massa in crescendo del movimento passeggeri nel porto di Venezia. Il numero di essi che oggi supera, con gli stranieri — oltre quindi il traffico locale — le centomila unità, si avvia a ben cospicui aumenti che è facilmente prevedibile potranno anche superare le duecentomila.

Il piano regolatore del porto ha quindi previsto la costruzione di due stazioni marittime, e precisamente:

una stazione in « Riva dei sette martiri » per le navi con soli passeggeri in crociera o in lunga sosta;

una stazione in « Marittima » e cioè nel centro portuale di Venezia insulare ad uso delle navi miste, capace di consentire, senza cambio di ormeggio, il movimento globale del traffico merci e passeggeri.

Gli organi portuali e gli uffici ministeriali che vi sovrintendono hanno posto, con particolare urgenza, la realizzazione pronta di questa seconda stazione per la quale esistono già tanto il progetto di massima quanto la previsione della spesa, che, inclusi gli impianti, comporta un miliardo e circa cento milioni da sola.

Scontando al tasso dell'8 per cento 22 annualità consecutive posticipate a lire 100 mi-

lioni ciascuna — importo considerevole del gettito annuale delle imposizioni di tassa di cui trattasi — si realizzerebbero i mezzi necessari, senza modificare una situazione di fatto che, comunque, durerebbe fino al 1962.

Dobbiamo, a conferma, chiarire che il gettito presente delle tasse di imbarco e sbarco è di 200 milioni annui che, fino al 1962 compreso, in base alle disposizioni in atto, sono devoluti per un terzo allo Stato e per due terzi al Provveditorato o al Comune, a seconda che si tratti di importi riscossi nel porto marittimo o nella zona industriale di Marghera. Il disegno di legge che esaminiamo fissa invece, dal 1° gennaio 1963 che il riparto del provento della tassa sia senz'altro destinato per una metà del totale a favore dello Stato e per metà a favore del Provveditorato al porto di Venezia.

Tale determinazione precisa consente il più facile risconto delle annualità dal 1963 al 1984 incluso. Per le restanti 4 annualità il Provveditorato al porto provvederà con propri mezzi.

La presentazione del disegno di legge, con notevole anticipo sulla data di scadenza in atto, serve a consentire, qualora il provvedimento sia sollecitamente approvato, di scontare fin da ora le restanti annualità, onde dare inizio al più presto ai pressanti lavori progettati e accennati come sopra.

Con queste sommarie spiegazioni ritengo che i colleghi possano deliberare positivamente, approvando il disegno di legge nell'unico articolo che ci è pervenuto dalla Camera dei deputati, nel testo a noi sottoposto.

G I A N Q U I N T O . Debbo informare i colleghi che, mentre l'onorevole Commissione sta discutendo, sono in corso trattative tra i Dicasteri interessati e il Comune di Venezia per raggiungere una soddisfacente soluzione del problema che il disegno di legge in discussione intende affrontare. Mi risulta, inoltre, che è già stato raggiunto un accordo di massima, per cui la ripartizione dei proventi sarebbe la seguente: metà al Provveditorato del porto e metà al Comune.

Per le considerazioni sopra esposte, chiedo il rinvio della discussione del disegno di legge

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 36^a SEDUTA (18 febbraio 1960)

in esame alla prossima seduta, perchè la base di un accordo è stata trovata. Ove, però, le trattative in corso dovessero fallire, è intenzione della nostra parte chiedere la remissione del disegno di legge all'esame dell'Assemblea.

TARTUFO LI, *relatore*. Sono d'accordo per il rinvio, perchè quello che mi sta a cuore, logicamente, è che l'opera venga portata a termine. Quello che deploro è che indicazioni del genere di quelle cui ha fatto cenno il collega Gianquinto non vengano portate a conoscenza del relatore. Pregherei, pertanto, il Presidente di interessarsi presso il Ministro proponente del disegno di legge affinché mi fornisca informazioni sugli sviluppi della situazione.

PRESIDENTE. Poichè non si fanno osservazioni, propongo di rinviare il seguito della discussione del disegno di legge in esame alla prossima seduta, in attesa di ulteriori chiarimenti.

(Così rimane stabilito).

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Determinazione in misura globale e forfettaria delle somme da versare, per l'esercizio finanziario 1959-60, all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato a titolo di rimborso delle spese e degli oneri non attinenti all'esercizio ferroviario, di cui alla legge 29 novembre 1957, n. 1155 » (907)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Determinazione in misura globale e forfettaria delle somme da versare, per l'esercizio finanziario 1959-60, all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato a titolo di rimborso delle spese e degli oneri non attinenti all'esercizio ferroviario, di cui alla legge 29 novembre 1957, n. 1155 ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

RESTAGNO, *relatore*. La legge 29 novembre 1957, n. 1155, stabilì il diritto della

Azienda delle ferrovie dello Stato ad essere rimborsata, da parte dello Stato e di altri Enti pubblici, degli oneri che, sia sotto forma di maggiori spese, sia sotto forma di minori entrate, l'Azienda stessa sostiene per motivi non attinenti all'esercizio ferroviario.

La stessa legge, per determinare la portata finanziaria del provvedimento, delegò al Governo il compito di specificare, con un apposito decreto del Presidente della Repubblica, gli oneri suddetti e di stabilire i criteri di valutazione dei relativi importi.

Intanto, per l'esercizio finanziario 1957-1958, entro il quale non sarebbe stato possibile provvedere all'emanazione del suddetto decreto presidenziale, la stessa legge stabilì senz'altro di fissare l'ammontare degli oneri da rimborsare nella misura forfettaria di 40 miliardi di lire, sulla base delle risultanze di un primo accertamento parziale.

All'emanazione del decreto del Presidente della Repubblica, previsto dalla legge 29 novembre 1957, n. 1155, non si poté poi addivenire che alla fine dell'esercizio 1958-59 sicchè, anche per questo esercizio, l'ammontare delle somme da rimborsare all'Azienda delle ferrovie dello Stato dovette essere stabilito in via forfettaria. A ciò si provvede con la legge 20 aprile 1959, n. 256, in relazione alla più aggiornata valutazione dei suddetti oneri ed ai criteri che si erano andati delineando nel corso degli studi condotti per l'elaborazione del decreto presidenziale suddetto. Lo ammontare globale e forfettario del rimborso dovuto per il detto esercizio venne stabilito in 52 miliardi di lire.

Le norme di applicazione della citata legge n. 1155 del 1957 furono finalmente stabilite col decreto del Presidente della Repubblica 25 giugno 1959, n. 411. Ad esse però non è stato possibile dare concreta attuazione neppure per il corrente esercizio 1959-60 a causa delle complesse rilevazioni ed elaborazioni occorrenti per addivenire alla precisa determinazione degli importi dei rimborsi da iscrivere partitamente nei bilanci delle singole Amministrazioni statali interessate, come la stessa legge n. 1155 del 1957 stabilisce, e con l'osservanza delle procedure prescritte dalle norme per la contabilità generale dello Stato.

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 36^a SEDUTA (18 febbraio 1960)

In tale situazione il Ministero dei trasporti si è trovato nella necessità di predisporre il disegno di legge in esame che è inteso a far conseguire all'Azienda delle ferrovie dello Stato, anche per l'esercizio 1959-60, il rimborso degli oneri extra-aziendali, interamente e direttamente dal Ministero del tesoro, nella misura globale e forfettaria di 50 miliardi di lire.

Tale importo corrisponde alla somma residua attualmente disponibile dello stanziamento di 55 miliardi di lire che è stato iscritto nello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro, per il corrente esercizio, al capitolo 381, come « fondo da ripartire fra le Amministrazioni statali per l'applicazione della legge 29 novembre 1957, numero 1155 », dopo che, di tale stanziamento, 5 miliardi sono stati destinati, con la legge 24 dicembre 1959, n. 1144, alla copertura dei maggiori oneri per le pensioni.

Pertanto, sullo stanziamento di 55 miliardi, 5 sono stati destinati alle pensioni e 50 rappresentano l'importo globale che viene determinato a favore delle ferrovie dello Stato per rimborso degli oneri extra-aziendali.

Ritengo, naturalmente, che noi non possiamo che approvare questo disegno di legge, che rappresenta un atto di equità nei confronti dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, augurandoci, nel contempo, che questo sia l'ultimo anno in cui il rimborso viene effettuato forfettariamente e globalmente, perchè altrimenti la relativa legge risulta inutile.

Dal momento, quindi, che il problema delle pensioni è già stato considerato, penso che si debba esprimere parere favorevole nei confronti del disegno di legge in esame.

P R E S I D E N T E . Ho più volte affermato, in occasione delle discussioni sui bilanci dei Trasporti, e in questa sede, che gli oneri sociali che dovevano andare a carico dello Stato, sollevando delle relative spese le Ferrovie, andavano accertati in una cifra dell'ordine di 70 miliardi. Il principio è stato accolto, e, solo per l'esercizio 1959-60, sono stati stanziati 50 miliardi. Siamo tutti d'accordo che questa cifra è molto esigua, ma

dobbiamo confermare il principio che gli oneri sociali vanno a carico della collettività, pur riconoscendo che oggi una parte di essi è ancora a carico dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

R E S T A G N O , *relatore*. In sostanza, il contributo di cui si è parlato, è stato versato per tre esercizi, in ragione di 40 miliardi per l'esercizio 1957-58, di 52 miliardi per l'esercizio 1958-59, e di 55 miliardi per l'esercizio 1959-60.

P R E S I D E N T E . Ciononostante non sono sufficienti.

R E S T A G N O , *relatore*. Noi auspichiamo che i calcoli che sono stati approvati vengano utilizzati completamente nei prossimi anni, in modo che si possa sapere con precisione quali sono le competenze a carico delle singole Amministrazioni. Questo dovrebbe anche servire allo scopo di invogliare i responsabili ad attuare alcune economie che potrebbero esser fatte da tutte quelle Amministrazioni che trovano comodo servirsi gratuitamente delle ferrovie dello Stato, mentre nel loro bilancio non risulta alcuna passività.

Credo, pertanto, che proprio su questo punto la Commissione sia concorde, nel senso di insistere affinché l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato faccia in modo che, a partire dal prossimo esercizio, la determinazione delle competenze a carico delle altre Amministrazioni sia determinata in base al provvedimento appositamente emanato, vale a dire al decreto presidenziale 25 giugno 1959, n. 411.

F L O R E N A . È un problema complesso quello di convincere le nostre Amministrazioni a riconoscere quanto è da loro dovuto.

D E L U C A . Vorrei sapere se nel provvedimento si comprendono anche le ferrovie in concessione.

P R E S I D E N T E . No, si tratta solo dei bilanci delle ferrovie dello Stato.

D E L U C A . Allora siamo d'accordo; solo, torno a pregare il Sottosegretario di interessarsi fattivamente per la eliminazione di questo bubbone.

C E R V E L L A T I . Facendo mie, e credo che tutta la Commissione le faccia proprie, le osservazioni del senatore Restagno, tengo a far presente che sono perfettamente d'accordo sul fatto che quest'anno si debba compiere un atto di equità e restituire, quindi, all'Amministrazione delle ferrovie una somma determinata; ma vorrei ricordare agli onorevoli colleghi che tale Amministrazione si presenta all'opinione pubblica in stato di *deficit*. Questa è la ragione per cui bisogna stabilire il principio che ogni Amministrazione sia tenuta a pagare quello che deve pagare, perchè lo stato deficitario del bilancio dell'Amministrazione delle ferrovie deriva appunto, in massima parte, dagli oneri extra aziendali.

D E L U C A . A titolo di informazione, si potrebbe sapere quali sono le ferrovie a scarso traffico?

P R E S I D E N T E . Nell'attuale relazione dell'Amministrazione vi è un elenco nel quale sono specificate.

F A N E L L I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Senatore De Luca, queste linee a scarso traffico hanno destato un certo turbamento, sia qui al Senato, che alla Camera dei deputati. Voi saprete che, a un certo momento, si cercò di fare una specie di statistica, per vedere quali erano le linee che avevano un coefficiente di passività superiore a tre, — per cercare di eliminarle — ma ci siamo trovati di fronte alle lamentele dei Parlamentari, sia senatori che deputati, che difendevano le linee locali. La ferrovia è un servizio pubblico; quando noi lo possiamo sostituire con altri mezzi che meglio rispondano alle esigenze della popolazione, lo facciamo, ma in determinate zone esso è l'unico mezzo di locomozione per dei cittadini italiani che hanno il diritto di fruire dei servizi pubblici.

C R O L L A L A N Z A . Siamo d'accordo, ma bisognerebbe ammodernarle!

F A N E L L I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. La risposta a questa sua osservazione è molto semplice: l'ammodernamento costa miliardi. Non vi è alcuna Amministrazione dello Stato, all'infuori forse della Difesa, che si trovi nelle condizioni particolari in cui si trovano le ferrovie dello Stato. Appena si tratta di effettuare delle piccole innovazioni, si entra subito nell'ordine di spesa di miliardi. Voi, del resto, siete a conoscenza delle nostre condizioni.

Inoltre, spesso, nell'impostazione dei bilanci, vengono ridotti, al Ministero dei trasporti, alcuni stanziamenti, pure accordati nei precedenti esercizi.

Per quanto, poi, riguarda la questione della passività, ho già affermato altre volte che essa non sussiste. La nostra Azienda è bellissima e funziona egregiamente

R E S T A G N O , *relatore*. I treni, però, arrivano spesso con ritardo.

F A N E L L I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. In quest'ultimo periodo abbiamo avuto alcuni inconvenienti, ma se facciamo il raffronto, in base alle statistiche, con le ferrovie estere, ci possiamo rendere conto che la nostra Azienda funziona molto bene. Consideriamo, d'altronde, anche i progressi che si sono fatti nell'immediato dopoguerra; tutti devono essere d'accordo nel darle atto. Non è vero, inoltre, che l'Azienda sia passiva, vi è solamente questa dolorosa situazione del suo bilancio, dalla quale bisognerà prima o dopo venir fuori.

Certo è che, oltre agli oneri extra aziendali, un'altra grave spesa è costituita da quelle linee a scarso traffico che, nel senso che ho poc'anzi illustrato, bisogna mantenere.

Il peso maggiore però (e se non fosse per questa voce la situazione sarebbe di gran lunga migliore) è rappresentato dal problema delle pensioni. Noi ci siamo trovati con un enorme onere di pensioni, derivante dalla doverosa ricostruzione delle carriere per i dipendenti allontanati dal servizio in periodo fascista. Bisognerà trovare, in un prosieguo di tempo, una soluzione a questo problema;

in tal caso non si potrebbe più parlare di bilancio deficitario.

Per quanto riguarda gli oneri extra-aziendali, concordo col senatore Restagno sull'opportunità di stabilire con precisione quali siano le competenze a carico di ogni singola Amministrazione. È bene che nel bilancio della nostra Amministrazione vi sia un certo ordine, ed è bene che i Parlamentari sappiano quali sono le Amministrazioni che gravano maggiormente sul bilancio dell'Azienda ferroviaria. Personalmente ho provato a risolvere il problema, ma è molto difficile. Pensate, ad esempio, che quando si verifica una crisi agricola e il Ministero dell'agricoltura e foreste non è in grado di concedere sovvenzioni, le Ferrovie dello Stato non hanno soltanto l'onere di trasportare gratuitamente forti quantitativi di merci, ma anche quello di acquistarle, dal momento che vi è la «Provvista». Ecco come si determinano gli oneri extra-aziendali!

La somma stanziata con il provvedimento in esame non è molto elevata, ma bisogna dare atto alla sensibilità del Parlamento, perchè questo rappresenta già un buon principio.

Quando si parla di *deficit*, pertanto, bisogna tener presenti molte considerazioni, alla luce delle quali il *deficit* risulta notevolmente ridotto.

PRESIDENTE. Esprimiamo il voto che non soltanto questa somma sia elargita, ma che ogni singolo Ministero giunga a garantire che non vi sono spese superflue, e che l'intero ammontare del rimborso alla Azienda ferroviaria venga opportunamente ripartito e adeguato agli oneri che gravano sulle Ferrovie dello Stato, previo un necessario ridimensionamento.

Molto spesso, allo stato dei fatti, si determina una deformazione mentale in alcuni funzionari di altre Amministrazioni, e vorrei a questo proposito ricordare un breve episodio a me personalmente occorso. Anni fa partì da Bari, diretto ad Alessandria, un treno militare carico di fieno. Avendo domandato la ragione per la quale il fieno non veniva acquistato direttamente ad Alessandria, la

Autorità militare mi dimostrò che il costo del fieno, acquistato a Bari, risultava più basso. Erano convinti, pertanto, di aver fatto una economia, perchè nel calcolo, naturalmente, non avevano incluso il prezzo del trasporto che era stato effettuato gratuitamente. Bisogna stare molto attenti a che ogni Amministrazione sappia esattamente come si deve comportare.

TARTUOLI. Ritengo opportuna una precisa dichiarazione: questa è l'ultima volta che noi approviamo un disegno di legge contenente la determinazione del rimborso degli oneri extra stanziati alle ferrovie dello Stato in misura forfettaria. In futuro ci opporremo a tutti i provvedimenti di questo genere.

FLORENZA. È desiderio vivissimo dell'Amministrazione arrivare a una determinazione analitica delle spese per i diversi Ministeri; ritengo però che non sia opportuno affermare il concetto drastico che questa è l'ultima volta che approviamo un disegno di legge di questo genere, perchè, vi assicuro, malgrado gli sforzi che l'Azienda ferroviaria sta sostenendo, che il problema non è di facile soluzione.

RESTAGNO, relatore. Bisogna tener presente che le norme di cui auspichiamo l'applicazione sono state determinate in base a un decreto presidenziale che porta la data del giugno 1959, cioè praticamente, di meno di dieci mesi fa. Esprimo, pertanto, il voto che, per l'esercizio 1960-61, queste spese vengano precisate ai sensi del decreto presidenziale 25 giugno 1959, n. 411.

FANELLI, Sottosegretario di Stato per i trasporti. Posso anticipare che le nostre previsioni per l'accertamento definitivo e globale degli oneri extra aziendali oscillano tra i 90 e i 110 miliardi. Non posso dire una cifra esatta, perchè, per ora, un calcolo preciso è difficile farlo, ma potete stare tranquilli che nella prossima discussione sul bilancio vi farò espresso riferimento.

Vorrei ora ringraziare la Commissione per la sensibilità di cui ha dato prova nel dimostrarsi favorevole all'approvazione di questo disegno di legge.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo ora all'esame e alla votazione degli articoli, di cui do lettura :

Art. 1.

Per l'esercizio finanziario 1959-60, il complessivo ammontare delle somme da rimborsare all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato ai sensi degli articoli 1, 2 e 3 della legge 29 novembre 1957, n. 1155, è fissato in lire 50 miliardi.

Tale somma sarà iscritta nello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per il predetto esercizio finanziario e, corrispondentemente, nello stato di previsione dell'entrata dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato.

All'occorrenza relativa si provvederà a carico del capitolo n. 381 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per lo stesso esercizio finanziario 1959-60, relativo al « fondo da ripartire fra le Amministrazioni statali per l'applicazione della legge 29 novembre 1957, n. 1155 ».

(È approvato).

Art. 2.

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

(È approvato).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

Discussione e rinvio del disegno di legge di iniziativa dei deputati Cappugi ed altri, Gaspari e Bozzi: « Modifiche e norme interpretative delle leggi 14 dicembre 1954, n. 1152 e 3 aprile 1958, n. 471 » (899) (Approvato dalla Camera dei deputati)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge di iniziativa dei deputati Cappugi ed altri, Gaspari e Bozzi: « Modifiche e norme interpretative delle leggi 14 dicembre 1954, numero 1152 e 3 aprile 1958, n. 471 », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

F L O R E N A , *relatore*. Onorevole Presidente, prima di iniziare la discussione del disegno di legge n. 899, del quale mi onoro essere relatore, desidero leggere alla Commissione il parere espresso a riguardo dalla 5^a Commissione del Senato :

« La Commissione finanze e tesoro esprime ancora una volta il suo parere contrario a disposizioni di carattere straordinario e particolare le quali, con il lodevole scopo di cercare di sanare deplorate sperequazioni — dovute a loro volta ad altre misure di carattere straordinario e particolare — provocano un profondo sconvolgimento delle posizioni di ruolo e creano nuovi presupposti per altre future disposizioni di carattere particolare o straordinario.

Il disegno di legge in esame, pur lodevole nel suo intento, porterà enormi spostamenti nei ruoli di personale per lo più in quiescenza e in parte già molto avanzato nella carriera, con la conseguenza di dover procedere alla ricostruzione della medesima per periodi di oltre 40 anni, perchè gli interessati sosterranno che il diritto spetta loro dalla fine della prima guerra mondiale. Altre difficoltà presentano i pensionati, le vedove, gli orfani ».

Vorrei sottolineare, onorevoli colleghi, che quanto espresso finora dalla 5^a Commissione non è di sua stretta competenza, ma successivamente, nel parere, si legge : « In particolare la Commissione finanze e tesoro sottolinea la

importanza che assumerà la spesa, il cui importo, presentemente difficilmente valutabile, potrà rivelarsi molto superiore ad ogni aspettativa.

Per tali considerazioni la Commissione finanze e tesoro esprime parere contrario per la parte di propria competenza ».

Non capisco quale sia, circa questo disegno di legge, l'opinione del Governo, ma personalmente riterrei opportuno, per la tranquillità della nostra discussione nella disamina del provvedimento, che, prima di procedere si debba assicurare la Commissione finanze e tesoro su quegli aspetti del provvedimento che hanno destato le sue preoccupazioni, relativamente alla copertura della spesa.

Così, quando riprenderemo la discussione noi tutti potremo essere tranquilli, per aver eliminata e superata ogni obiezione e preoccupazione della Commissione finanze e tesoro.

Questa è la mia opinione e pregherei pertanto l'onorevole Presidente di voler rinviare la discussione di questo disegno di legge, al fine di dare tempo al Governo di fornire alla 5^a Commissione tutti quegli elementi idonei a chiarire la situazione.

P R E S I D E N T E . Allora, secondo il relatore Florena, bisognerebbe attendere, prima di discutere a fondo il provvedimento in esame, che la Commissione finanze e tesoro modificasse il parere già espresso sulla base dei chiarimenti forniti dal Governo, con speciale riferimento alla parte finanziaria del disegno di legge.

F L O R E N A , relatore. Sono infatti certo, onorevole Presidente, che gli ulteriori elementi che potranno essere raccolti e presentati alla Commissione finanze e tesoro la tranquillizzeranno tanto che essa si potrà esprimere, con pieno convincimento, in senso favorevole all'approvazione di questo provvedimento.

F A N E L L I , Sottosegretario di Stato per i trasporti. Onorevoli senatori, il disegno di legge in discussione è un provvedi-

mento che è stato approvato all'unanimità dalla Camera dei deputati, non solo, ma la Commissione che, presso l'altro ramo del Parlamento, lo prese in esame, formulò in quella occasione un voto del quale, se la Commissione lo desidera, potrà dare lettura.

Il Governo, peraltro, non si oppone ad un rinvio della discussione al fine di dare alla 5^a Commissione la possibilità di meglio esaminare il problema. Anche se indubbiamente siamo tutti d'accordo nell'affermare che il sistema di legiferare in maniera frammentaria non è tra i più produttivi, purtroppo lo stato dei fatti è questo: esistono sperequazioni da sanare, e se il problema fosse affrontato nel suo insieme, organicamente, per la lunghezza dell'*iter* legislativo, non so quando si potrebbe praticamente assicurare qualche vantaggio agli interessati.

Personalmente, ripeto, sono d'accordo nel rinviare la disamina di questo provvedimento per fornire alla Commissione finanze e tesoro del Senato gli elementi riguardanti gli oneri previsti da questo disegno di legge, oneri che si aggirano tra i 40-50 milioni, e che faranno carico alle spese per il personale.

Con tutto il rispetto per la Commissione finanze e tesoro del Senato, sono certo che gli elementi che il Governo ha predisposto su questo problema serviranno a farle rivedere il suo parere, anche se, d'altra parte, non si può dimenticare che, quando l'approvazione di un provvedimento in uno dei due rami del Parlamento avviene all'unanimità, significa che si tratta di un problema sentito da tutte le categorie e da tutti i settori politici.

Raccomando, onorevoli senatori, di tener presente nelle vostre deliberazioni quanto ho esposto.

P R E S I D E N T E . Penso di farmi interprete del pensiero della Commissione, dicendo che da un punto di vista procedurale, prima di proseguire nella discussione di questo provvedimento, è preferibile attendere la precisazione di quale sia l'entità esatta della spesa da sostenere, e quale il capitolo di bilancio a cui si debba attribuire.

Le considerazioni espresse nel parere della Commissione finanze e tesoro non mi sembrano rientrare nella competenza specifica di quella Commissione. Noi, ad ogni modo, dobbiamo considerarle opportunamente, pur non considerandole vincolanti per le deliberazioni che in questa sede potremo adottare.

C R O L L A L A N Z A . L'onorevole Sottosegretario sostiene l'opportunità della approvazione di questo provvedimento, in quanto mira a sanare alcune sperequazioni esistenti in seno alla categoria dei ferrovieri ex combattenti.

Ora, indipendentemente dal testo del disegno di legge approvato dalla Camera dei deputati e sottoposto al nostro esame, nel frattempo si sono manifestate da parte di altre categorie di ferrovieri ex combattenti richieste di emendamenti al testo del provvedimento stesso, la qual cosa mira, secondo gli interessati, a sanare un'ulteriore sperequazione che verrebbe a crearsi qualora questo disegno di legge fosse approvato nella sua attuale formulazione.

Da questo, onorevoli colleghi, bisogna concludere che il problema è più complesso di quanto non appaia a prima vista, e quindi tanto più mi dichiaro d'accordo con il relatore Florena sull'opportunità di un rinvio della discussione, affinché vengano esaminati da parte del Governo anche le nuove richieste avanzate, intese ad integrare il provvedimento e ad evitare ulteriori sperequazioni.

Tutto ciò naturalmente porta come conseguenza la previsione di nuovi oneri sul bilancio presente e sul futuro; quindi, siccome è stata già espressa una preoccupazione e un desiderio di accertamento su tali oneri — circa i quali del resto dovremo essere esattamente documentati, in quanto influiranno sulle nostre decisioni — sarebbe bene che il Governo esaminasse il problema anche dal punto di vista cui ho accennato, mettendosi in condizione di poterci fornire, anche su questo punto della questione, chiarimenti nella prossima seduta.

S O L A R I . Onorevole Presidente, era mia intenzione esporre sostanzialmente la stessa tesi illustrata dal collega Crollalanza.

Non si tratta infatti solamente di superare le difficoltà che potrebbero arrestare l'iter legislativo, si tratta bensì di aggiungere qualcosa al presente disegno di legge, perchè, se esso fosse approvato nella formulazione attuale, verrebbero mantenute grosse sperequazioni, per eliminare le quali noi presentiamo alcuni emendamenti agli articoli 2 e 6. Tali emendamenti, anche se comporteranno nuovi oneri, almeno non daranno luogo ad altre ingiustizie.

Approvo la decisione che siano forniti alla Commissione finanze e tesoro tutti quegli elementi, specialmente concernenti la parte finanziaria, la cui valutazione, sono certo, farà ad essa esprimere parere favorevole sul provvedimento. Tengo però a far notare che sul piano del merito siamo noi competenti a decidere. Dobbiamo cercare di operare in favore della categoria dei ferrovieri ex combattenti, eliminando le sperequazioni esistenti in base a vecchi provvedimenti che rimarrebbero in essere se il provvedimento in esame venisse approvato nel testo pervenuto dall'altro ramo del Parlamento.

Concordo pertanto sul rinvio della discussione, riservandomi di presentare alla Presidenza i miei emendamenti.

B R A C C E S I . Onorevoli senatori, tempo addietro ebbi a presentare un disegno di legge, il n. 455, all'incirca dello stesso tenore di quello in esame. La Presidenza del Senato assegnò a questa Commissione l'esame del provvedimento in sede referente, mentre il disegno di legge in discussione è stato assegnato in sede deliberante.

Il problema che sorge a questo punto è se si possa richiedere che la discussione del provvedimento da me presentato possa avvenire in sede deliberante congiuntamente a quella del provvedimento in esame, ma tutti sanno che per questo la prassi richiede la unanimità dei consensi e la richiesta al Presidente del Senato.

Tutto ciò ad ogni modo avrebbe relativa importanza se mi fosse permesso di presentare un opportuno emendamento all'articolo 5 del disegno di legge in discussione, al fine di far rientrare nel testo di esso quanto anch'io proponevo.

Sono d'accordo inoltre con il senatore Crolanza nel dire che l'onorevole Sottosegretario dovrà esaminare anche gli oneri che deriveranno dal mio emendamento, in modo da poter avere in quest'Aula, la prossima volta, il quadro esatto della situazione.

R E S T A G N O . Onorevoli colleghi, vorrei sottolineare un aspetto del problema in discussione: nell'ambito dell'esame che è opportuno e necessario venga effettuato, approfondendo lo studio del disegno di legge, penso non sarà superfluo considerare anche le concessioni fatte agli impiegati dello Stato e di altre aziende pubbliche in materia di riconoscimenti, al fine di evitare che si creino sperequazioni tra l'una e l'altra Amministrazione.

Secondo me, sarà indispensabile farlo, perchè mi è stato riferito che vi sono situazioni stridenti tra loro; dato che abbiamo qualche giorno di tempo per approfondire l'esame di questo provvedimento, cerchiamo di considerare la questione anche in relazione alle condizioni stabilite nel campo combattentistico e del servizio di guerra da altre Amministrazioni dello Stato.

D E L U C A . Desidero richiamare la attenzione dell'onorevole Sottosegretario su quanto detto circa gli emendamenti da apportarsi al disegno di legge in discussione, il quale rappresenta il risultato dell'unione di tre altri provvedimenti, e che è stato già discusso e approvato dalla Camera dei deputati.

Secondo me, la cosa più opportuna da farsi è non quella di presentare nuovi emendamenti, ma di considerare piuttosto se il provvedimento presentato dal deputato Cappugi fosse più esatto nella sua formulazione originaria, poi modificata alla Camera, oppure no.

Infatti gli interessati invocano che il disegno di legge venga approvato nel testo presentato dall'onorevole Cappugi, perchè alla Camera, con la soppressione di due commi dell'articolo 2, sono state ristabilite le sperequazioni già esistenti.

Credo quindi che in una prossima seduta, quando discuteremo questo provvedimento, sarà bene approvarlo nella formulazione primitiva del disegno di legge Cappugi.

F A N E L L I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Onorevoli senatori, questo disegno di legge, risultato della riunione di tre progetti, intende essere un provvedimento a favore degli ex combattenti per i quali, valutando le cose obiettivamente, non è stato fatto quasi niente.

Rispondendo ai senatori Solari e Braccesi, vorrei dire che la presente è materia complessa e difficile. L'iter legislativo del provvedimento, come prima ho detto, è stato molto lungo.

È chiaro che, essendovi sperequazioni da sanare, il sistema migliore da seguire sarebbe quello di un provvedimento organico e definitivo.

Però, allo stato dei fatti, non rimane, a mio avviso, che cominciare in qualche modo, cosicchè, per lo meno, alcuni degli interessati, che aspettano da lungo tempo i benefici previsti nel provvedimento, se ne avvantaggino; per gli altri, pregherei il Senato, come ha fatto la Camera dei deputati, di formulare un ordine del giorno con il quale si inviti il Governo a trovare un assetto definitivo alla questione, cosa, che, lo assicuro, sarà fatta a breve scadenza.

Se si ritarda l'approvazione di questo disegno di legge che rappresenta un primo passo per la soluzione del problema, si ritarderà anche la definitiva sistemazione della questione.

D E L U C A . Mi permetta, onorevole Sottosegretario, di farle rilevare un fatto molto importante che finora forse non è stato ben valutato, e cioè che la legge 3 aprile 1958, n. 471, è stata male interpretata dall'Amministrazione ferroviaria.

Il disegno di legge Cappugi infatti non vuol modificare niente, ma è solo interpretativo, ecco qual'è il suo spirito; non si tratta quindi di stabilire cose nuove, ma di precisare quale sia stato l'esatto spirito che ha ispirato la formulazione della legge sopracitata, per

renderci conto se sia nel giusto l'onorevole Cappugi oppure l'Amministrazione ferroviaria. Perchè ora è avvenuto che quanto la legge contemplava come eccezione, è diventato regola, e si sono visti funzionari, che nella graduatoria nazionale erano al terzo posto, sorpassati da chi stava invece, tanto per dire, al cinquecentesimo!

Questo è il problema, onorevole Sottosegretario; *intelligenti pauca*, noi non cerchiamo di innovare, ma di vedere se l'interpretazione che il deputato Cappugi ha dato della legge n. 471 sia esatta oppure no e di discutere su tale punto.

FANELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Senatore De Luca, voglio far presente che questa sua logica preoccupazione l'ha avuta anche il deputato Cappugi, il quale, pur mostrandosi favorevole alla approvazione del disegno di legge in discussione, ha voluto che fosse votato unanimemente un ordine del giorno, da lui stesso sottoscritto, così formulato:

« La Commissione X (Trasporti) della Camera, approvando il testo unificato a cura del relatore delle proposte di legge Cappugi ed altri, Gaspari e Bozzi, invita il Governo:

1) a procedere, mediante un testo unico, alla necessaria unificazione delle varie leggi che sono state emanate a favore dei ferrovieri ex combattenti ed assimilati;

2) a tener conto, in sede di applicazione della nuova legge, agli effetti della necessaria perequazione delle posizioni dei singoli combattenti ed assimilati, promossi nel 1959, della retrodatazione di avanzamento, ai soli effetti giuridici, di cui all'articolo 5 della legge 3 aprile 1958, n. 471, quando risulti che dalla legge stessa non abbiano tratto alcun vantaggio negli scrutini per gli avanzamenti al 1959;

3) a valutare seriamente l'urgente esigenza di elementare equità, che rende necessario un provvedimento inteso a compensare congruamente tutti quei ferrovieri ex combattenti ed assimilati che non abbiano potuto, per qualsiasi motivo, ottenere alcun beneficio di carriera per effetto delle leggi

emanate a favore di tali categorie, mediante un'adeguata rivalutazione dell'assegno ex combattenti ».

Il primo quindi a rendersi interprete di questa esigenza è stato proprio il proponente stesso del disegno di legge; esprimo quindi il parere che anche la 7^a Commissione del Senato formuli un ordine del giorno identico a quello letto, in modo da impegnare il Governo, in prosieguo di tempo, a sanare tutte le sperequazioni.

Ripeto, onorevoli senatori, che la materia è complessa; d'altra parte, quando si formula una legge, sono sempre le reazioni da essa provocate che chiariscono molti punti. Penso che questa Commissione potrà proseguire tranquillamente i suoi lavori, avendo redatto un ordine del giorno uguale a quello presentato dal deputato Cappugi, approvato dalla X Commissione della Camera dei deputati, e accolto dal Governo.

SOLARI. Onorevole Presidente, faccio presente che mantengo gli emendamenti da me proposti al disegno di legge in discussione.

DE LUCA. Onorevole Presidente, mi pare che con quanto è stato detto si sia accantonato quel problema che mi sono permesso di richiamare all'attenzione del Sottosegretario Fanelli, cioè di vedere se sia possibile, nella prossima seduta, approvare il disegno di legge nella formulazione primitiva del provvedimento Cappugi, tenendo cioè conto anche dei commi soppressi dalla Camera dei deputati.

FANELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Senatore De Luca, quando il Governo dichiara che saranno sanate le sperequazioni derivanti dall'applicazione di questo provvedimento di legge, si assume tutte le conseguenti responsabilità!

FLORENA, *relatore*. Onorevole Presidente, pur non volendo siamo entrati nel vivo della discussione di questo provvedimento e sono state fatte affermazioni; infatti il collega De Luca ha detto che il di-

segno di legge Cappugi è stato originato da una non esatta applicazione della legge numero 471 del 1958.

Questo non è assolutamente vero; la questione purtroppo è che ci si sta riducendo, in Parlamento, a legiferare sotto la pressione di determinati casi particolari, varando provvedimenti a favore dei singoli e non delle categorie. Questa è cosa gravissima!

Le leggi infatti, se così fatte, non potranno mai eliminare tutti gli inconvenienti; esse non possono essere approvate solo per favorire alcuni interessati.

Questo è il caso tipico del disegno di legge in discussione e di una catena di altri provvedimenti che si sono fatti e che purtroppo si faranno, perchè sempre ci sarà l'individuo che dirà di non aver ricevuto alcun beneficio e per il quale uno qualunque di noi presenterà forse un disegno di legge.

Sono spiacente che l'ordine del giorno sottoscritto dal deputato Cappugi sia stato approvato dal Governo, perchè esso rappresenta il punto di partenza per la presentazione di altri progetti di legge concernenti l'eterna questione degli ex combattenti.

Sono stato anch'io combattente e mi dispiace di essermi espresso forse troppo rudemente, ma lo stato dei fatti è purtroppo quello da me indicato.

FANELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Onorevoli senatori, ritengo a questo punto sia mio dovere fornire su tale questione ulteriori chiarimenti, anche se ho detto prima che le preoccupazioni espresse dal senatore Florena le ha avute anche il Governo e se ho asserito che il sistema di legiferare parzialmente, su un determinato problema, è senz'altro sconsigliabile.

Ma ora debbo precisare, e lo faccio in qualità di rappresentante del Governo, che, circa la legge sugli ex combattenti, si deve avere il coraggio di andare incontro a coloro che hanno prestato i loro servizi alla Patria, tenendoli in quella giusta considerazione che meritano.

Personalmente, debbo dire che ogniqualvolta si è sottoposto all'esame del Parlamento un disegno di legge in favore degli ex combattenti, sono state sollevate molte difficoltà.

Sono io stesso un ex combattente e ho il diritto di dire che il Governo desidera che i benefici derivanti ai combattenti dall'aver prestato i loro servizi alla Patria siano realmente applicati.

BRACCESI. Onorevoli colleghi, la applicazione della legge a favore degli ex combattenti ha dato luogo a numerosi inconvenienti che rendono quanto mai necessaria ed urgente l'approvazione del disegno di legge in discussione.

Certo, vi sarà sempre la necessità di varare nuovi provvedimenti per meglio regolare la materia — questo è stato ammesso dal Governo — ma io vorrei pregare questa Commissione di voler approvare al più presto questo provvedimento di legge, eventualmente modificandolo in senso equitativo.

GENCO. Onorevole Presidente, mi rendo conto di tutte le perplessità manifestate su questo disegno di legge dalla Commissione finanze e tesoro, e concordo sull'opportunità di soddisfare l'esigenza di rendere giustizia agli ex combattenti, ma desidererei far mia la proposta avanzata dal senatore Restagno, affermando che dev'essere nostro dovere sapere con esattezza cosa sia stato fatto in altre Amministrazioni dello Stato a favore degli ex combattenti.

Infatti, che i ferrovieri abbiano un avanzamento e uno sviluppo di carriera siamo di accordo, ma desidererei anche sapere cosa avviene in questo campo per i professori e gli insegnanti ex combattenti.

Presentemente, un ex combattente entra nell'Amministrazione dello Stato giovandosi di determinate disposizioni; si fa il concorso per cantonieri delle Ferrovie dello Stato, si presentano 2.000 concorrenti per 100 posti, di cui 50 sono riservati ai reduci; ma c'è gente che, pure se non ha fatto la guerra, si è trovata, come ad esempio a Brindisi, dichiarata zona di guerra nel 1915-18, nelle identiche condizioni dei combattenti!

Ora, approvando questo disegno di legge, noi vogliamo sanare sperequazioni e questo è giusto, ma bisognerà anche sapere quali con-

cessioni siano state fatte per i combattenti nelle altre Amministrazioni dello Stato, in quanto sarebbe estremamente inopportuno concedere solamente agli ex combattenti dell'Amministrazione ferroviaria sviluppi di carriera non raggiungibili in altre Amministrazioni.

P R E S I D E N T E . Onorevoli senatori, poichè anche il Governo accetta la proposta di rinvio della discussione di questo provvedimento, penso sarà bene esaminare le varie questioni insorte in una prossima seduta, quando ci saranno stati forniti tutti gli elementi richiesti.

Se non si fanno osservazioni, il seguito della discussione del disegno di legge è pertanto rinviato ad altra seduta.

(Così rimane stabilito).

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Sicurezza della navigazione e della vita umana in mare » (802)

P R E S I D E N T E , *relatore.* L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Sicurezza della navigazione e della vita umana in mare ».

Dichiaro aperta la discussione generale sul disegno di legge, sul quale riferirò io stesso.

Vorrei richiamare brevemente la vostra attenzione su questo provvedimento, nei confronti del quale la 1ª, la 2ª, la 3ª e la 5ª Commissione hanno espresso parere favorevole.

Come avrete letto nella relazione del Governo, con legge 27 ottobre 1951, n. 1370 il Presidente della Repubblica è stato autorizzato ad accettare la Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare, firmata a Londra il 10 giugno 1948, in sostituzione della precedente Convenzione del 31 maggio 1929.

La stessa legge ha conferito piena ed intera esecuzione alla Convenzione predetta, a decorrere dalla data della sua entrata in vigore in campo internazionale.

Nel dicembre 1949, nella mia qualità di Ministro ad *interim* della marina mercantile, ebbi l'occasione di prendere conoscenza della

vita umana in mare, e ne sollecitai l'approvazione. Successivamente avvennero dei gravi disastri marittimi per collisioni o per errori di rotta in mare aperto, primo tra tutti quello della « Giulio Cesare », per cui si è sentita la necessità di aggiornare le vigenti Convenzioni internazionali di sicurezza della vita umana in mare. Nel 1957, per esempio, si ritenne necessario approfondire ulteriormente gli studi, specialmente per perfezionare la tecnica dell'uso del radar che, in gravi casi particolari, non era stato sufficiente a garantire la sicurezza della navigazione, come si riteneva e come doveva in ogni caso ottenersi. Fu allora tenuto un apposito convegno internazionale sull'uso del radar e sulle norme da prescrivere nel caso di navigazione con scarsa visibilità. Tale convegno fu tenuto a Genova ed io ebbi l'onore di presiederne i lavori. L'elevato livello degli argomenti trattati e le riconosciute necessità di eliminare determinate anomalie nell'impiego del radar per il controllo delle rotte tra loro ravvicinate ebbero ampia eco nel mondo marinaro e determinarono le autorità marittime responsabili ad emanare apposite norme di sicurezza, opportunamente aggiornate, per l'uso di tali apparecchi, ancora oggi in continuo perfezionamento costruttivo e funzionale.

Mi sono ora domandato, come relatore, quale possa essere la ragione per la quale diamo soltanto oggi la sanzione legislativa a una legge che è stata presentata in campo internazionale, grosso modo, fin da dieci anni fa, e che ancora non abbiamo approvato. Non voglio entrare nel merito delle ragioni di questo ritardo, mi limito però soltanto ad un'osservazione molto importante, che non posso tacere. Mi risulta, infatti, che alla fine del 1960 o nei primi mesi del 1961 si terrà una riunione internazionale a Londra per la modifica delle norme di sicurezza internazionale che abbiamo accettato, nel 1952 ma che ancora non sono diventate leggi dello Stato.

Ho ritenuto perciò doveroso interpellare, al riguardo, il Presidente del Consiglio superiore della Marina mercantile, professor Minoletti, che seguì i lavori della Convenzione di Londra del 1948. Egli mi ha comunicato

che il disegno di legge pendente innanzi al Senato giunge non certo velocemente, per cui è lecito pensare che esso, dopo l'approvazione anche della Camera dei deputati, apparirà sulla *Gazzetta Ufficiale* mentre saranno in corso, a Londra, i lavori, già preannunciati, per la revisione della Convenzione del 1948, di cui ho fatto cenno.

Sono perciò convinto che, in considerazione della particolare situazione che si è venuta a creare, sia bene accelerare, in quanto possibile, l'iter del disegno di legge; ma mi permetto di esprimere l'avviso che sarebbe da formularsi l'augurio che, una volta approvata la nuova Convenzione internazionale di prossima compilazione, l'Italia procedesse a darvi ratifica ed attuazione con la maggiore sollecitudine.

Il professor Minoletti mi disse, al riguardo, che era stata formulata, in determinati ambienti armatoriali, la proposta di accantonare l'attuale disegno di legge in attesa della nuova Convenzione e ciò per non dover ricorrere, per due volte consecutive, a brevissima distanza l'una dall'altra, alla procedura di approvazione legislativa della Convenzione. Ma nell'interesse del nostro Paese e, a mio avviso, soprattutto per il suo prestigio, è bene che esso si presenti alla prossima Conferenza di Londra avendo dato, sia pure all'ultimo momento, corso alle disposizioni della Convenzione del 1948, anche se queste finiranno per avere una brevissima durata di applicazione.

Il professor Minoletti, difatti mi ha espresso il parere che non sarebbe molto autorevole per i membri della delegazione d'Italia alla Conferenza di Londra, l'andare a discutere delle modificazioni da apportare ad una Convenzione che ancora oggi non è stata approvata con legge dal nostro Parlamento, anche se ciò è dipeso esclusivamente dalla lentezza delle prescritte procedure tecnico-legislative.

S A V I O. Quali sono i motivi di questo ritardo?

P R E S I D E N T E, *relatore.* In questo momento non sono in grado di fornirle una risposta, ma potremo affrontare, al caso,

questo argomento in sede di discussione del bilancio della Marina mercantile, per sapere qual'è la ragione per la quale si è dovuto seguire un iter così lungo.

Ritengo, però, opportuno che i membri della Commissione che andrà a Londra per la revisione di queste norme di sicurezza, abbiano la possibilità di parlare di modificazioni da apportare ad una legge approvata dal Parlamento italiano, anche se si tratterà di una legge che avrà avuta una vita molto breve.

Vorrei, ora, pregare il Governo di fare in modo che questo disegno di legge sia approvato, il più rapidamente possibile, anche dalla Camera dei deputati, e di interessarsi affinché la successiva Convenzione di Londra venga omologata con legge, rapidamente, in modo da aggiornare anche per la nostra Marina le norme per la sicurezza della vita umana in mare, con uno strumento indispensabile per la navigazione.

Non so se voi intendiate entrare nel merito tecnico degli argomenti trattati nel disegno di legge, dal momento che esso riporta, in gran parte, le norme della Convenzione di Londra del 1948. L'approvazione che noi daremo assicurerà sostanzialmente lo scopo di dare uno strumento legislativo operante a coloro che a Londra prenderanno parte alla nuova Conferenza in rappresentanza dell'Italia, e che altrimenti si troverebbero a dover modificare delle norme che nel loro Paese non hanno ancora raggiunto l'efficacia di una legge.

Con queste mie modeste considerazioni, vi pregherei di approvare, il più celermente possibile il testo del disegno di legge presentato dal Governo.

C E R V E L L A T I. Per i motivi espressi dal nostro Presidente, dirò subito che la nostra parte è favorevole all'approvazione di questo disegno di legge, non solo per dare uno strumento di prestigio a coloro che andranno a rappresentare l'Italia, ma anche perchè riteniamo che il provvedimento rappresenti veramente un incremento nella sicurezza della navigazione e della vita umana in mare. Mi riservo però di formulare

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 36^a SEDUTA (18 febbraio 1960)

alcuni rilievi e alcune considerazioni nel corso della discussione dei singoli articoli.

A M I G O N I . Desidererei conoscere le ragioni per le quali da dodici anni siamo in attesa di questo disegno di legge.

T U R N A T U R I , *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Il Governo vuole assicurare la Commissione che, per la parte che riguarda la propria responsabilità, si terrà conto delle osservazioni del Presidente relatore, e si curerà di pervenire ad una sollecita approvazione del provvedimento da parte della Camera dei deputati. Ci auguriamo, nel contempo, di poter fare in modo che le future modifiche apportate alla Convenzione di Londra siano sollecitamente approvate dal Parlamento, e quindi trasferite nella nostra legislazione.

Per quanto attiene al ritardo, cui si è più volte fatto cenno, a parte il fatto che chi ha l'onore di parlarvi si trova da poco tempo in questa posizione, ritengo che esso sia stato determinato dal lungo e delicato lavoro occorrente per adeguare le norme internazionali alla nostra legislazione.

C R O L L A L A N Z A . Dopo le dichiarazioni del Sottosegretario e dopo la relazione del Presidente, ritengo che sia inutile, se me lo concede il collega Cervellati, esprimere eventuali osservazioni sui singoli articoli. Se è vero, infatti, come mi sembra di aver capito, che a distanza di pochi mesi vi sarà un nuovo Convegno tra i Paesi interessati per aggiornare le norme che noi oggi stiamo per approvare, è pacifico che a questo Convegno parteciperanno degli esperti capaci di portare un contributo di specializzazione ai lavori. Noi, invece, quale contributo tecnico potremmo apportare oltre a quello che è già stato apportato e che ha dato luogo a questa Convenzione, le cui norme sono riprodotte nel disegno di legge in discussione? Non faremmo altro che perdere del tempo, sollevando delle obiezioni che proba-

bilmente saranno superate da quelle che collegialmente risulteranno negli emendamenti di un Convegno internazionale.

Proporrei, pertanto, per maggiore speditezza, di dare per letti gli articoli e di passare all'approvazione del disegno di legge nel suo complesso.

C E R V E L L A T I . A mio parere, il disegno di legge ha due aspetti: quello di riportare le norme della Convenzione, e quello di adeguarle alla nostra legislazione. La osservazione che vorrei fare non contempla la sostanza delle norme in esame, ma lo indirizzo. Penso, in effetti, che si dovrebbe, ad esempio, dare una certa democraticità e una certa sicurezza alla composizione del Comitato centrale per la sicurezza della navigazione. Le nostre osservazioni potrebbero essere tenute presenti dai delegati italiani alla Conferenza di Londra. Vi faccio, inoltre, notare che questo disegno di legge viene discusso oggi in prima istanza (e ho già premesso che noi siamo favorevoli alla sua approvazione) e che pertanto, dovendo andare alla Camera dei deputati, le nostre eventuali modificazioni non verrebbero a prolungare ulteriormente il suo *iter*.

B U I Z Z A . Sarebbe poco serio, a mio parere, dare per approvato il disegno di legge, senza aver dato lettura degli articoli, tanto più che, non so se sia il solo a trovarmi in queste condizioni, non ho letto affatto gli articoli stessi, perchè non sapevo che il provvedimento sarebbe stato discusso in questa seduta. D'altronde, anche se vi fossero delle modificazioni da apportare, lo si potrebbe fare senza provocare alcun ritardo, dal momento che questa è la prima volta che questo disegno di legge viene discusso.

P R E S I D E N T E , *relatore*. Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo ora all'esame e alla votazione degli articoli, di cui do lettura:

CAPO I

NORME GENERALI

Art. 1.

Applicazione della legge

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

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

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

TURNATURI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Vorrei precisare che questa norma riproduce integralmente le regole 16 e 18 del Capo I della Convenzione di Londra.

DE LUCA. Vorrei sapere se quando si parla di «navi mercantili che toccano i porti italiani» ci si riferisce all'entrata in porto o all'entrata nelle acque territoriali.

PRESIDENTE, *relatore*. Si parla di entrata nel porto.

DE LUCA. Allora bisognerebbe sostituirlo con le parole: «acque territoriali».

PRESIDENTE, *relatore*. No, perchè stiamo trattando della sicurezza della navigazione.

OTTOLENGHI. Non possiamo estendere il controllo alle acque territoriali per ragioni di sicurezza, ma solo per ragioni di polizia.

Ad ogni modo mi pare che questo disegno di legge costituisca pressapoco uno *jus receptum* di quelle che sono le norme della Convenzione di Londra, e di conseguenza ritengo che sia nostro dovere approvarlo il più sollecitamente possibile, perchè questa inerzia costituisce un piccolo scandalo legislativo. Non siamo riusciti, in tanti anni, a dare attuazione, nell'interno dello Stato, a queste norme giuridiche di carattere internazionale, e ritengo, peraltro, che, per ragioni di dignità, dobbiamo cercare di approvare il provvedimento in esame, il più velocemente possibile, tanto più che queste norme costituiscono, in gran parte, la riproduzione delle norme della Convenzione.

PRESIDENTE, *relatore*. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'articolo 1.

(È approvato).

Art. 2.

Organi competenti

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

(È approvato).

Art. 3.

Definizioni

Ai fini dell'applicazione della presente legge si intende:

a) *per viaggio internazionale* il viaggio che si effettua tra porti di Stati diversi.

A tale effetto, le colonie, i territori d'oltremare e le zone soggette ad amministrazione fiduciaria di organismi internazionali sono da considerarsi come Stati autonomi;

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

c) *per nave da carico* qualsiasi nave che non sia da passeggeri;

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

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

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

(È approvato).

Art. 4.

Documenti relativi alla sicurezza della navigazione

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

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

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

c) *certificato di sicurezza radiotelegrafica*: per le navi da carico di stazza lorda

uguale o superiore a 1.600 tonnellate in viaggi internazionali;

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

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

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

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

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

DE LUCA. Vorrei maggiori chiarimenti sulle disposizioni di cui alla lettera e).

TURNATURI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. In materia di esenzioni, posso assicurare che si agisce sempre in base a considerazioni obiettive, non soggettive.

PRESIDENTE, *relatore*. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'articolo 4.

(È approvato).

Art. 5.

Certificato di navigabilità

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

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

Nel caso previsto dall'articolo 148 del Codice della navigazione il certificato di navigabilità è rilasciato dall'autorità consolare, in base agli accertamenti effettuati dalla medesima, o dagli organi o enti tecnici determinati, per i singoli Stati, dal Ministero della marina mercantile.

C E R V E L L A T I . Vorrei fare un rilievo sul secondo comma di questo articolo, in relazione al quinto comma dell'articolo 6. Vorrei sapere perchè per il certificato di navigabilità non è stata stabilita la durata di due anni, come è stato fatto per i certificati di sicurezza e di idoneità.

T U R N A T U R I , *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Lì si tratta di idoneità e di sicurezza, qui di navigabilità. Sono concetti del tutto diversi!

P R E S I D E N T E , *relatore.* Si può fare una navigazione sicura anche con un mezzo di navigazione provvisorio.

T U R N A T U R I , *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Tutte queste norme per la sicurezza della navigazione e della vita umana in mare sono il frutto di un'esperienza, che si trasfonde poi nella legislazione.

P R E S I D E N T E , *relatore.* Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'articolo 5.

(È approvato).

Art. 6.

Rilascio e validità dei certificati di sicurezza e d'idoneità

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

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

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

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

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

(È approvato).

Art. 7.

Requisiti per il rilascio dei certificati di sicurezza o d'idoneità

I requisiti tecnici necessari per ottenere il rilascio dei certificati di sicurezza o d'idoneità sono determinati dai regolamenti di esecuzione della presente legge.

(È approvato).

Art. 8.

Proroga dei certificati di sicurezza o d'idoneità

La validità dei certificati di sicurezza o di idoneità può essere prorogata dall'autorità marittima per un periodo non superiore ad un mese.

Se la validità di uno dei certificati di sicurezza o d'idoneità scade quando la nave si trovi in un porto estero, l'autorità consolare può prorogarla per un periodo non superiore a cinque mesi al fine di permettere alla nave di completare il viaggio per l'Italia.

La nave alla quale sia stata concessa la proroga, di cui al precedente comma, non può ripartire dal porto nazionale ove ha completato il viaggio senza aver ottenuto il rinnovo del certificato.

Se la nave all'atto della scadenza di un certificato di sicurezza o d'idoneità si trova impegnata in traffici fra porti di Stati con i quali non esistono particolari accordi in materia di sicurezza della navigazione, l'autorità consolare può prorogare la validità dei certificati scaduti per tutto il periodo durante il quale la nave resterà impegnata nei traffici predetti. Nel caso che tale periodo superi cinque mesi dalla scadenza dei certificati l'autorità consolare provvede a norma del secondo capoverso dell'articolo 6.

I certificati scaduti devono essere comunque rinnovati non appena la nave approdi in un porto nazionale o in un porto di uno Stato con il quale esistono particolari accordi in materia di sicurezza della navigazione. A tale fine l'autorità consolare deve interessare l'autorità locale competente al rinnovo dei certificati scaduti.

(È approvato).

Art. 9.

Decadenza dei certificati di sicurezza o d'idoneità

Quando per gravi avarie subite dalla nave, o per notevoli mutamenti apportati allo sca-

fo, all'apparato motore o alle dotazioni della medesima, vengono meno i requisiti in base ai quali sono stati rilasciati i certificati di sicurezza o d'idoneità, questi perdono la loro validità e devono essere ritirati dall'autorità marittima o consolare.

Il comandante ha l'obbligo di denunciare all'autorità marittima e, all'estero, all'autorità consolare, le avarie e mutamenti apportati allo scafo, all'apparato motore e alle dotazioni della nave.

O T T O L E N G H I . Che cosa si intende per mutamenti all'apparato motore?

P R E S I D E N T E , *relatore*. Si intende il cambiamento di qualche pezzo.

T U R N A T U R I , *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Si tratta del caso in cui sopravvengano delle avarie, perchè l'articolo 9 si riferisce alla decadenza dei certificati di sicurezza e d'idoneità.

O T T O L E N G H I . Non si tratta, quindi, di normale manutenzione del motore!

P R E S I D E N T E , *relatore*. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'articolo 9.

(È approvato).

Art. 10.

Trasferimento della nave per lavori

La capitaneria di porto, sentito l'ente tecnico, può autorizzare il trasferimento, dalla località del varo a quella di allestimento, della nave non munita dei prescritti certificati. Uguale autorizzazione può essere rilasciata per il trasferimento della nave, per la quale siano scaduti i certificati di sicurezza, dalla località in cui si trova a quella in cui deve essere disarmata o in cui devono essere eseguiti lavori di riparazione, di trasformazione o di demolizione.

Nel caso di trasferimento di navi costruite o acquistate all'estero l'autorizzazione di cui al comma precedente viene rilasciata dalla autorità consolare.

(È approvato).

Art. 11.

Dichiarazione di « Tipo approvato »

Nel caso in cui, per determinati apparecchi, dispositivi o materiali, sia richiesta una dichiarazione di « tipo approvato » il Ministero della marina mercantile provvede al rilascio della medesima previ opportuni accertamenti tecnici.

Per la dichiarazione di « tipo approvato » degli apparecchi dispositivi o materiali che si riferiscono alla difesa contro gli incendi deve essere richiesto anche il parere della direzione generale dei servizi antincendi del Ministero dell'interno.

Gli apparecchi, i dispositivi ed i materiali di « tipo approvato », all'atto della loro sistemazione a bordo, sono sottoposti a verifica da parte dell'ente tecnico. Gli oggetti ed i materiali di « tipo approvato » devono essere contrassegnati, sotto la responsabilità del fabbricante o del fornitore, con la marca di fabbrica e con l'indicazione « tipo approvato ».

Ove gli apparecchi, dispositivi o materiali portanti l'indicazione « tipo approvato » non corrispondano alle caratteristiche del prototipo il responsabile, salvo il disposto dell'articolo 35, è tenuto, in ogni caso, a sostituire gli apparecchi, i dispositivi o i materiali non corrispondenti al « tipo approvato ».

I precedenti commi non si applicano agli apparecchi radioelettrici di bordo, per i quali provvede il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni a norma di leggi e regolamenti speciali.

Il Ministero della marina mercantile può autorizzare l'impiego, fino a quando non se ne renda necessaria la sostituzione, degli apparecchi, dispositivi e materiali esistenti a bordo di nave acquistata all'estero dichiarati di « tipo approvato » dall'autorità di uno Stato con il quale esistono particolari accordi internazionali.

Il Ministero della marina mercantile può altresì autorizzare, in via eccezionale, l'impiego a bordo di apparecchi, dispositivi e materiali dichiarati di « tipo approvato » dall'autorità di uno Stato con il quale esistono particolari accordi internazionali, allorchè sia stato necessario sostituire, in porti esteri, apparecchi, dispositivi o materiali andati distrutti o danneggiati per cause di forza maggiore sopravvenute nel corso della navigazione.

L'autorizzazione di cui ai due precedenti commi, qualora si riferisca ad apparecchiature radioelettriche, è data dal Ministero della marina mercantile d'intesa con il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni.

(È approvato).

Art. 12.

Equivalenze

Quando è prescritto un determinato impianto, dispositivo o apparecchio, o un tipo dei medesimi, oppure è stabilita una particolare sistemazione, può essere accettato, in sostituzione, qualsiasi altro impianto, dispositivo o apparecchio, o tipo dei medesimi, o qualsiasi altra sistemazione di carattere equivalente.

Il riconoscimento di equivalenza è dato dal Ministero della marina mercantile, previ opportuni accertamenti tecnici, salva, in ogni caso, la competenza del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per gli impianti, dispositivi e apparecchi radioelettrici.

(È approvato).

Art. 13.

Esenzioni

Il Ministero della marina mercantile può esentare in tutto o in parte dall'applicazione delle norme concernenti la sicurezza della navigazione in viaggi internazionali le navi che in via eccezionale siano adibite ad un viaggio internazionale.

Il Ministero della marina mercantile, nel concedere le esenzioni di cui al precedente

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 36^a SEDUTA (18 febbraio 1960)

comma, determina, caso per caso, sentito l'ente tecnico e gli organi tecnici competenti, le misure da adottare per garantire la sicurezza della nave e della vita umana.

(È approvato).

CAPO II

BORDO LIBERO

Art. 14.

Obbligatorietà

L'assegnazione della linea di massimo carico, in relazione alle stagioni ed alle zone nelle quali la nave è destinata a navigare, è obbligatoria:

a) per le navi di stazza lorda uguale o superiore a 150 tonnellate, destinate a viaggi internazionali, fatta eccezione per i pescherecci, per le navi da diporto ed in genere per le navi che non trasportano merci o passeggeri;

b) per le navi di stazza lorda uguale o superiore a 150 tonnellate, destinate al trasporto di passeggeri in viaggi tra porti nazionali;

c) per le navi da carico di stazza lorda uguale o superiore a 500 tonnellate destinate a viaggi tra porti nazionali.

DE LUCA. Onorevole Presidente, ma ad esempio per il famoso panfilo di Onassis e per quelli dei nostri miliardari dove dalla mattina alla sera si imbarcano centinaia di persone per feste e divertimenti, il limite massimo di carico non c'è e non c'è alcuna sicurezza, eppure queste imbarcazioni viaggiano liberamente.

PRESIDENTE, *relatore*. L'assegnazione del limite di massimo carico diventa ora obbligatoria, per cui anche per i panfili sarà previsto il bordo libero e d'altra parte tutte le garanzie di sicurezza sono date dagli enti stessi che costruiscono la nave, e che ne determinano il tonnellaggio.

Se non vi sono altre osservazioni, metto ai voti l'articolo 14.

(È approvato).

Art. 15.

Esenzioni

Il Ministero della marina mercantile può esonerare dall'obbligo di osservare le prescrizioni del presente capo le navi di qualunque tonnellaggio, destinate a viaggi tra porti nazionali e porti stranieri vicini, per il periodo durante il quale rimangono impegnate in tali traffici, a condizione che i viaggi siano effettuati in zone riparate ed in condizioni tali che, in seguito ad accordo con il governo del Paese al quale i porti stranieri appartengono, l'osservanza delle prescrizioni sul bordo libero non sia ritenuta pratica o ragionevole.

L'esenzione di cui al comma precedente può essere accordata anche alle navi adibite a viaggi nazionali.

(È approvato).

Art. 16.

Casi di forza maggiore

La nave, che al momento di intraprendere il viaggio, non sia tenuta all'osservanza delle presenti norme, non dovrà sottostarvi se durante il viaggio sia costretta a dirottare per cattivo tempo o per altre cause di forza maggiore in zone o in porti al di fuori dei limiti consentiti.

(È approvato).

Art. 17.

Accertamenti e certificati

Le norme per la determinazione delle marce di bordo libero e delle scale di immersione, per gli accertamenti relativi e per il rilascio dei certificati di bordo libero, formano oggetto di regolamento speciale.

Il certificato di bordo libero non può avere una durata superiore a cinque anni.

Il certificato perde la sua validità anche prima del termine in esso determinato quando vengono apportate allo scafo ed alle sovrastrutture della nave modifiche di notevole importanza oppure quando non siano state mantenute le condizioni di efficienza riconosciute all'atto del rilascio del certificato, delle seguenti installazioni e dispositivi:

- a) protezione delle aperture;
- b) parapetti;
- c) aperture per scarico d'acqua nei parapetti continui;
- d) mezzi di accesso agli alloggi degli equipaggi.

Parimenti, la validità del certificato cessa qualora non siano state effettuate, nei termini prescritti, le visite periodiche, previste dai regolamenti speciali.

Ai sensi dell'articolo 179 del Codice della navigazione, non possono essere rilasciate le spedizioni alle navi che non siano in possesso del certificato di bordo libero, in regolare corso di validità, ovvero che siano cariche oltre la linea di massimo carico.

(È approvato).

Art. 18.

Tracciamento e verifica delle marche di bordo libero

Le marche di bordo libero devono essere tracciate sotto il controllo dell'ente tecnico e devono rimanere inalterate.

La posizione delle marche deve essere rettificata ogni qualvolta risulti una modificazione degli elementi che interessano la determinazione del bordo libero.

Durante le visite periodiche deve essere verificata la posizione delle marche.

Indipendentemente dai controlli periodici l'autorità marittima può disporre, ogni qualvolta lo ritenga opportuno, l'effettuazione di verifiche straordinarie.

(È approvato).

Art. 19.

Navi straniere

Per le navi straniere, alle quali il bordo libero è stato assegnato da un governo col quale vigono accordi al riguardo, l'autorità marittima può disporre accertamenti tendenti a stabilire:

- a) che la nave non sia caricata oltre i limiti consentiti dalle marche di bordo libero;
- b) che la posizione delle marche di bordo libero corrisponda ai dati contenuti nel certificato;
- c) che la nave non abbia subito alcuna modificazione dei dati riportati nel certificato tale da pregiudicare le condizioni di sicurezza per le persone imbarcate.

Per le navi straniere che non hanno assegnazione di bordo libero o che hanno l'assegnazione da un governo con il quale non esistono particolari accordi al riguardo, l'autorizzazione a partire è subordinata al rilascio del certificato di bordo libero in base alle presenti norme.

Parimenti, l'autorizzazione a partire deve essere negata finché non siano stati eliminati gli eventuali inconvenienti riscontrati in sede di accertamento delle condizioni di cui alle lettere b) e c) del primo comma del presente articolo.

Della mancata autorizzazione deve essere informato il console dello Stato di cui la nave batte la bandiera.

(È approvato).

Art. 20.

Prescrizioni per le navi non soggette al bordo libero

Per le navi non munite di certificato di bordo libero, indipendentemente dall'osservanza di quanto prescritto dagli articoli 297 del Codice della navigazione e 347 del Regolamento per l'esecuzione del predetto codice (navigazione marittima), il comandante deve curare che la caricazione non superi i limiti

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 36^a SEDUTA (18 febbraio 1960)

della normale portata della nave e sia eseguita in modo da non compromettere in nessun caso la stabilità della nave stessa.

(È approvato).

CAPO III

COMITATO CENTRALE PER LA SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE

Art. 21.

Istituzione del Comitato

Presso il Ministero della marina mercantile è istituito il Comitato centrale per la sicurezza della navigazione.

Su richiesta del Ministro per la marina mercantile il comitato esprime il parere su ogni questione relativa alla sicurezza della vita umana in mare ed all'imbarco, trasporto in mare, sbarco e classificazione delle merci pericolose.

(È approvato).

Art. 22.

Composizione del Comitato

Il Comitato centrale per la sicurezza della navigazione è presieduto dal direttore generale della navigazione e traffico marittimo del Ministero della marina mercantile e composto dai seguenti membri:

1) un funzionario di grado non inferiore a direttore di divisione della direzione generale del naviglio del Ministero della marina mercantile;

2) un funzionario di grado non inferiore a direttore di divisione della direzione generale del lavoro marittimo e portuale e dei porti del Ministero della marina mercantile;

3) un funzionario di grado non inferiore a direttore di divisione della direzione

generale della pesca e demanio marittimo del Ministero della marina mercantile;

4) il capo dei servizi attinenti alla sicurezza della navigazione della direzione generale della navigazione e traffico marittimo del Ministero della marina mercantile;

5) un ufficiale di porto di grado non inferiore a colonnello dell'ispettorato generale delle capitanerie di porto;

6) il capo dell'ispettorato tecnico del Ministero della marina mercantile;

7) un rappresentante del Ministero delle poste e telecomunicazioni - ispettorato generale delle telecomunicazioni;

8) un rappresentante del Ministero della sanità;

9) un rappresentante del Ministero difesa-marina;

10) un rappresentante del Ministero dell'interno - direzione generale servizi antincendi;

11) un rappresentante del Ministero dell'interno - direzione generale della pubblica sicurezza;

12) un rappresentante del Ministero dell'industria e commercio;

13) un rappresentante del Ministero dei trasporti - ispettorato generale della motorizzazione civile e trasporti in concessione;

14) un rappresentante del Ministero dei trasporti - direzione generale delle ferrovie dello Stato;

15) il direttore generale del Registro italiano navale;

16) e 17) due rappresentanti dell'armamento di cui uno dell'armamento di linea e l'altro dell'armamento libero (passeggeri e da carico);

18) un rappresentante della gente di mare;

19) un rappresentante dei lavoratori dei porti;

20) e 21) due persone particolarmente esperte nei problemi della sicurezza della navigazione.

Il Comitato centrale per la sicurezza della navigazione si può riunire in due sezioni separate, la prima per esprimere parere sui problemi specificatamente attinenti alla sicurezza della navigazione e della vita umana in mare; e la seconda per esprimere parere sui problemi specificatamente riferentisi alla classificazione, carico, trasporto per mare e sbarco delle merci pericolose.

In questi casi, la sezione prima è composta dai membri di cui ai numeri 1), 2), 3), 4), 5), 6), 7), 9), 14), 15), 16), 17) e 18) e di uno degli esperti indicati nei numeri 20) e 21); la seconda sezione è composta dai membri di cui ai numeri 2), 4), 5), 6), 8), 9), 10), 11), 12), 13), 14), 15), 16), 17), 18) e 19) e di uno degli esperti indicati nei numeri 20), e 21).

Il presidente può invitare alla riunione, quando necessario, funzionari dell'amministrazione dello Stato e persone particolarmente esperte e interessate ai problemi iscritti nell'ordine del giorno.

(È approvato).

Art. 23.

Nomina dei membri e segreteria del Comitato

I membri del Comitato sono nominati con decreto del Ministro per la marina mercantile, su designazione, per i membri di cui ai numeri da 7) a 14), delle rispettive amministrazioni e per quelli di cui ai numeri da 16) a 19), su designazione delle rispettive associazioni o organizzazioni sindacali a base nazionale.

I membri del Comitato durano in carica quattro anni e possono, alla scadenza, essere confermati.

I membri nominati nel corso del quadriennio per sopperire alle vacanze formatesi nelle varie categorie rimarranno in carica fino al compimento del quadriennio.

Le funzioni di segretario di ogni sezione sono affidate ad un funzionario o ad un ufficiale di porto destinato presso la direzione generale della navigazione e del traffico ma-

ritimo del Ministero della marina mercantile.

(È approvato).

Art. 24.

Indennità spettanti ai membri del Comitato.

Ai membri del Comitato spetta un gettone di presenza con le modalità e nei limiti previsti, per i componenti delle commissioni ed organi collegiali istituiti presso le amministrazioni dello Stato, dal decreto del Presidente della Repubblica 11 gennaio 1956, n. 5.

(È approvato).

Art. 25.

Spese di funzionamento del Comitato

All'onere di lire 5.000.000 annui relativo al funzionamento del Comitato di cui al precedente articolo 21 si provvederà per lo esercizio finanziario 1959-60 mediante riduzione di pari importo del fondo iscritto al Capitolo n. 380 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per detto esercizio destinato a far fronte ad oneri dipendenti da provvedimenti legislativi in corso.

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

(È approvato).

CAPO IV

COMMISSIONI DI VISITA

Art. 26.

Istituzione e composizione delle commissioni

Per gli accertamenti relativi alla sicurezza della navigazione, esclusi quelli di cui al Capo II della presente legge, è costituita presso ogni capitaneria di porto una commissione di visita, nominata dal comandante del porto.

La commissione è presieduta dal comandante del porto o da un ufficiale superiore da lui designato ed è composta dal medico di porto e da un ingegnere o perito designato dall'ente tecnico.

Ove lo ritenga opportuno, il presidente può chiamare a far parte della commissione un ispettore del Corpo nazionale dei vigili del fuoco.

Le funzioni di segretario sono disimpegnate da un ufficiale di porto di grado non superiore a capitano.

Ai componenti della commissione appartenenti all'amministrazione dello Stato spetta un compenso nella misura prevista dalle tabelle allegate alla legge 26 settembre 1954, n. 869 e con l'applicazione delle norme amministrative stabilite dalla legge stessa. Per il rappresentante dell'ente tecnico la misura da corrispondere è stabilita dalle tariffe previste dall'articolo 24 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 22 gennaio 1947, n. 340.

(È approvato).

Art. 27.

Ispezioni agli apparecchi radioelettrici

Quando per il rilascio o il rinnovo dei certificati di sicurezza o d'idoneità devono essere ispezionati gli apparecchi radioelettrici, della commissione di visita fa parte anche un funzionario del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni.

All'ispezione degli apparecchi radioelettrici, quando non coincide con la visita della nave, procede esclusivamente un funzionario del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni.

(È approvato).

Art. 28.

Accertamenti già eseguiti dagli istituti di classificazione

Le navi munite di certificato di classe in regolare corso di validità rilasciato da uno degli istituti di classificazione di cui all'ar-

ticolo 3 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 22 gennaio 1947, n. 340, nonchè le navi munite di certificato di navigabilità, sono dispensate, in occasione delle visite di cui agli articoli precedenti, dagli accertamenti che hanno formato oggetto di visite o constatazioni o verifiche da parte dell'istituto di classificazione.

(È approvato).

Art. 29.

Attribuzioni della commissione di visita

La commissione di visita provvede agli accertamenti necessari per il rilascio ed il rinnovo dei certificati di sicurezza o d'idoneità per le navi di stazza lorda uguale o superiore alle 200 tonnellate.

Al rilascio dei certificati provvede l'autorità marittima sulla base dei verbali redatti dalla commissione.

La commissione di visita accerta, altresì, l'idoneità al trasporto dei passeggeri.

Gli accertamenti relativi alle navi di stazza lorda inferiore alle 200 tonnellate sono effettuati nei modi previsti dai regolamenti di cui all'articolo 36.

(È approvato).

CAPO V

NORME PENALI

Art. 30.

Caricazione oltre la marca di bordo libero

L'articolo 1217 del Codice della navigazione è sostituito dal seguente:

« Il comandante che naviga con la nave carica oltre la linea di massimo carico è punito con l'ammenda non inferiore a lire 80.000 qualora l'immersione non superi di tre centimetri la linea prescritta.

Oltre all'ammenda di cui al comma precedente si applica l'ammenda non inferiore a lire 100.000 per ogni centimetro di immersione superiore ai tre centimetri.

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 36^a SEDUTA (18 febbraio 1960)

L'armatore che omette di vigilare sull'osservanza della linea di massimo carico è punito con l'ammenda non inferiore a lire 50.000.

Le norme dei commi precedenti si applicano anche all'armatore o al comandante di nave straniera la quale ai sensi dell'articolo 185 sia soggetta alle norme del titolo VI Capo I libro I parte I del presente codice ».

DE LUCA. Onorevole Presidente, riguardo a questo articolo devo osservare che mi sembra ingiusto punire il comandante con un'ammenda non inferiore a lire 80.000, mentre l'armatore, con l'inasprimento di cui al terzo comma, che non sorveglia il giusto carico della nave, si punisce con un'ammenda di sole 50.000 lire.

CROLLALANZA. Senatore De Luca, la responsabilità dell'armatore è indiretta.

GOMBI. La spenequazione esistente tra il modo di colpire il comandante e quella invece di colpire l'armatore davvero è incomprendibile, perchè è vero che il comandante è responsabile di tutto quanto avviene sulla nave e che deve essere colpito se trovato in difetto, ma è altresì vero che egli in definitiva è un lavoratore, anche se sulla nave si assume tutte le responsabilità: penso quindi che anche l'armatore dovrebbe pagare in modo adeguato quando contravvenisse a qualche norma.

Sarà bene quindi ovviare a questa ingiustizia aumentando l'ammenda che l'armatore dovrà versare.

Quando, per il Codice della strada, si discute sulle ammende da comminare ai possessori di velocipedi, fummo tutti d'accordo, (benchè si trattasse di povera gente, che si serviva di quel mezzo per scopi di lavoro), sia con il signor Ministro sia con quanti sostenevano soluzioni drastiche da applicarsi in caso di trasgressione alle norme, appunto perchè si riteneva che la severità avrebbe dato la sicurezza di prevenire danni ed infortuni.

Ora, in questo caso, penso dovremmo essere altrettanto severi e fissare anche per l'armatore un'adeguata ammenda.

OTTOLENGHI. Nessuna difficoltà ad aderire ad un mutamento del *quantum*; però credo sia necessario riflettere sul fatto che qui si tratta di due ipotesi delittuose, la prima delle quali riguarda il comandante che ha già lasciato il porto per la navigazione.

GOMBI. In tal caso si tratterebbe di un'infrazione molto più grave.

OTTOLENGHI. L'ipotesi riguardante l'armatore si limita a un'omissione di vigilanza. Solo nel caso in cui l'armatore sia corresponsabile del carico, per avervi volontariamente contribuito, si verifica la correttezza, ed egli risponde pertanto in solido con il comandante della nave. Ma qui non siamo allora più nei limiti dell'omessa vigilanza; è il caso contemplato dall'articolo 110 del Codice penale: si configura la compartecipazione criminosa.

GOMBI. A me interessa unicamente il fatto che il disegno di legge precisi un criterio di applicazione della penalità a chi esercita la navigazione al di fuori dei limiti prescritti e a chi tollera che questo avvenga, senza esercitare la vigilanza che gli compete. L'ammenda va quindi applicata in ambo i casi.

TURNATURI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Concordo con il senatore Ottolenghi. Circa le osservazioni dell'onorevole Presidente, ricordo che il presente provvedimento ricalca in parte norme precedenti; comunque ritengo di potermi assumere la responsabilità di dichiarare che il Governo non ha motivo di opporsi a che la misura dell'ammenda proposta dall'articolo 30 sia elevata a lire 100.000.

CROLLALANZA. Se il Governo è favorevole ad un aumento dell'ammenda anche nei riguardi dell'armatore, nulla da

obiettare... Vorrei però far notare agli onorevoli colleghi anzitutto come le due figure contemplate dall'articolo in questione siano differenti: il comandante farebbe responsabilmente aumentare il carico, mentre l'armatore avrebbe il solo torto di non aver vigilato. In secondo luogo vorrei rilevare come, esercitandosi la vigilanza necessariamente solo nel luogo di partenza, l'armatore non possa esercitare le relative funzioni una volta che la nave sia salpata. Di conseguenza il comandante partito con carico regolamentare, ove abbia intenzione — o per negligenza, o per favorire uno spedizioniere, o anche semplicemente per aumentare la scorta di combustibile — di accrescerne la portata, può farlo senza alcun controllo nei successivi porti.

Quindi se noi vogliamo giungere affrettatamente alla conclusione, è un conto, ma se vogliamo attenerci, nell'esaminare il provvedimento, a concetti giuridici che siano in armonia con un certo principio di giustizia, dobbiamo riconoscere che una differenziazione di trattamento tra il comandante e l'armatore, in base alla rispettive responsabilità, è pienamente giustificata.

CERVELLATI. Basta andare a parlare con qualsiasi comandante di nave per convincersi come sia quasi sempre l'armatore ad autorizzare il supero del carico consentito.

CROLLALANZA. Allora, anche in questo caso, è il comandante che sbaglia.

PRESIDENTE, *relatore*. Può anche verificarsi un'altra situazione, quella del comandante in partenza da un porto dove non sia sorvegliato in modo particolare: egli fa un notevole sovraccarico di combustibile sottocosto, frodando la legge in alto mare, e — all'arrivo nel porto controllato — è perfettamente in regola, per aver consumato tutto il suddetto combustibile. Che responsabilità ha, in questo caso, l'armatore?

OTTOLENGHI. Proporrei di mutare l'ammenda in multa; tra 50 mila e 100

mila lire non vi è una gran differenza, mentre la multa, presupponendo il fatto delittuoso, aggrava il reato.

TURNATURI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Per quanto riguarda la misura dell'ammenda mi rimetto alla Commissione, ma circa la configurazione del reato insisto perchè sia mantenuto il testo del Governo.

OTTOLENGHI. Siamo d'accordo, anche in base alle Convenzioni internazionali. Raccomandiamo però al Governo che la norma venga applicata con particolare severità.

GOMBI. È però assodato che in molti casi le infrazioni in materia avvengono per istigazione dell'armatore.

Bisogna poi considerare come il comandante possa anche — per un reato di questo genere — rispondere di persona, oltre ad essere colpito dall'ammenda. Quindi noi verremmo a favorire in tutti i sensi l'eventuale istigatore, concedendogli un trattamento alquanto più blando di quello riservato a chi — tra l'altro — subirebbe, come dicevo, in proprio le conseguenze del reato in parola.

OTTOLENGHI. L'ipotesi contravvenzionale presuppone effettivamente l'omissione colposa: si tratta infatti di *culpa in eligendo*. Per l'ipotesi del dolo bisognerebbe trovare una configurazione autonoma.

TURNATURI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Ma esistono già norme *ad hoc*.

PRESIDENTE, *relatore*. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'emendamento presentato dai senatori Gombi, De Luca e Cervellati, e tendente alla sostituzione, al terzo comma del nuovo testo dell'articolo 1217 del Codice della navigazione delle parole: « lire 50.000 » con le altre: « lire 100.000 ».

(Non è approvato).

Rivolghiamo viva raccomandazione al Governo di voler essere particolarmente severo nell'applicazione delle ammende di cui all'articolo 30.

T U R N A T U R I , *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Il Ministero si fa garante della stretta e severa osservanza della norma.

P R E S I D E N T E , *relatore*. Metto ai voti l'articolo 30.

(È approvato).

Art. 31.

Marche di bordo libero abusive

Dopo l'articolo 1131 del Codice della navigazione è aggiunto il seguente articolo:

« Art. 1131 bis) - La contraffazione, l'alterazione o lo spostamento abusivo delle marche di bordo libero sono punite, se il fatto non costituisce un più grave reato, a norma dell'articolo 469 del codice penale ».

(È approvato).

Art. 32.

Omissione di esercitazione

Dopo l'articolo 1218 del Codice della navigazione è aggiunto il seguente articolo:

« Art. 1218 bis) - Il comandante che non fa eseguire, salvo casi eccezionali giustificati, le esercitazioni prescritte in ordine alla sicurezza della navigazione, è punito con lo arresto fino a 3 mesi ovvero con l'ammenda fino a L. 16.000.

In caso di recidiva la condanna importa la sospensione dei titoli ovvero dalla professione da uno a sei mesi ».

S A V I O . Mi sembra vi sia una sproporzione in riferimento all'ammenda comminata con l'articolo 30,

T U R N A T U R I , *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Ciò dipende dall'entità del reato.

O T T O L E N G H I . La formulazione dell'articolo è piuttosto infelice: stabilire infatti che l'ammenda arrivi fino a 16.000 lire significa ammettere che essa potrebbe partire anche da un minimo di 200 lire. Proporrei pertanto la seguente formulazione: « Il comandante... *omissis*... è punito con l'ammenda non inferiore a L. 10.000 o, nei casi più gravi, con l'arresto fino a tre mesi ».

P R E S I D E N T E , *relatore*. L'articolo 1218 del Codice della navigazione stabilisce: « Il comandante della nave e del galleggiante marittimo o dell'aeromobile, nazionali o stranieri, che non osserva le norme sulle segnalazioni relative alla circolazione marittima o aerea, è punito con l'arresto fino a sei mesi ovvero con l'ammenda da L. 500 a L. 10.000.

Se il fatto è commesso dal comandante della nave adibita alla navigazione interna la pena è dell'ammenda da L. 100 a L. 2.000 ».

A questo punto andrebbe inserito l'articolo 1218-bis previsto dall'articolo 32 del disegno di legge.

C E R V E L L A T I . In questo articolo 32 la responsabilità dell'armatore è addirittura esclusa.

T U R N A T U R I , *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. La prego di esaminare bene la portata dell'articolo: esso si riferisce infatti a funzioni riguardanti esclusivamente il comandante.

C E R V E L L A T I . Non bisogna partire dal presupposto che gli armatori siano tutti dei galantuomini. Le penalità, le ammende non vengono fissate per i cittadini onesti, i quali non ne hanno evidentemente bisogno, bensì nell'eventualità che si possa delineare il caso dell'infrazione alla legge.

Nel caso specifico dell'armatore può accadere che molte delle irregolarità che pos-

sono avvenire a bordo di una nave siano senz'altro a sua conoscenza. Egli ha in ogni caso il dovere di denunciarle e, se non lo fa, ne diventa complice. Quindi, o aboliamo gli articoli 32 e 33 del disegno di legge, oppure dobbiamo includervi anche la responsabilità dell'armatore.

O T T O L E N G H I. Modificando in parte l'emendamento da me proposto dianzi, l'articolo in discussione potrebbe, ferma restando l'entità della pena comminata, suonare così formulato: « Il comandante... è punito con l'ammenda fino a lire 16.000, oppure, nei casi più gravi, con l'arresto fino a tre mesi ».

Analogamente mi riservo di proporre, quando discuteremo l'articolo 33, una modifica tendente ad eliminare la cumulatività delle due pene dell'arresto e dell'ammenda e a renderle alternative, mediante la seguente dizione: « Il comandante... è punito, se il fatto non costituisce reato più grave, con l'ammenda da lire 4.000 a lire 80.000, oppure con l'arresto fino a sei mesi ».

L'alternatività dell'arresto dovrebbe insomma evitare una situazione che potrebbe divenire imbarazzante nel senso che, in caso di arresto, si potrebbe giungere ad una sospensione condizionale della pena, come in caso di delitto.

G E N C O. Sono contrario all'emendamento proposto dal collega Ottolenghi all'articolo 32, non trattandosi — in questa circostanza — di dover distinguere il caso più grave da quello meno grave. Il dovere del comandante è quello di far esercitare i suoi uomini perchè siano in grado di affrontare evenienze straordinarie e pericolose, come un incendio a bordo. Non vi sono alternative: o egli ottempera a tale dovere, o non ottempera.

Inoltre bisogna tener presente che l'esercitazione in parola va compiuta ogni 15 giorni. Se, dunque, il comandante fa astenere lo equipaggio dal compierla, ad esempio, per due mesi, il crimine viene commesso in questo periodo per tre o quattro volte, rendendo l'infrazione sempre più grave.

D'altronde l'esercitazione suddetta deve essere effettuata periodicamente per due scopi: tenere aggiornato il personale ed abituare i passeggeri, nell'eventualità che ciascuno debba prendere posto in una determinata lancia. La questione riveste una certa importanza, e responsabile non può essere altri che il comandante.

S A V I O. L'alternatività delle due pene, detentiva e pecuniaria, è stata stabilita per consentire al magistrato di distinguere i casi minori da quelli più gravi, ovvero di considerare in questi ultimi le circostanze atte a diminuirne la gravità.

Qualora approvassimo l'emendamento proposto dal collega Ottolenghi potremmo aver l'aria di voler impartire una lezione in questo senso al magistrato, il quale certi principi — propri della filosofia del diritto — li conosce anche troppo bene. Evitiamo quindi certe affermazioni, essendo implicito che la determinazione di una delle due pene previste dal provvedimento è affidata appunto alla discrezionalità del magistrato.

O T T O L E N G H I. La formula da me proposta è quella adottata dal Codice penale.

S A V I O. Per questo la modifica è superflua. Il Codice penale, dall'articolo 650 in avanti, è tutto un'alternatività di pene.

T U R N A T U R I, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Concordando con l'osservazione del senatore Savio, pregherei il senatore Ottolenghi di voler ritirare il suo emendamento. Ciò anche per restare in armonia con le norme vigenti del Codice della navigazione e per evitare che si giunga ad un'attenuazione del rigore che la norma in questione vuole affermare. Il disegno di legge non è frutto di improvvisazione, essendo stato ogni singolo articolo lungamente concertato e studiato.

O T T O L E N G H I. A me sembrava opportuno precisare meglio il concetto. Co-

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 36^a SEDUTA (18 febbraio 1960)

munque, non ho difficoltà ad aderire alla richiesta del Governo.

P R E S I D E N T E , *relatore*. Poiche nessun altro domanda di parlare metto ai voti l'articolo 32, di cui ho dato lettura.

(È approvato).

Art. 33.

Omessa denuncia di avarie o di mutamenti apportati alle navi

Il comandante che omette di denunciare i fatti previsti dall'articolo 9 all'autorità marittima o all'estero all'autorità consolare, è punito, se il fatto non costituisce un più grave reato, con l'arresto fino a sei mesi e con l'ammenda da lire 4.000 ad 80.000.

Ricordo che il senatore Ottolenghi aveva manifestato l'intenzione di presentare a tale articolo un emendamento, tendente a sostituire le parole: « con l'arresto fino a sei mesi e con l'ammenda da lire 4.000 ad 80.000 » con le altre: « con l'ammenda da lire 4.000 ad 80.000, oppure con l'arresto fino a sei mesi ».

C E R V E L L A T I . Da parte mia continuo a ritenere opportuno che si estenda la responsabilità all'armatore.

T U R N A T U R I , *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Difendo il testo governativo, non per spirito di protezione verso gli armatori, ma per l'equa considerazione delle rispettive responsabilità. La responsabilità del comandante, anche in questo caso, non ha nulla a che vedere con quella dell'armatore. Se si determina un'avaria nella nave mentre la nave è in porto, chi deve risponderne non è altri che il comandante, la cui responsabilità non va assolutamente attenuata neanche in questo caso.

In proposito prego anzi il senatore Ottolenghi di voler ritirare il suo emendamento in base alle considerazioni espresse in ordine all'articolo precedente.

O T T O L E N G H I . Aderendo alla richiesta dell'onorevole Sottosegretario, ritiro anche questo emendamento. Desidero inoltre dichiarare che accetto la formulazione originaria dell'articolo perchè ritengo che l'armatore non sia corresponsabile col comandante se non nel caso in cui abbia effettivamente cooperato nella violazione della legge.

P R E S I D E N T E , *relatore*. Poiche nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'articolo 33.

(È approvato).

Art. 34.

Omessa o irregolare esecuzione di lavori attinenti alla sicurezza della navigazione

L'armatore o il comandante che fa navigare la nave in violazione delle prescrizioni dell'autorità marittima circa l'esecuzione di lavori attinenti alla sicurezza della navigazione, è punito, se il fatto non costituisce un più grave reato, con la reclusione fino ad un anno e con la multa non inferiore a lire 80.000.

(È approvato).

Art. 35.

Mancata corrispondenza alle caratteristiche del tipo approvato

Colui che fornisce o installa a bordo di navi mercantili apparecchi, dispositivi o materiali per i quali è richiesto il riconoscimento di tipo approvato e che non corrispondono alle caratteristiche del « tipo approvato » è punito, se il fatto non costituisce un più grave reato, con l'arresto fino a tre mesi e con l'ammenda non inferiore a lire 50.000.

S A V I O . Dal testo non risulta che esista un elenco dei fornitori. Quindi chi installa un apparecchio radio, ad esempio, può anche ignorare quali siano le caratteristiche richieste.

T U R N A T U R I , *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Si tratta di apparecchi necessari per la sicurezza della navigazione, e la cui installazione deve essere approvata preventivamente.

P R E S I D E N T E , *relatore*. Il « tipo approvato » è figura internazionale, rispondente appunto a determinate caratteristiche. È una difesa dalle contraffazioni.

Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'articolo 35.

(È approvato).

CAPO VI

NORME FINALI E TRANSITORIE

Art. 36.

Emanazione dei regolamenti di esecuzione

Con decreti del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro per la marina mercantile, di concerto con i Ministri competenti, saranno emanati i regolamenti per l'esecuzione della presente legge per determinare:

a) i requisiti ai quali devono rispondere le navi, secondo i loro vari tipi e secondo la specie di navigazione e di traffico cui sono adibite, ai fini della sicurezza della navigazione;

b) i requisiti ai quali devono rispondere le navi per essere abilitate al trasporto delle merci pericolose, nonchè le modalità dell'imbarco e dello sbarco delle merci medesime;

c) i requisiti ai quali devono rispondere le navi per essere abilitate al trasporto di passeggeri;

d) le modalità per il trasporto di granaglie e di altri carichi scorrevoli.

(È approvato).

Art. 37.

Entrata in vigore

Le disposizioni della presente legge che richiedono, per la loro applicazione, l'emanazione di particolari norme regolamentari, non entrano in vigore fino a quando dette norme non sono emanate.

(È approvato).

Art. 38.

Abrogazione di norme contrarie o incompatibili

Con l'entrata in vigore delle norme della presente legge sono abrogate le disposizioni del regolamento per la sicurezza delle navi mercantili e della vita umana in mare, approvato con regio decreto 23 maggio 1932, n. 719, nonchè ogni altra disposizione contraria o incompatibile con la legge stessa.

O T T O L E N G H I . L'articolo 38 stabilisce che con l'entrata in vigore della presente legge siano abrogate le disposizioni del regolamento per la sicurezza della navigazione e della vita umana in mare. Però lo articolo precedente stabiliva a sua volta: « Le disposizioni della presente legge che richiedono, per la loro applicazione, l'emanazione di particolari norme regolamentari, non entrano in vigore fino a quando dette norme non sono emanate ». Avremo quindi un vero e proprio periodo di carenza legislativa!

T U R N A T U R I , *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. No, poichè restano nel frattempo in vigore le norme del vecchio regolamento.

C R O L L A L A N Z A . Anche quando si decreta che una legge entra in vigore tre mesi dopo la sua approvazione è evidente che fino a quel giorno resteranno in vigore le vecchie norme.

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 36^a SEDUTA (18 febbraio 1960)

O T T O L E N G H I . Ma il presente provvedimento entrerà in vigore in parte subito e in parte quanto saranno state emanate le norme regolamentari, il che può causare non poche incertezze in chi dovrà applicarlo; raccomanderei pertanto al Governo di predisporre al più presto possibile tali norme. Presento a tal fine il seguente ordine del giorno :

« La 7^a Commissione permanente del Senato, considerato che l'articolo 36 del disegno di legge n. 802 prevede l'emanazione di norme regolamentari per l'esecuzione della legge stessa, impegna il Governo ad emanare tali norme entro il più breve tempo possibile ».

T U R N A T U R I , *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Accetto l'ordine del giorno, assicurando gli onorevoli senatori che sarà quanto prima provveduto nel senso da loro auspicato.

P R E S I D E N T E , *relatore*. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'articolo 38.

(È approvato).

Metto ai voti l'ordine del giorno presentato dal senatore Ottolenghi e accettato dal Governo.

(È approvato).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

La seduta termina alle ore 13.

Direttore dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari

Dott. MARIO CARONI