

SENATO DELLA REPUBBLICA

VII COMMISSIONE

(Lavori pubblici, trasporti, poste
e telecomunicazioni, marina mercantile)

RIUNIONE DEL 25 OTTOBRE 1951

(113^a in sede deliberante)

Presidenza del Presidente CORBELLINI

INDICE

Disegni di legge:

(Discussione e approvazione)

« Autorizzazione alla spesa di lire 6.500 milioni per la prosecuzione ed il completamento del Canale demaniale Regina Elena e per le opere di sbarramento sul Ticino » (N. 1810):

PRESIDENTE	Pag. 1240, 1241, 1243, 1244
CANEVARI, <i>relatore</i>	1238, 1242, 1243
CAPPELLINI	1240, 1241, 1243, 1244
BUIZZA	1241, 1242, 1243, 1244
TOSELLI	1242, 1244
MEACCI	1242, 1243

« Agevolazioni a favore di alcune categorie della gente di mare » (N. 1886):

PRESIDENTE	1247, 1248
TOMMASINI, <i>relatore</i>	1245, 1247, 1248
TAMBRONI, <i>Sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i>	1245, 1246, 1248
VOCOLI	1246, 1247, 1248
TOSELLI	1246

« Aumento di lire 3 miliardi all'autorizzazione di spesa in dipendenza di danni bellici, di cui all'articolo 3 della legge 15 luglio 1950, n. 576 »

(N. 1915) (Approvato dalla Camera dei deputati):

PRESIDENTE	Pag. 1250
BUIZZA, <i>relatore</i>	1249

« Approvazione della Convenzione stipulata fra il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni e la ditta Pirelli per la proroga al 31 dicembre 1951 dell'efficacia della Convenzione stipulata fra le medesime parti per la posa e la manutenzione dei cavi sottomarini dello Stato, approvata con legge 20 maggio 1950, n. 731 »

(N. 1898):

BORROMEO, <i>relatore</i>	1250
-------------------------------------	------

« Modificazione dell'articolo 6 della legge 28 ottobre 1942, n. 1408, concernente la ripartizione dell'aggio per vendita di marche per le assicurazioni » (N. 1897):

VACCARO, <i>relatore</i>	1252
------------------------------------	------

(Discussione e rinvio)

« Concessione di un concorso straordinario dello Stato nella spesa per il raddoppio del binario del tronco Barra-Torre Annunziata della ferrovia Circumvesuviana in concessione all'industria privata » (N. 1841):

PRESIDENTE	1249
GENCO, <i>relatore</i>	1248

La riunione ha inizio alle ore 9,50.

Sono presenti i senatori: Borromeo, Buizza, Canevari, Cappellini, Ceschi, Corbellini, Franza, Genco, Lopardi, Mancini, Mariotti, Martini, Meacci, Ottani, Panetti, Priolo, Ricci Federico, Sanmartino, Tommasini, Toselli, Troiano, Vaccaro e Voccoli.

Intervengono altresì il Sottosegretario di Stato per i trasporti, senatore Focaccia e il

Sottosegretario di Stato per la marina mercantile, onorevole Tambroni.

GENCO, *Segretario*, dà lettura del processo verbale della riunione precedente, che è approvato.

Discussione e approvazione del disegno di legge:
« Autorizzazione alla spesa di lire 6 miliardi e 500 milioni per la prosecuzione ed il completamento del Canale demaniale Regina Elena e per le opere di sbarramento sul Ticino »
(N. 1810).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Autorizzazione alla spesa di lire 6.500.000.000 per la prosecuzione ed il completamento del Canale demaniale Regina Elena e per le opere di sbarramento sul Ticino ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

Ha facoltà di parlare il relatore, senatore Canevari.

CANEVARI, *relatore*. Fra le nuove derivazioni d'acqua a scopi irrigui del Piemonte, primeggia certamente il costruendo Canale Regina Elena, sia per l'entità della derivazione del fiume Ticino (70 metri cubi al secondo), sia per i grandi comprensori interessati. Tale Canale, invero, ha lo scopo di integrare le irrigazioni del Basso Novarese e della Lomellina, e di estendere i benefici dell'irrigazione stessa ad ampie zone dell'Alto Novarese, della Barraggia Vercellese e dell'Agro Torinese.

L'iniziativa per la costruzione di questo Canale è dovuta all'ingegner Giuseppe Gattico di Novara che, fin dall'ormai lontano 1902, compilò un progetto di massima, nel quale era fissata la regolazione delle acque del Lago Maggiore nei limiti di metri 0,80 sopra e di metri 0,30 sotto lo zero dell'idrometro di Sesto Calende, mediante la costruzione di una diga di vaso attraverso il Ticino e la derivazione di un nuovo canale in sponda destra del Ticino, con una portata di 20 metri cubi al secondo.

La lodevole iniziativa, però, non ebbe seguito, tanto che l'Amministrazione dei Canali Cavour, dato il grande interesse dell'opera nei riflessi dell'economia agricola, provvide per suo

conto nel 1910 a redigere un nuovo progetto, che, pure ispirandosi nelle sue linee fondamentali a quello del Gattico, prevedeva fra l'altro una maggiore portata per il canale. Ma anche tale progetto non poté avere attuazione per la sopraggiunta prima guerra mondiale e per la crisi economica ad essa conseguente.

La mancata attuazione di quel progetto può dirsi provvida, perchè, costituitosi nel 1928 il Consorzio del Ticino, con lo scopo di provvedere alla costruzione ed all'esercizio dell'opera regolatrice del Lago Maggiore, nonché a coordinare l'utilizzazione dell'acqua disponibile del Ticino, e, provvedutosi, a cura di tale Consorzio, alla costruzione della diga della Miorina di regolazione del lago, attraverso il Ticino, si è avuta la possibilità di regolare le acque del lago fra limiti ben più estesi di quelli preesistenti negli accennati progetti del Gattico e dell'Amministrazione dei Canali Cavour, tanto da poter disporre di un vaso regolato di almeno 400 milioni di metri cubi, e da poter far defluire in Ticino portate estive costanti, comprese tra 240 e 280 metri cubi al secondo, e portate gemelle costanti comprese fra 120 e 150 metri cubi al secondo.

Tale maggiore disponibilità d'acqua regolata indusse l'Amministrazione dei Canali Cavour a redigere nel 1941 un nuovo progetto, che è poi quello in corso di esecuzione, che prevede per il costruendo canale una portata di 70 metri cubi al secondo, che è appunto quella necessaria per poter raggiungere lo scopo voluto.

È infatti previsto che essa verrà così ripartita fra le accennate zone asciutte o scarsamente irrigate aventi un'estensione di 40.000 ettari:

Alto Novarese, 9.100 ettari con 164 moduli;

Basso Novarese e Lomellina, 12.500 ettari con 256 moduli;

Barraggia Vercellese, 6.800 ettari con 50 moduli;

Zona di Piorino Carmagnola, 4.000 ettari con 30 moduli;

integrazione primaverile dell'attuale competenza della rete dei canali Cavour, 7.600 ettari con 200 moduli.

Il modulo, di cui si parla, è il modulo italiano della erogazione di 100 litri al minuto secondo. La differenza che esiste nei moduli

fra le diverse zone che ho citato, dipende dalla natura delle colture, ma particolarmente dalla natura delle terre.

I lavori per l'attuazione del progetto ebbero inizio nel 1941; ma, a causa dello stato di guerra e della conseguente fluidità dei costi dei materiali e della mano d'opera, che portava ad una continua revisione di prezzi, furono subito sospesi. Talchè nell'anteguerra furono eseguiti soltanto 300 metri della galleria di Motto d'Oleggio, con una spesa, in cifra tonda, di circa 5 milioni di lire. E la sospensione durò bene a lungo, e, praticamente, solo nel 1947, ottenuto un primo stanziamento di lire 500 milioni, si ebbe la possibilità di riprendere in pieno i lavori con l'aggiudicazione dell'importante lotto di opere riguardanti l'altra galleria, quella di Loreto.

Con finanziamenti successivamente concessi, per un complesso di 2 miliardi di lire, si sono potuti appaltare, e sono ormai ultimati od in via di ultimazione, altri lotti interessanti l'asta principale del Canale per una lunghezza di circa 14 chilometri, rispetto ai 25 che costituiscono la lunghezza dell'asta stessa. Ma lavori ben più cospicui occorre fare, affinché la grandiosa opera possa entrare in esercizio. Tali lavori possono così riassumersi:

1° costruzione dell'opera di sbarramento in Ticino, in località Porto della Torre, allo scopo di sopraelevare adeguatamente il pelo dell'acqua. Tale opera di sbarramento ha particolare importanza, perchè non solo consentirà l'apporto d'acqua al costruendo canale, ma creerà una caduta media di acqua di metri 6 utilizzabile per la produzione di 70-80 milioni di chilowattora annui;

2° esecuzione dei due ultimi tronchi dell'asta principale del canale;

3° ampliamento dei diramatori principali e secondari della rete dei canali derivati dal Canale Cavour, di modo che possano ricevere e dispensare le maggiori portate di acqua convogliate dal Canale Elena;

4° costruzione di un diramatore per l'Alto Novarese;

5° costruzione di nuovi diramatori secondari e di tronchi di allacciamento nella rete dei Canali Cavour;

6° sistemazione ed ampliamento degli ultimi due tronchi del Canale Cavour, per

renderli atti a convogliare la maggiore portata, e costruzione del relativo scaricatore in Ticino;

7° prolungamento nella Barraggia Vercellese dei canali della Mandria e Depretis, per l'irrigazione della Barraggia.

Per la esecuzione di tali lavori è prevista, in complesso, la spesa di lire 6.500.000.000 che, in relazione al tempo che tale soluzione implicherà, viene ripartita in quattro esercizi finanziari.

La indilazionabilità della esecuzione delle ulteriori opere necessarie per fare entrare in esercizio il nuovo canale appare manifesta per molteplici motivi: per motivi di carattere economico-finanziario, poichè ogni ulteriore ritardo nell'ultimazione dei lavori dilazionerebbe il raggiungimento di quegli auspicati vantaggi, cui accenna la relazione governativa al disegno di legge; per motivi di carattere tecnico, perchè una eventuale sospensione dei lavori, o quanto meno una riduzione del loro ritmo, porterebbe in condizioni precarie le importanti opere già eseguite, particolarmente quelle in terra, e provocherebbe pertanto in prosieguo altra notevole spesa per i necessari ripristini; per motivi di carattere sociale, dato che la prosecuzione dei lavori consentirà l'assorbimento di rilevante mano d'opera.

In proposito, posso assicurare la Commissione che mi sono portato personalmente sul posto l'estate decorsa e che mi sono reso conto non soltanto dell'importanza, ma anche della urgenza dell'opera, in quanto ho veduto che per la conservazione dell'intonaco dei canali si era costretti a farvi affluire le acque piovane, onde impedirne lo sgretolamento.

Perciò il disegno di legge in esame è da approvarsi con la maggiore possibile sollecitudine. Il Ministro proponente, però, con sua nota n. 3725 del 16 corrente, ha comunicato al Presidente della 7ª Commissione permanente del Senato che la concessione per la utilizzazione della progettata diga di sbarramento in Ticino per la produzione dei previsti 70-80 milioni di chilowattora annui, è stata richiesta dalla società di elettricità Vizzola; e che pertanto appare conveniente la inserzione di apposita disposizione nel disegno di legge, che preveda la possibilità che all'opera

di sbarramento provveda la concessionaria con il concorso, da parte del Demanio, nella relativa spesa, in misura che non dovrebbe, in ogni caso, superare la metà del costo dell'opera.

Accogliendo tale proposta si dovrebbe inserire nel disegno di legge un articolo aggiuntivo del seguente tenore:

« Qualora alla costruzione dell'opera di sbarramento sul Ticino sia provveduto da altri, per utilizzare l'opera medesima ai fini della produzione di energia elettrica, l'Amministrazione delle finanze, Direzione generale del demanio, è autorizzata a concorrere, con i fondi di cui all'articolo 1, nella relativa spesa, per una quota non superiore alla metà del costo dell'opera.

« All'approvazione della relativa convenzione sarà provveduto con decreto del Ministero delle finanze ».

Siffatta disposizione appare conveniente, perchè una concessione accordata nei termini accennati porterebbe ad una riduzione nella spesa complessiva delle opere previste per il Canale Elena, pure assicurando, al termine della concessione, il passaggio dell'opera di sbarramento in proprietà del Demanio dello Stato, ai sensi del testo unico 11 dicembre 1933, n. 1775.

Qualche preoccupazione è sorta per il dubbio che la pratica da svolgere per la concessione porti ad un ulteriore ritardo dell'inizio dell'opera di sbarramento sul Ticino; e di ciò abbiamo chiesto al Ministro chiarimenti ed assicurazioni, affinchè questo pericolo sia in modo assoluto evitato.

L'onorevole Vanoni ci ha autorizzato ad assicurare l'onorevole Commissione che le pratiche del caso saranno condotte in modo che i lavori di costruzione della diga di sbarramento saranno iniziati prima della fine del corrente anno; e che perciò prega la Commissione di voler approvare il disegno di legge, con l'aggiunta accennata, con la maggiore urgenza.

Vi proponiamo, pertanto, onorevoli colleghi, di approvare il disegno di legge con l'aggiunta indicata.

PRESIDENTE. Desidero accennare alla importanza di quest'opera, di cui mi sono occupato quando ero al Ministero dei trasporti. Qui ci troviamo in una condizione caratteri-

stica, in cui l'utilizzazione delle acque serve al duplice scopo di irrigazione di una quantità cospicua di terreni (sono circa 40 mila ettari) e di una notevole produzione di energia elettrica (circa 70 milioni di chilowattora). Siamo nel campo particolare della utilizzazione di energia a larga portata ma a basso salto. Prima di questa progettazione, in Italia, non vi era che un solo coraggioso esempio di questo sistema, cioè l'opera di sbarramento del Tevere a Castel Giubileo. Mi ero appassionato all'opera e mi sarebbe piaciuto che questa energia elettrica fosse passata in uso alle Ferrovie dello Stato. Avevo a tale scopo intavolato delle trattative con il ministro Vanoni; ma le cose sono andate in maniera diversa. Comunque, intendo sottolineare che la costruzione della diga di sbarramento costituisce un'opera di ingegneria di avanguardia che apre all'Italia la possibilità di un grande sviluppo nella costruzione di dighe, in quanto in base all'esito di questo esperimento si potranno in seguito fare degli sbarramenti sul Po, sull'Adige e su altri fiumi.

CAPPELLINI. Questo nuovo sistema dà una maggiore possibilità di utilizzazione?

PRESIDENTE. Sì, queste opere sono utilizzate in maniera tale che il rendimento è molto alto, del valore dell'80 per cento. Ora è interessante un'altra questione: in precedenza la costruzione di sbarramenti a basso salto era costosissima, perchè si dovevano fare delle profonde fondazioni nel fiume, in modo da tener conto delle piene, con argini molto robusti. Si pensò, allora, di costruire le dighe in alta montagna utilizzando degli alti salti. Oggi, però, costruire una centrale a due mila metri costa più che sbarrare, ad esempio, il Tevere. Non solo, ma queste opere di sbarramento sul Ticino, che importano la spesa di 6 miliardi e mezzo, sono di una grande utilità in quanto danno una maggiore produzione agricola; la stessa relazione governativa parla di 500 mila quintali annui di risone, di 40 mila quintali di foraggio e di 200 mila quintali di granoturco...

CAPPELLINI. Le centrali a basso salto richiedono grande abbondanza di acqua?

PRESIDENTE. Sì, e nelle centrali a basso salto le turbine debbono essere regolabili e soprattutto il ponte di sbarramento deve

essere molto robusto per trattenere le acque del fiume.

Riprendendo il discorso, debbo far rilevare che queste opere costituiscono investimenti molto produttivi anche se inizialmente importano una spesa abbastanza rilevante; la stessa relazione governativa, del resto, afferma che l'Amministrazione, per canoni di concessione di acqua, avrà un maggior introito di circa mezzo miliardo di lire. Il relatore ha già detto che con la costruzione di questo sbarramento sul Ticino si produrranno altri 70 milioni di chilowattora annui, che, a venderli onestamente a lire 10 a chilowattora, quale è il prezzo normale delle grandi imprese, danno un risultato di circa 700 milioni. Quindi se vi è un migliore investimento in denaro, è proprio questo, che, come ripeto, costituisce un impiego di capitali molto redditizio che apporta benessere e ricchezza al nostro Paese.

CAPPELLINI. È un peccato che queste leggi vengano a spizzico senza un piano organico e completo.

PRESIDENTE. È nostra intenzione di sollecitare il Ministero dei lavori pubblici, perchè, prima che sia presentato il bilancio, esamini con una più ampia visione tutti i problemi dei lavori con particolare riferimento a questi redditizi investimenti di capitali.

BUIZZA. Desidero rilevare che si tratta di impieghi di acqua a due usi: produzione di energia industriale ed irrigazione. Ora, tra questi due usi purtroppo non si va d'accordo, perchè proprio nel periodo nel quale l'irrigazione ha bisogno di acqua, nel periodo estivo, cioè, l'energia non è così pregiata come negli altri periodi. Si cerca di produrne appena appena l'indispensabile e soprattutto si cerca, quindi, di accumularla: questo va a danno dell'irrigazione.

Ora debbo fare una raccomandazione, cioè di vedere se si può attuare un coordinamento tra l'impiego industriale e l'impiego agricolo dell'acqua in modo che non abbia a soffrirne l'agricoltura.

PRESIDENTE. Il ragionamento del senatore Buizza sarebbe giusto, ed è giusto, quando si parla di serbatoi, perchè in tal caso l'industriale ha tendenza ad accumulare l'acqua quando ce n'è poca e di buttarla via quando è abbondante. Senonchè qui ci troviamo proprio

nella caratteristica condizione di impianti che non hanno serbatoi, ma sono dei canali.

BUIZZA. C'è il Lago Maggiore.

PRESIDENTE. È poca cosa perchè il salto è sempre piccolo.

BUIZZA. L'escursione prevista è nei limiti di metri 0,80 sopra e di metri 0,30 sotto lo zero dell'idrometro di Sesto Calende per le acque del Lago Maggiore, dal quale l'acqua viene avviata per il Ticino. Ad un certo punto del fiume vi è lo sbarramento con il conseguente salto che viene utilizzato per la produzione di energia. Segue il canale di scarico dal quale si derivano i 70 metri cubi al secondo. Ora l'inconveniente da me lamentato non avverrà in inverno: difatti l'inverno scorso non è avvenuto nemmeno per il Lago d'Iseo, perchè tutti i serbatoi alpini hanno funzionato ad acqua fluente senza consumare un litro dell'acqua immagazzinata, in quanto le portate dell'Oglio sono state notevoli. L'inconveniente può avvenire nel periodo di siccità, che è il periodo che interessa l'agricoltura: può avvenire cioè che si trovi svasato il Lago Maggiore, si trovi cioè a meno 0,30 sotto lo zero dell'idrometro di Sesto Calende. Questo è un caso che è sempre avvenuto, che avviene e che sempre avverrà se non si attuerà il coordinamento — e so che è stata costituita presso il Ministero dei lavori pubblici o presso quello dell'agricoltura una Commissione con questo compito — degli usi industriali e degli usi agricoli. Quindi, per evitare un eventuale conflitto, sarebbe opportuno che venisse già previsto nella concessione industriale che l'uso agricolo ha la preminenza sulla produzione di energia elettrica. Dico questo perchè ammaestrato dall'esperienza, in quanto è un inconveniente accaduto nel periodo di siccità degli anni scorsi per il Lago d'Iseo, per cui è stata molto ridotta l'irrigazione per migliaia e migliaia di ettari nelle provincie di Brescia, Bergamo e Cremona. Nel 1944, dopo il famoso attacco aereo ad una diga di un affluente del Reno, attacco aereo che distrusse la diga e che fece allagare una quantità enorme di superficie di terreno e le stesse miniere della Ruhr, venne da Roma (allora eravamo nell'aprile del 1944) l'ordine di non riempire i serbatoi alpini fino al massimo ma di tenerli sulla metà perchè si temevano le conseguenze di eventuali attacchi

acerei. Di questa disposizione abbiamo risentito subito i benefici nell'irrigazione, perchè tutte le acque che si sarebbero accumulate nei mesi di maggio, giugno e luglio, in cui si hanno le piogge primaverili, lo sgelo delle nevi e l'apporto dei ghiacciai, non vennero fermate in alto e vennero sfruttate per l'agricoltura. È questo un esempio che porto per dimostrare la legittimità della richiesta da me precedentemente formulata.

CANEVARI, *relatore*. All'onorevole Buizza debbo dare dei chiarimenti molto tranquillanti: i limiti che il collega ha ricordato, di metri 0,80 sopra e di metri 0,30 sotto lo zero dell'idrometro di Sesto Calende, sono i limiti che aveva previsto in un suo primo studio l'ingegner Gattico, limiti che non hanno niente a che fare con quelli odierni; la situazione è completamente cambiata.

BUIZZA. Mi sono richiamato a quei limiti per riferirmi all'escursione.

CANEVARI, *relatore*. Oggi la derivazione è collegata strettamente con l'opera di regolazione delle acque del Lago Maggiore. Vi è una diga che è destinata esclusivamente al regolamento delle acque del lago, poi vi è la seconda diga di presa che è fatta a valle, onde è assicurato in modo costante l'afflusso dell'acqua; è detto anche nella relazione: « si è avuta la possibilità (con la costruzione della diga della Miorina di regolazione del lago attraverso il Ticino) di regolare le acque del lago tra limiti bene più estesi di quelli preesistenti negli accennati progetti del Gattico e dell'Amministrazione dei Canali Cavour, tanto da poter disporre di un invaso regolato di almeno 400 milioni di metri cubi, e da poter far defluire in Ticino portate estive costanti comprese tra 240 e 280 metri cubi al secondo, e portate gemali costanti comprese tra 120 e 150 metri al secondo ». In un primo tempo si pensava di derivare dal Ticino non più di 20 metri cubi al secondo, mentre con questa opera l'entità della derivazione è di 70 metri al secondo. In un primo tempo, infatti, il Canale Elena non doveva essere un canale a sè ma l'alimentatore del Canale Cavour.

Per quanto si riferisce agli interessi dell'agricoltura debbo far presente che qui non è l'interesse dell'agricoltura che è dipendente o in sottordine dell'interesse dell'industria, è

viceversa. Dal luogo dove dobbiamo fare lo sbarramento al luogo dove il canale comincia ad avere la sua pendenza regolare come canale di irrigazione vi è una differenza di livello tale, 6 metri, che consente, come ha ben precisato il nostro Presidente, di utilizzare l'acqua prima che essa passi al servizio dell'agricoltura, di utilizzarla cioè a fine di produzione di energia elettrica.

BUIZZA. Osservo che può darsi che si debba ricorrere alle acque che nell'inverno vengono raccolte nel lago prima dell'estate, se la primavera è molto seccitosa. L'inserimento tra la diga del lago e l'utilizzazione irrigua di un impianto a carattere industriale non deve influire sulla agricoltura nel senso che la regolazione delle acque deve essere dominata dai Consorzi di irrigazione e non dall'industria interposta.

TOSELLI. Mi rendo conto perfettamente delle preoccupazioni del collega Buizza e mi domando perchè, per evitare ogni cosa, l'utilizzazione industriale non viene fatta dal Demanio che fa il canale irriguo. Il Demanio potrebbe poi dare la concessione ad una ditta privata con tutte le clausole necessarie per la difesa degli interessi dell'agricoltura.

Non voglio accentuare quanto è stato già accennato dall'onorevole relatore. Tra l'altro si è detto che la qualità dei terreni giustifica una maggiore quantità di irrigazione per l'uno o per l'altro, ma poichè il quantitativo di acqua varia da un litro a un litro e mezzo per ettaro, ve ne è abbondanza veramente notevole.

Un altro accenno è stato fatto sui vantaggi economici che si possono ottenere, vantaggi che sono calcolati in base al maggior rendimento dei terreni che beneficiano dell'irrigazione. Il Demanio spende sei miliardi e mezzo e l'amministrazione trarrà per canoni di concessione di acqua un maggior introito di circa mezzo miliardo di lire.

Restan solo le preoccupazioni per l'influenza dell'impianto industriale sull'agricoltura, ma ci si può cautelare con disposizioni preventive, oppure adottando la proposta da me fatta all'inizio del mio intervento.

MEACCI. Noi siamo d'accordo con le osservazioni del senatore Toselli e non abbiamo niente in contrario per la approvazione di

questo disegno di legge. Osservo però che l'articolo aggiuntivo proposto vincola la legge alla volontà della società concessionaria. È vero che c'è una promessa del ministro Vanoni che dice che i lavori verranno iniziati prima della fine dell'anno, ma questa è solo una promessa. Non solo noi vorremmo averne la certezza, ma vorremmo anche che i lavori venissero portati a termine in breve tempo. Questa legge rimarrebbe inoperante se la società concessionaria non rispettasse gli impegni presi.

Mi domando inoltre quanto costerà la diga.

PRESIDENTE. Lo Stato con sei miliardi e mezzo fa tutti i lavori di sua competenza.

CANEVARI, relatore. Lo stanziamento di sei miliardi e mezzo comprende il completamento di tutte le opere, ivi incluse le costruzioni dello sbarramento. Con la variante proposta si mira a spendere meno e lo Stato potrebbe utilizzare in altre opere le economie che conseguirebbe con la concessione.

MEACCI. E la società concessionaria con che cosa contribuisce?

CANEVARI, relatore. Do lettura dell'articolo aggiuntivo: « Qualora alla costruzione delle opere di sbarramento sul Ticino sia provveduto da altri per utilizzare le opere medesime ai fini della produzione di energia elettrica, l'Amministrazione delle finanze (Direzione generale del Demanio) è autorizzata a concorrere, con i fondi di cui all'articolo 1, nella relativa spesa, per una quota non superiore alla metà del costo dell'opera ».

PRESIDENTE. Se non viene data nessuna concessione, il Demanio opera con i fondi stanziati con questa legge ed esercita anche l'industria elettrica. In caso che la domanda ad altri, contribuisce solo alla metà del costo dell'opera.

CAPPELLINI. Se questo sbarramento verrà utilizzato a scopo industriale, il Demanio concorrerà fino alla metà della spesa, ma io mi domando perchè l'erario debba incorrere in questa spesa che potrebbe rimanere tutta a carico dell'impresa assuntiva.

PRESIDENTE. Bisogna distinguere tra una diga destinata solo alla irrigazione e una diga che consente anche l'utilizzazione per l'energia elettrica. Per la prima evidentemente si spenderebbe di meno. Se interviene

un'utilizzazione per l'energia elettrica, la diga costa di più. E lo Stato, dando la concessione, contribuisce solo per la metà.

Nessun altro facendo osservazioni, dichiaro chiusa la discussione generale.

Pongo in votazione il passaggio agli articoli. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Art. 1.

È autorizzata la spesa di lire 6.500.000.000 per la prosecuzione ed il completamento del canale demaniale Regine Elena e per le relative opere di sbarramento sul Ticino.

La spesa di cui al precedente comma sarà stanziata sul bilancio della spesa del Ministero delle finanze in ragione di lire 700.000.000 per l'esercizio 1951-52, di lire 2.200.000.000 per l'esercizio 1952-53, di lire 2.000.000.000 per l'esercizio 1953-54, e di lire 1.600.000.000 per l'esercizio 1954-55.

(È approvato).

CANEVARI, relatore. Do nuovamente lettura dell'articolo aggiuntivo che dovrebbe divenire l'articolo 2 del disegno di legge:

« Qualora alla costruzione dell'opera di sbarramento sul Ticino sia provveduto da altri per utilizzare l'opera medesima ai fini della produzione di energia elettrica, l'Amministrazione delle finanze (Direzione generale del demanio) è autorizzata a concorrere, con i fondi di cui all'articolo 1, nella relativa spesa, per una quota non superiore alla metà del costo dell'opera.

« All'approvazione della relativa convenzione sarà provveduto con decreto del Ministro delle finanze ».

MEACCI. Mi sembra che parlare di utilizzazione per energia elettrica, significhi modificare lo scopo del disegno di legge:

BUIZZA. Propongo di aggiungere dopo le parole: « della produzione di energia elettrica », le altre: « senza pregiudizio degli interessi della agricoltura ».

CANEVARI, relatore. Accolgo le osservazioni e i suggerimenti dei senatori Meacci e Buizza e propongo di modificare nel modo seguente l'articolo aggiuntivo:

Art. 2.

Qualora alla costruzione dell'opera di sbarramento sul Ticino sia provveduto da altri per utilizzare l'opera medesima anche ai fini della produzione dell'energia elettrica, senza pregiudizio delle esigenze della irrigazione, l'Amministrazione delle finanze (Direzione generale del demanio), è autorizzata a concorrere, con i fondi di cui all'articolo 1, nella relativa spesa, per una quota non superiore alla metà del costo dell'opera.

All'approvazione della relativa convenzione sarà provveduto con decreto del Ministro delle finanze.

CAPPELLINI. Mi sembra più opportuno varare il disegno di legge nel testo originale, proposto dal Ministro. Se in periodo successivo si presenterà l'esigenza di uno sfruttamento a scopo industriale, in quel momento si potrà riesaminare la situazione.

PRESIDENTE. Faccio presente che vi è la necessità, quando si comincia la costruzione di una diga, di sapere se deve servire solo per irrigazione o se deve essere anche sfruttata per la produzione di energia elettrica. Basta uno spostamento di 20, 30 metri per rendere impossibile la utilizzazione industriale.

TOSELLI. Io credo che l'osservazione del senatore Cappellini sia chiarificata dal fatto che il Ministro delle finanze ci chiede l'inserzione di questo articolo aggiuntivo in quanto ha già assunto impegni appunto per poter iniziare i lavori prima della fine del 1951.

BUIZZA. La diga agli effetti dell'irrigazione può essere collocata ad una certa quota lungo l'alveo del Ticino. Però, siccome al di sopra del punto in cui la diga dovrebbe essere costruita per gli scopi irrigui c'è la possibilità di effettuare un salto, è evidente che la diga verrà spostata e costruita più a nord, se si vuole utilizzare per l'energia elettrica.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'articolo aggiuntivo proposto dal senatore Canevari, che diviene articolo 2. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 2 che diviene articolo 3:

Art. 3.

Alla copertura degli oneri derivanti dalla applicazione della presente legge nell'esercizio 1951-52 sarà provveduto mediante riduzione dello stanziamento iscritto al capitolo 453 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'indicato esercizio.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 3 che diviene articolo 4:

Art. 4.

Il Ministro per il tesoro è autorizzato ad apportare con propri decreti le variazioni di bilancio occorrenti per l'attuazione della presente legge, che entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

Propongo di sopprimere le parole: « che entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* », per mantenere l'antica abitudine della Commissione di usare il meno possibile della facoltà di fare entrare le leggi in vigore il giorno successivo alla loro pubblicazione, onde rispettare nel modo più esatto il disposto costituzionale, che fissa in quindici giorni a partire dalla pubblicazione il normale periodo di vacazione e consente deroghe solo in casi di eccezionale urgenza.

Pongo in votazione l'emendamento soppressivo da me proposto. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Metto ai voti l'articolo 4 con questa modificazione. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Discussione e approvazione del disegno di legge:

« Agevolazioni a favore di alcune categorie della gente di mare » (N. 1886).

PRESIDENTE. Segue all'ordine del giorno la discussione del disegno di legge: « Agevolazione a favore di alcune categorie della gente di mare ».

TOMMASINI, *relatore*. Prima di esprimere il mio parere sul disegno di legge, desidero domandare all'onorevole Sottosegretario di Stato per la marina mercantile — e credo con ciò di interpretare il desiderio della intera Commissione — se il disegno di legge in esame ha avuto il consenso del sindacato delle categorie marittime interessate.

TAMBRONI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Non solo il provvedimento in esame ha avuto il consenso delle categorie interessate, ma è stato addirittura da queste sollecitato.

TOMMASINI, *relatore*. Dopo l'esplicita dichiarazione del Sottosegretario di Stato, non mi resta che darvi lettura della relazione ministeriale, con cui è stata accompagnata la presentazione del disegno di legge, relazione con cui concordo pienamente e che illustra con tutta chiarezza la portata e le finalità del disegno di legge:

«Onorevoli senatori, l'accluso schema di disegno di legge contempla agevolazioni a favore dei motoristi navali nonché dei padroni marittimi imbarcati su unità da pesca. A questi ultimi si riferisce appunto l'articolo 1, il quale si ricollega all'articolo 4 del regio decreto-legge 14 aprile 1927, n. 616. In base a tale ultima norma il Ministro per la marina mercantile può autorizzare il marittimo preposto al comando di nave addetta alla pesca, il quale abbia il titolo professionale di padrone, ad oltrepassare, per eventuali campagne di pesca, i limiti del Mediterraneo.

«Si ravvisa ora opportuno dare la possibilità ad elementi che hanno acquistato larga esperienza di comando in navigazioni oceaniche di imbarcare al comando o in qualità di primo ufficiale su unità destinate alla pesca atlantica senza bisogno di un'autorizzazione particolare di volta in volta. Tale possibilità, per altro, è limitata, dall'articolo 1 dello schema, alle zone oceaniche nelle quali i patentati padroni marittimi abbiano effettuato almeno dodici mesi di navigazione quali addetti alla direzione nautica o al comando di guardia.

«L'articolo 2 del qui accluso disegno di legge tende a dare ai motoristi un giusto riconoscimento del servizio prestato durante la guerra esercitando, per considerevole durata, le loro funzioni nei riguardi di apparati mo-

tori di potenza superiore a quella consentita dalle norme in vigore. Tale deroga era stata resa necessaria dalla eccezionale situazione bellica che aveva ridotto di molto la disponibilità di macchinisti per motonavi. D'altra parte l'articolo stesso, richiedendo il requisito di un considerevole tirocinio già effettuato, ha tenuto presenti le garanzie necessarie della sicurezza della navigazione.

«La disposizione dell'articolo 3 ha un precedente nella disposizione dell'articolo 2 della legge 16 giugno 1938, n. 1030, che — già in vigore per un triennio — fu prorogata con la legge 4 luglio 1941, n. 787, per la durata di cinque anni.

«Le esigenze che stavano a base della precedente norma non possono dirsi scomparse, poichè malgrado il tempo trascorso dall'epoca in cui furono istituiti i vari titoli professionali marittimi riferentisi ai motori a combustione interna (legge 20 giugno 1935, n. 1320), molto spesso l'esercizio di unità munite di motori a combustione interna è ostacolato dalla scarsa disponibilità di personale di macchina.

«Si rende quindi indispensabile, in varie circostanze, di autorizzare l'imbarco di motoristi navali di prima o di seconda classe che, in base agli articoli 11 e 12 della citata legge n. 1320, non potrebbero assumere la direzione di motori che superino, rispettivamente, la potenza massima di 400 o di 200 cavalli asse.

«Per far fronte alle predette esigenze si è predisposta la norma contenuta nell'articolo 3, la quale attribuisce al Ministero della marina mercantile la facoltà di consentire, in caso di necessità, determinate deroghe ai limiti di potenza, sia per i motoristi navali di prima classe che per quelli di seconda classe.

«In rapporto alle varie esigenze, mentre per i motoristi navali di prima classe si è seguito lo stesso criterio della legge 16 giugno 1938, n. 1030, di raddoppiare, cioè, le potenze previste dalla legge 20 giugno 1935, n. 1320, per i motoristi navali di seconda classe detto criterio è stato seguito nei riguardi dei velieri muniti di motore a combustione interna come mezzo di propulsione ausiliaria e delle navi addette al trasporto di passeggeri, ma non anche nei confronti delle unità adibite a trasporto di merci od alla pesca,

per le quali, invece, è apparso necessario elevare a 300 cavalli asse il limite, già fissato, di 100 cavalli asse.

« Il Ministero della pubblica istruzione ha chiesto che nell'articolo 3 dello schema venga previsto che la facoltà ivi attribuita al Ministro della marina mercantile duri fino alla emanazione del Regolamento per l'esecuzione del Codice della navigazione o, comunque, per un periodo di non oltre tre anni dall'entrata in vigore della legge. Nel fissare il limite di durata della predetta facoltà si è dovuto peraltro aver riguardo soltanto al decorso del triennio, poichè mentre da un canto non è lecito sperare che le esigenze cui scoccorre l'articolo 3 possano venir meno in epoca anteriore, l'emanazione del Regolamento è, d'altro canto, così imminente da potersi senz'altro presumere che essa precederà addirittura il perfezionamento del disegno di legge cui si riferisce.

« Nel caso, peraltro, che tale disegno si perfezioni in data anteriore, non si mancherà di coordinare con esso il testo del Regolamento ».

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, passo all'esame e all'approvazione degli articoli, di cui do lettura:

Art. 1.

I marittimi muniti di patente di padrone, i quali, alla data di pubblicazione della presente legge, abbiano effettuato almeno dodici mesi di navigazione fuori del Mediterraneo quali addetti alla direzione nautica o al comando di guardia su unità destinate alla pesca atlantica, possono imbarcare con le stesse funzioni sulle unità adibite a tale servizio nelle zone in cui abbiano compiuto la navigazione suddetta.

VOCCOLI. A nome anche dei miei compagni di Gruppo chiedo che il periodo di dodici mesi stabilito in questo articolo, ed anche nel successivo articolo 2, sia ridotto alla metà, cioè a sei mesi.

TAMBRONI, Sottosegretario di Stato per la marina mercantile. Il Governo è contrario a questa proposta per la semplice considerazione che è imminente la pubblicazione del Rego-

lamento, già completato in ogni sua parte; sarebbe pertanto perfettamente inutile, se non addirittura dannoso, approvare la concessione del beneficio di cui all'articolo 1 in forme diverse da quelle proposte, perchè si verrebbero a danneggiare i diritti quesiti dei marittimi che già si trovano nelle condizioni richieste.

VOCCOLI. Dopo le dichiarazioni dell'onorevole Sottosegretario, ritiriamo la nostra proposta.

PRESIDENTE. Non facendosi altre osservazioni, pongo in votazione l'articolo 1 nel testo di cui è stata già data lettura. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Art. 2.

I marittimi in possesso del grado di motorista navale di prima oppure di seconda classe, previsto dagli articoli 11 e 12 della legge 20 giugno 1935, n. 1320, i quali, nel periodo dal 10 giugno 1940 all'8 maggio 1945, abbiano effettuato almeno dodici mesi di navigazione su navi mercantili nazionali, anche se appartenenti al naviglio ausiliario dello Stato, quali addetti alla direzione od al comando di guardia di motori a combustione interna di potenza superiore, rispettivamente, a 400 ed a 200 cavalli asse, possono prendere imbarco con le stesse funzioni su unità adibite al trasporto di merci o alla pesca od al rimorchio, munite di motori dello stesso tipo e di potenza non superiore a quella dei motori al cui servizio furono adibiti nel periodo suddetto.

VOCCOLI. A questo articolo, anche a nome dei miei compagni di Gruppo, propongo la soppressione delle parole « dello stesso tipo », perchè tecnicamente i tipi di motori sono in continua trasformazione.

TOSELLI. Si potrebbe allora dire « della stessa potenza ».

TAMBRONI, Sottosegretario di Stato per la marina mercantile. Nell'articolo in esame importante è mantenere inalterata la dizione « di potenza non superiore a quella dei motori al cui servizio furono adibiti nel periodo suddetto »: non sono perciò contrario ad eventuali modifiche che ne migliorino il contenuto dal punto di vista tecnico.

Voglio tuttavia far rilevare che in genere in Italia si usano motori dello stesso tipo, che sono quelli fabbricati principalmente dalla F.I.A.T.

VOCOLI. Ma nulla vieta che in seguito tali tipi di motore possano essere modificati o trasformati.

PRESIDENTE. Dal punto di vista tecnico l'obiezione del collega Voccoli ha la sua importanza. Infatti non è esatto parlare di motori dello stesso tipo. Lo posso dire per esperienza diretta, avendo collaudato parecchi motori navali, cominciando da quelli dei giroscopi del *Conte di Savoia*. Per determinare il tipo di motore, dobbiamo considerare, ad esempio, il numero dei giri d'elica, al fine di stabilire la velocità angolare; poi occorre scegliere tra i motori a due tempi o a quattro tempi, ad iniezione solida e così via. In sostanza si tratta sempre degli stessi motori a combustione interna, però si distinguono in motori veloci, motori lenti, motori leggeri, motori pesanti, ecc.

Pertanto, accogliendo in parte la proposta del senatore Voccoli e dell'onorevole Sottosegretario, propongo di sopprimere, senza aggiungere altro, le parole « dello stesso tipo ».

TOMMASINI, relatore. O io o voi — ma certamente io — sbagliamo. Per me la legge è precisa in questo senso: che vuole abbinare il tipo e la potenza. Il collega Voccoli invece vuole conservare la potenza ma non il tipo. Ora, tutte le affermazioni che si son fatte a questo riguardo tecnicamente danno garanzie sufficienti, perchè voi siete dei tecnici ed io no; ma lasciatemi rilevare che, indubbiamente, anche a parità di potenza vi possono essere tipi di motori di tale diversità da richiedere una particolare attitudine ed una particolare esperienza.

PRESIDENTE. Allora si potrebbe meglio dire, invece che « dello stesso tipo », « di tipo analogo ».

Ad esempio, in Inghilterra una barca da pesca ha un motore costruttivamente diverso da quello italiano, per le caratteristiche proprie dei motori costruiti dalle varie ditte.

TOMMASINI, relatore. Io ritengo che la garanzia voluta dalla legge sia proprio di carattere cautelativo, e perciò ispirata ad una certa saggezza. Comunque dichiaro di

appoggiare l'ultima proposta avanzata dall'onorevole Presidente, cioè di sostituire le parole « di tipo analogo » alle altre « dello stesso tipo ».

VOCOLI. Sono d'accordo su quest'ultima proposta.

PRESIDENTE. Se non si fanno altre osservazioni pongo in votazione l'articolo 2, di cui è stata data lettura, sostituendo però alle parole « dello stesso tipo », le altre « di tipo analogo ».

Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Art. 3.

Il Ministro per la marina mercantile, quando le esigenze della navigazione e dell'industria peschereccia lo giustifichino, può consentire, per il periodo di tre anni a partire dal giorno dell'entrata in vigore della presente legge:

1° che i motoristi navali di prima classe, di cui all'articolo 11 della legge 20 giugno 1935, n. 1320, conducano motori di potenza superiore ai 400, ma non ai 500 cavalli-asse installati come unico mezzo di propulsione su navi adibite al trasporto di merci o alla pesca o al rimorchio, nonchè motori a combustione interna o a scoppio di potenza superiore ai 200 ma non ai 400 cavalli-asse, installati sulle navi di cui al penultimo comma del citato articolo 11;

2° che i motoristi navali di seconda classe, di cui all'articolo 12 della stessa legge 20 giugno 1935, n. 1320, conducano motori a combustione interna ed a scoppio, di potenza superiore ai 200, ma non ai 400 cavalli-asse installati su velieri come mezzo di propulsione ausiliaria, oppure, motori a combustione interna od a scoppio, installati a bordo come unico mezzo di propulsione, di potenza superiore ai 100 ma non ai 300 oppure ai 200 cavalli-asse, a seconda che si tratti di navi e galleggianti adibiti al trasporto di merci entro il Mediterraneo od alla pesca oppure di navi e galleggianti adibiti al trasporto di passeggeri, fermi per questi ultimi, gli altri limiti di cui al suddetto articolo 12.

A questo articolo mi permetterei di fare una osservazione di carattere tecnico. Innanzi tutto i motori a scoppio, cioè quelli a benzina,

non esistono praticamente nella navigazione marittima se non in casi particolari di imbarcazioni sportive o di motoscafi. Un motore a benzina di media potenza è sempre molto più costoso di un motore della stessa potenza che sia invece del tipo Diesel.

Noi definiamo in via generale — mi dispiace che non ci sia in questo momento il collega professor Panetti, che potrebbe confortarmi in questa definizione — motore a combustione interna tanto il motore ad iniezione di nafta, che si denomina generalmente motore Diesel, quanto il motore a carburazione con miscela di benzina ed aria che denominiamo più semplicemente motore a scoppio.

TOMMASINI, *relatore*. A mio avviso noi qui ci troviamo più che in un campo squisitamente tecnico in un campo di interpretazione linguistica.

PRESIDENTE. Mi permetto di ripetere che, in linea strettamente tecnica, per motore a combustione interna si intende sia un motore ad iniezione che un motore a carburazione e cioè a scoppio. Questi sono i termini tecnici. Sia il motore con carburatore (a scoppio), sia il motore con pompa di iniezione (Diesel), sono motori a combustione interna. A mio avviso, pertanto, sopprimendo in questo articolo le parole « o a scoppio » si fa una precisazione tecnica molto importante. Un motore a scoppio della potenza prevista in questo articolo, non l'ho visto mai e non lo vedrò mai, nel campo del piccolo cabotaggio mercantile.

TAMBRONI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Si potrebbe forse dire « motori in genere a combustione interna ».

PRESIDENTE. Rinnovo la mia proposta di sopprimere le parole « o a scoppio » ovunque ricorrano nell'articolo, senza che ciò dia luogo ad equivoci. Con questa interpretazione facciamo intendere chiaramente che riteniamo motori a combustione interna, di qualunque tipo, sia a combustione liquida che a carburazione, e cioè, sia con carburatore oppure con pompa di iniezione, tanto il Diesel quanto quello a scoppio. In questo modo l'interpretazione è corretta, e non vi sono più dubbi.

VOCOLI. Non si potrebbe definire il tipo in cavalli ?

PRESIDENTE. Non posso intervenire, poichè vige a questo proposito un concetto tecnico che non vorrei toccare.

Allora, se nessun altro domanda di parlare, pongo in votazione l'articolo 3, di cui si è già data lettura, sopprimendo in esso, ogni volta che ricorrono, le parole « o a scoppio ». Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Pongo ora in votazione il disegno di legge nel suo complesso. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Discussione e rinvio del disegno di legge: « Concessione di un concorso straordinario dello Stato nella spesa per il raddoppio del binario del tronco Barra-Torre Annunziata della ferrovia Circumvesuviana in concessione all'industria privata » (N. 1841).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Concessione di un concorso straordinario dello Stato nella spesa per il raddoppio del binario del tronco Barra-Torre Annunziata della ferrovia Circumvesuviana in concessione all'industria privata ».

Ha facoltà di parlare il relatore, senatore GENCO.

GENCO, *relatore*. La ferrovia Barra-Torre Annunziata, nel punto più importante del suo percorso, è a semplice binario; si impone, perciò, per la necessità del traffico, che richiede un servizio più intenso e più rapido, il suo raddoppio. Alla sua costruzione provvederà la Società strade ferrate meridionali, con propri mezzi e a proprie spese. Senonchè è stato rilevato che, dovendosi costruire il doppio binario, era utile fare delle opere che impedissero l'ingorgo del traffico, soprattutto perchè la ferrovia, in tre grossi centri della provincia di Napoli, e precisamente a San Giorgio a Cremano, a Resina e a Portici passa proprio in mezzo alle piazze. A San Giorgio a Cremano la ferrovia attraversa la piazza Garibaldi, a Portici attraversa la famosa strada che va a Bellavista, strada sistemata a villini da un lato e dall'altro, che è una delle più

belle strade della Campania. A Resina la ferrovia attraversa proprio la piazza di Pugliano, per cui quando si passa con la ferrovia si può assistere al mercato disseminato metà da una parte e metà dall'altra della piazza; e con il passaggio di circa 100 treni giornalieri voi potete immaginare cosa accade dei relativi passaggi a livello se il traffico viene chiuso per soli 5 minuti ogni treno: sono 500 minuti di chiusura dei passaggi a livello, che recano un disturbo di non poco conto al traffico.

La Società strade ferrate meridionali ha pertanto ritenuto opportuno, anche in seguito alle sollecitazioni dei Comuni interessati, di costruire delle opere che eliminino tali passaggi a livello, opere il cui importo è di circa 700 milioni. Dall'importo di queste opere andava detratto però l'importo del doppio binario per questi tratti appunto considerati, il che riduceva la spesa a circa 630 milioni.

Il Ministero dei trasporti ha proposto una forma di finanziamento che non è stata ritenuta opportuna dal Presidente della 5ª Commissione del Senato. Secondo il Ministero i 630 milioni dovrebbero essere erogati in cinquanta annualità di 37 milioni e rotti all'anno. Il Presidente Paratore osserva che la spesa viene a rivestire l'entità di circa 2 miliardi (in realtà 1 miliardo e 350 milioni): infatti le cinquanta annualità, scontate oggi al tasso del 5 per cento, rappresentano esattamente la spesa occorrente per la eliminazione dei tre passaggi a livello, cioè 630 milioni.

Il senatore Paratore, come dicevo, a nome della 5ª Commissione finanze e tesoro, ha fatto presente di non essere d'accordo su questo sistema di erogazione ed ha chiesto — e su ciò io sono d'accordo — che il Ministero dei trasporti prepari un nuovo testo del disegno di legge, con una nuova forma di finanziamento, in base alla quale la spesa di 630 milioni venga suddivisa, per esempio, in tre annualità da corrisponderci nel bilancio attuale e nei due futuri; con il che si raggiungerebbe lo stesso scopo, senza impegnare lo Stato per cinquanta anni.

Io ho parlato con il Sottosegretario di Stato per i trasporti, onorevole Focaccia, il quale mi ha detto che è favorevole a questa nuova soluzione del problema.

Non ho altro da aggiungere: la Commissione decida. Comunque è certo che sarebbe opportuno rinviare la discussione del disegno di legge, in attesa che il Ministro dei trasporti, in accoglimento della proposta del senatore Paratore, ne trasmetta una nuova e più acconcia formulazione.

PRESIDENTE. Ritengo che la proposta di rinvio avanzata dall'onorevole relatore sia oltremodo opportuna. Pertanto, se non si fanno osservazioni, resta stabilito che il seguito della discussione di questo disegno di legge è rinviato ad una delle prossime riunioni, in attesa che il Ministero dei trasporti comunichi una nuova forma di finanziamento, considerato che alla precedente si è opposta la Commissione di finanze e tesoro per bocca del suo Presidente.

(Così resta stabilito).

Discussione e approvazione del disegno di legge:

« Aumento di lire 3 miliardi all'autorizzazione di spesa in dipendenza di danni bellici, di cui all'articolo 3 della legge 15 luglio 1950, n. 576 » (N. 1915) (Approvato dalla Camera dei deputati).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del seguente disegno di legge: « Aumento di lire 3 miliardi all'autorizzazione di spesa in dipendenza di danni bellici, di cui all'articolo 3 della legge 15 luglio 1950, n. 576 ».

Ha facoltà di parlare il relatore, senatore Buizza.

BUIZZA, relatore. Con la legge 15 luglio 1950, n. 576, è stato approvato lo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1950 al 30 giugno 1951. All'articolo 3 di questa legge è autorizzata, per questo esercizio, la spesa di lire 31 miliardi e 500 milioni per provvedere alla riparazione dei danni prodotti da eventi bellici. Al capitolo n. 258 dello stato di previsione, che riguarda il Provveditorato generale alle opere pubbliche di Napoli è stato assegnato l'importo di 1 miliardo e 800 milioni. In seguito però questa assegnazione è risultata insufficiente, per cui con questo disegno di legge si domanda l'aumento di lire 3 mi-

liardi allo stesso capitolo, sempre per far fronte, in relazione a danni bellici, a riparazioni e ricostruzioni.

In ordine a questo disegno di legge non ho altro da aggiungere se non che proporre l'approvazione, sempre che vi sia il parere favorevole della nostra Commissione finanze e tesoro.

PRESIDENTE. La Commissione finanze e tesoro ha fatto sapere che non ha obiezioni da fare in ordine a questo disegno di legge.

Nessun altro chiedendo di parlare dichiaro chiusa la discussione generale e passo all'esame e all'approvazione degli articoli, di cui do lettura:

Art. 1.

L'autorizzazione di spesa di lire 31 miliardi e 500 milioni prevista dall'articolo 3 della legge 15 luglio 1950, n. 576, è aumentata di lire 3 miliardi.

In corrispondenza dell'autorizzazione di cui al comma precedente verrà aumentato di pari importo lo stanziamento del capitolo 258 dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio 1950-51.

(È approvato)

Art. 2.

Alla copertura dell'onere di cui al precedente articolo viene destinata una corrispondente aliquota delle maggiori entrate di cui al quarto provvedimento concernente variazioni al bilancio per l'esercizio 1950-51.

(È approvato).

Art. 3.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio per l'attuazione della presente legge.

(È approvato).

Pongo ora in votazione il disegno di legge nel suo complesso. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Discussione e approvazione del disegno di legge:

« Approvazione della Convenzione stipulata fra il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni e la ditta Pirelli per la proroga al 31 dicembre 1951 dell'efficacia della Convenzione stipulata fra le medesime parti per la posa e la manutenzione dei cavi sottomarini dello Stato, approvata con legge 20 maggio 1950, n. 731 » (N. 1898).

PRESIDENTE. Segue all'ordine del giorno la discussione del disegno di legge: « Approvazione della convenzione stipulata fra il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni e la ditta Pirelli per la proroga al 31 dicembre 1951 dell'efficacia della convenzione stipulata fra le medesime parti per la posa e la manutenzione dei cavi sottomarini dello Stato, approvata con legge 20 maggio 1950, n. 731 ».

Dichiaro aperta la discussione generale. Ha facoltà di parlare il relatore, senatore Borromeo.

BORROMEO, relatore. Come è noto tra il Ministero delle poste e telecomunicazioni e la ditta Pirelli esiste una convenzione per la posa e la manutenzione dei cavi sottomarini. La ditta Pirelli è l'unica che può esercitare questa attività: pertanto l'anno scorso, dopo un'ampia discussione, abbiamo approvato la convenzione stessa. Questa convenzione è scaduta il 31 dicembre 1950. Tra l'Amministrazione e la ditta Pirelli, sono in corso trattative per modificare la convenzione, ma il disegno di legge non si sofferma su queste modificazioni. Poichè le trattative non sono ancora giunte a conclusione, nè lo potranno in breve tempo, si è ritenuto opportuno prorogare provvisoriamente la convenzione esistente a tutto il 1951. Questo è lo scopo del presente disegno di legge.

Ritengo pertanto che non vi possano essere osservazioni da fare al riguardo e ne propongo alla Commissione l'approvazione.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale e passo all'esame degli articoli, dei quali do lettura:

Art. 1.

È approvata l'annessa convenzione stipulata fra il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni e la ditta Pirelli di Milano, con la quale viene prorogata fino al 31 dicembre 1951 l'efficacia della convenzione stipulata fra le medesime parti, per la posa e la manu-

tenzione dei cavi sottomarini di proprietà dello Stato, approvata con la legge 20 maggio 1950, n. 731.

Metto ai voti l'articolo 1 nell'intesa che, approvando l'articolo 1, si approva anche il testo della convenzione ad esso allegata e di cui do lettura:

CONVENZIONE SUPPLETIVA STIPULATA TRA IL MINISTERO DELLE
POSTE E DELLE TELECOMUNICAZIONI E LA SOCIETÀ PIRELLI
PER LA POSA E LA MANUTENZIONE DEI CAVI SOTTOMARINI
DELLO STATO

L'anno 1950 il giorno 30 del mese di dicembre, tra il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, rappresentato dall'Ispettorato generale superiore delle telecomunicazioni e la Società italiana Pirelli, con sede in Milano rappresentata in Roma dal proprio procuratore, signor ing. Pietro Banti, con residenza in viale Castro Pretorio 122,

PREMESSO

che la Convenzione stipulata tra il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni e la Società italiana Pirelli in data 1° gennaio 1947 è stata approvata con legge 20 maggio 1950, n. 731, e registrata al fisco il 7 ottobre 1950 al n. 9312, vol. 573, agli Atti privati ed esteri di Roma, col diritto fisso di lire milletrecenta;

che vi sono state trattative tra le parti per la rinnovazione di detta Convenzione, in seguito alle quali il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni ha dovuto orientarsi verso la modifica di alcune parti della Convenzione stessa, per la quale però non è stato ancora possibile di raccogliere tutti gli elementi necessari.

Si conviene e si stipula:

La durata della citata Convenzione per la posa e la manutenzione dei cavi sottomarini dello Stato viene prorogata per un anno, e cioè per tutto il 1951.

Il presente atto, che sarà registrato mediante il pagamento dell'imposta fissa di registro, mentre è sin d'ora impegnativo per la Società italiana Pirelli, non lo diverrà per il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni se non dopo l'approvazione definitiva.

Per la Società italiana Pirelli

PIETRO BANTI.

*Per il Ministro
delle poste e delle telecomunicazioni*

A. ANTINORI.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Art. 2.

Al pagamento delle somme dovute alla ditta Pirelli per la posa e la manutenzione dei cavi sottomarini in forza della convenzione di cui al precedente articolo sarà provveduto con i fondi del capitolo relativo alla spesa per la manutenzione dei cavi sottomarini del bilancio ordinario dell'Amministrazione postale telegrafica.

(È approvato).

Art. 3.

La convenzione di cui all'articolo 1 sarà registrata col pagamento dell'imposta fissa di registro.

(È approvato).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Discussione e approvazione del disegno di legge:

« Modificazioni dell'articolo 6 della legge 28 ottobre 1942, n. 1408, concernente la ripartizione dell'aggio per vendita di marche per le assicurazioni » (N. 1897).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modificazione dell'articolo 6 della legge 28 ottobre 1942, n. 1408, concernente la ripartizione del-

l'aggio per la vendita di marche per le assicurazioni ».

Il disegno di legge consta di un articolo unico, del quale do lettura:

Articolo unico.

L'articolo 6 della legge 28 ottobre 1942, n. 1408, è così modificato:

« All'Istituto è devoluto un quarto dell'importo annuo dell'aggio corrisposto dall'Istituto nazionale della previdenza sociale per vendita di marche per le assicurazioni sociali effettuata nelle ricevitorie e nelle agenzie, restando i rimanenti tre quarti suddivisi in parti uguali fra il ricevitore interessato e l'Amministrazione postale ».

Ha facoltà di parlare il relatore, senatore Vaccaro.

VACCARO, *relatore*. Col disegno di legge in esame si modifica la legge 28 ottobre 1942, n. 1408, concernente la ripartizione dell'aggio per la vendita di marche per le assicurazioni sociali, in modo che, su ogni due lire di aggio, all'Istituto nazionale della previdenza sociale spetteranno lire 0,50, ai ricevitori lire 0,75 e altrettanto all'Amministrazione postale. Dato il suo carattere e la sua portata, ne propongo senz'altro l'approvazione.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, metto ai voti l'articolo unico del disegno di legge del quale è già stata data lettura. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

La riunione termina alle ore 11,35.