

SENATO DELLA REPUBBLICA

VII COMMISSIONE

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

RIUNIONE DEL 20 APRILE 1950

(60ª in sede deliberante)

Presidenza del Presidente CAPPÀ

INDICE

Disegni di legge

(Seguito della discussione e approvazione)

« Modifica della legge 8 marzo 1949, n. 75,
recante provvedimenti a favore dell'industria
delle costruzioni navali e dell'armamento »
(N. 972) (Approvato dalla Camera dei deputati):

PRESIDENTE	Pag. 592, 593, 594, 600, 603
SIMONINI, <i>Ministro della marina mercan-</i> <i>tile</i>	592, 593, 594, 595, 599, 602, 603
CORBELLINI	593
FERRARI	593, 603
TOMMASINI	599

(Discussione e approvazione)

« Autorizzazione di un ulteriore limite d'im-
pegno di lire un miliardo per concessione di
contributi per opere pubbliche di interesse
degli enti locali a norma della legge 3 agosto
1949, n. 589 » (N. 958):

PRESIDENTE	597
BUIZZA, <i>relatore</i>	596
CORBELLINI	596

FERRARI	Pag. 596
CAMANGI, <i>Sottosegretario di Stato per i</i> <i>lavori pubblici</i>	596

« Autorizzazione a riversare il limite di im-
pegno di lire un miliardo previsto dalla legge
2 luglio 1949, n. 408, per l'esercizio 1951-1952
in aumento di quello di lire due miliardi del
1950-1951 » (N. 959):

PRESIDENTE	598
TOSELLI, <i>relatore</i>	598

« Autorizzazione a provvedere alle ripara-
zioni più urgenti degli immobili della Mostra
d'oltremare e del lavoro italiano nel mondo »
(N. 937) (Approvato dalla Camera dei depu-
tati):

BUIZZA, <i>relatore</i>	604
-----------------------------------	-----

« Concessione di un contributo straordinario
di lire 80 milioni all'Ente acquedotti sici-
liani » (N. 940) (Approvato dalla Camera dei
deputati):

SANMARTINO, <i>relatore</i>	605
---------------------------------------	-----

La riunione ha inizio alle ore 10.

Sono presenti i senatori: Borromeo, Buizza,
Cappà, Cappellini, Ceschi, Corbellini, Fazio,
Ferrari, Focaccia, Franza, Genco, Mancini,
Mariotti, Panetti, Priolo, Ricci Mosè, Romano
Domenico, Sanmartino, Tissi, Tommasini, To-
selli, Troiano, Voccoli.

Sono altresì presenti l'onorevole Simonini,
Ministro della marina mercantile, e l'onorevole
Camangi, Sottosegretario di Stato per i lavori
pubblici.

Seguito della discussione del disegno di legge di iniziativa del deputato Angelini ed altri: « Modifica della legge 8 marzo 1949, n. 75, recante provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento » (N. 972) (Approvato dalla Camera dei deputati).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge d'iniziativa del deputato Angelini ed altri: « Modifica della legge 8 marzo 1949, n. 75, recante provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento ».

Poichè nella seduta di ieri è stato approvato l'articolo 5, passiamo all'esame dell'articolo 6 di cui do lettura:

Art. 6.

Le prove degli apparati motori agli effetti dell'ammissione ai contributi di ammortamento e di miglioramento di cui agli articoli 5 e 15 della legge, nonchè la determinazione della misura dei contributi stessi sono regolate dalle disposizioni di cui all'articolo 4, lettera F), del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 29 giugno 1947, n. 779, ad eccezione dell'ultimo comma, e modificando il comma e) nel senso che per motori da 50 a 800 cavalli asse venga considerato il consumo di 210 grammi di combustibile per cavallo-asse-ora.

Questo articolo, come gli onorevoli colleghi avranno constatato, fa riferimento agli articoli 5 e 15 della legge Saragat. L'articolo 5 di detta legge, sotto il titolo « Contributo di ammortamento » suona: « Ai proprietari delle navi mercantili a propulsione meccanica, costruite in conformità dell'articolo 1, è corrisposto un contributo di ammortamento nella misura indicata nelle tabelle annesse alla presente legge. Il contributo predetto è calcolato in funzione della velocità alle prove e del volume globale interno per le navi di stazza lorda superiore alle 500 tonnellate, ed in base alla stazza lorda ed alla potenza dell'apparato

motore per quelle di stazza lorda fino a 500 tonnellate. Agli effetti dell'applicazione delle tabelle di cui al primo comma del presente articolo, la velocità da prendere per base per la determinazione della misura del contributo di ammortamento, le condizioni di assetto della nave durante le prove, la potenza dell'apparato motore ed i consumi di combustibile, sono determinati dal regolamento di esecuzione della presente legge. Qualora nella costruzione di una nave mercantile vengano impiegati singoli complessi costitutivi di apparato motore (macchine, caldaie ed apparecchi ausiliari) o parti staccate di apparati motore o parti staccate di macchinari o apparecchi ausiliari di bordo provenienti dall'estero, al contributo di ammortamento è applicata una riduzione pari a quella che sarebbe stata apporata, ai sensi dell'articolo 15, al contributo di miglioramento nel caso di costruzione isolata dell'apparato motore o degli apparecchi o macchinari ausiliari di bordo. Salvo il caso di impiego di alberi a manovella, di linee d'asse, di forni e di fondi per caldaie, rispetto ai quali non si fa luogo a riduzione del contributo, qualora il peso del complesso costitutivo di apparato motore o dei macchinari o degli apparecchi ausiliari o delle parti staccate di essi provenienti dall'estero o dalla stessa o da altra nave, superi la metà del peso dell'apparato motore completo o del complesso o dell'apparecchio o macchinario ausiliario, nella cui costruzione vennero impiegati, come pure nel caso di impiego di apparati motori completi o di macchinari o apparecchi ausiliari di bordo completi, provenienti dall'estero, la riduzione del contributo di ammortamento è pari all'intero contributo di miglioramento determinato ai sensi del successivo articolo 15.

SIMONINI, Ministro della marina mercantile. Questo articolo si è reso necessario perchè sono sorte interpretazioni diverse sulla modalità di calcolo del peso dei materiali, ecc. Esso naturalmente non muta niente della sostanza della legge.

PRESIDENTE. Se nessuno chiede di parlare, pongo ai voti l'articolo 6. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Art. 7.

Il limite massimo complessivo di 50 mila cavalli-asse stabilito nel primo comma dell'articolo 15 della legge per le installazioni di nuovi apparati motori completi su navi in esercizio, è elevato a 85 mila cavalli-asse.

La prima parte dell'articolo 15 della legge Saragat, cui fa richiamo l'articolo 7 di questa legge, sotto il titolo « Contributo di miglioramento », suona: « Ai proprietari delle navi mercantili nazionali in esercizio all'entrata in vigore della presente legge e che siano iscritte nella più alta classe del Registro italiano navale sulle quali vengono installati: *a*) nuovi apparecchi motori completi di costruzione nazionale, mai impiegati, inclusi tubolature, grigliati e pagliuoli; *b*) singoli complessi costitutivi di apparato motore (macchine, caldaie e apparecchi ausiliari) comprese le relative tubolature, o macchinari o apparecchi ausiliari di bordo, comprese le relative tubolature, che siano di nuova costruzione nazionale e mai impiegati, potrà essere corrisposto, sentito il Comitato di cui all'articolo 3, ed entro il limite massimo complessivo di 50 mila cavalli asse ecc. ».

Per questo articolo 7 il contributo è dato non solo fino al limite di 50 mila cavalli asse ma è elevato a 85 mila cavalli asse. Evidentemente si mira ad avvantaggiare le navi più veloci nel senso che un motore più veloce viene a costare meno, e ciò secondo lo spirito dell'articolo 1 della legge Saragat che si preoccupa delle esigenze dell'economia nazionale.

Nessuno chiedendo di parlare, pongo ai voti l'articolo 7 di cui ho dato lettura. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Art. 8.

La facoltà di cui all'articolo 31 della legge è estesa alle navi già in esercizio alla data di entrata in vigore della legge medesima.

Le esclusioni e riduzioni previste dalla lettera *b*) del predetto articolo si applicano rispettivamente ai contributi di cui agli articoli 17 e 15 della legge.

SIMONINI, *Ministro della marina mercantile*. Questo articolo apre la porta all'aggiornamento delle navi di cui si vuole aumentare la potenza, con particolare riguardo alle Liberty.

CORBELLINI. Molte delle nostre grandi officine durante la guerra hanno costruito tipi di grossi motori che adesso sono o ultimati o in via di ultimazione, motori la cui costruzione è stata iniziata prima della promulgazione della legge Saragat. Con questo articolo si tende ad ammettere ai benefici della legge, il materiale motore costruito prima della legge Saragat, diversamente da quanto disponeva l'articolo 31 della stessa legge.

PRESIDENTE. Onorevole Corbellini, a me sembra che l'articolo non riguardi i motori, bensì le navi e precisamente le navi Liberty che erano già in esercizio precedentemente.

SIMONINI, *Ministro della marina mercantile*. La legge prevede appunto la possibilità di intervento a favore delle navi che erano in costruzione già al tempo in cui fu promulgata la legge Saragat.

PRESIDENTE. Infatti, nella prima edizione, per dir così, della legge Saragat, era considerato un contributo diretto per il cambiamento dei motori a trenta navi Liberty che erano state acquistate dagli Stati Uniti, con apparati motori, naturalmente, americani che consumavano molta nafta. Si volle fare allora l'esperimento di cambiare i motori a quelle trenta navi Liberty, con un contributo di svariati milioni da parte dello Stato, calcolando che la diminuzione del consumo della nafta, che si sarebbe verificato con il cambiamento dei motori, avrebbe sollevato in parte l'Erario italiano dagli oneri derivanti dalla importazione di nafta straniera. Nella seconda edizione della legge Saragat il contributo dello Stato per le navi già costruite fu escluso. Ora, questo articolo 8 mi sembra appunto che tenda a ristabilire la facoltà di sostituire gli apparati motori alle navi già in esercizio, con il contributo dello Stato che prima era concesso solo per le navi di nuova costruzione.

FERRARI. Io non intendo porre eccezioni alla legge nel senso di proporre degli emendamenti che possano ritardarne l'approvazione, però fin da ora tengo a dichiarare che se doves-

sero essere approvati degli emendamenti al testo che stiamo esaminando, mi riservo di tornare su questo argomento per proporre qui un mio emendamento. Io vedo in questo articolo qualcosa che è in contrasto con lo spirito della legge Saragat. Si tratta, a mio avviso, di un contrasto profondo e sostanziale. La legge Saragat tende alla sistemazione della Marina mercantile, ma il suo scopo principale, che fu la ragione della rapidità della nostra discussione, è quello di dare lavoro ai cantieri. Si parlò sempre di costruzione di nuovi impianti, di nuovi motori, appunto per dare lavoro ai cantieri navali. Qui invece vedo che si prendono in considerazione per l'eventuale contributo dello Stato, le navi già in esercizio. Ora questo a me sembra strano poichè la legge ha per la sua attuazione una disponibilità finanziaria già stabilita. Se noi dei miliardi stanziati per la ripresa dei lavori nei cantieri ce ne serviamo per sovvenzionare l'installazione o il completamento di motori già costruiti, credo che ci allontaniamo dal vero scopo della legge.

SIMONINI, *Ministro della marina mercantile*. Il suo ragionamento, onorevole Ferrari è viziato, in quanto per questi interventi da parte dello Stato, che lei ha definito come non rispondenti agli scopi della legge, vi è già una somma di 4 miliardi, sui 34 complessivi, destinata esclusivamente a questo scopo.

Gli altri 30 miliardi sono tutti destinati alle nuove costruzioni, ossia al potenziamento dei cantieri, scopo principale della legge. Infatti la legge Saragat all'articolo 1, sotto il titolo « Scopi della legge » suona: « La presente legge ha lo scopo di favorire la costruzione in Italia, per conto di nazionali, nel periodo di un triennio dalla data della sua entrata in vigore, di navi mercantili di qualità corrispondenti alle particolari esigenze della economia nazionale, nei limiti di tonnellaggio di stazza lorda consentiti dallo stanziamento di cui all'articolo 34 in rapporto all'entità ed al complesso dei benefici dalla legge stessa stabiliti. La presente legge ha altresì lo scopo di favorire la modificazione, trasformazione e riparazione delle navi mercantili, in quanto anche esse corrispondano alle particolari esigenze dell'economia nazionale ».

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, pongo ai voti l'articolo 8 di cui ho già dato lettura. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Dovremmo passare ora all'esame dell'articolo 9; data la sua complessità, proporrei di discuterlo alla fine e di esaminare intanto i successivi articoli.

(Così rimane stabilito).

Art. 10.

L'articolo 19 della legge è sostituito dal seguente:

« Le disposizioni di cui all'articolo 8 si applicano anche ai contratti e relativi corrispettivi di appalto per le modificazioni, trasformazioni e riparazioni di cui al presente capo ».

L'articolo 10 è sostitutivo dell'articolo 19 della legge Saragat di cui do lettura: « Le disposizioni di cui all'articolo 8 si applicano anche ai contratti e relativi corrispettivi di appalto per modificazioni, trasformazioni e riparazioni di navi mercantili di cui al presente capo ».

Nessuno chiedendo di parlare pongo ai voti l'articolo 10. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Art. 11.

La condizione dei termini di cui al 2° e 3° comma dell'articolo 20 della legge è adempiuta anche se l'accoglimento della domanda ha luogo posteriormente all'inizio dei lavori, purché questo sia avvenuto dopo la data di entrata in vigore della legge.

I termini di cui all'ultimo comma dell'articolo 20 della legge decorrono dalla data del provvedimento di ammissione, qualora questa sia posteriore alla data di ultimazione dei lavori di riparazione, modificazione o trasformazione o della sistemazione a bordo dei macchinari.

Questo articolo si riferisce ai termini concessi per beneficiare delle disposizioni della legge Saragat. L'articolo 20 di detta legge,

sotto il titolo « Termini », suona: « Per poter concorrere ai benefici previsti dal presente capo gli interessati devono farne domanda al Ministero della marina mercantile. I lavori ammessi ai benefici del presente capo debbono essere iniziati entro sei mesi dalla data di accoglimento della domanda, a pena di decadenza dei benefici stessi, salvo eventuale proroga che il Ministro per la marina mercantile ritenga di consentire qualora dagli interessati sia provato, con elementi e documenti certi, che il ritardo non è ad essi imputabile. Per il godimento dei benefici previsti dal presente capo, gli apparati motori completi e gli apparecchi o macchinari ausiliari di bordo debbono essere installati nel termine fissato dal regolamento. Sono pure stabiliti dal regolamento i termini per l'ultimazione dei lavori di cui all'articolo 18. I termini entro i quali, a pena di decadenza, debbono essere presentati i documenti per la liquidazione definitiva, sono stabiliti dal regolamento ».

Con l'articolo 11 della presente legge si tende a stabilire che siano ammesse ai benefici per le costruzioni, le trasformazioni ecc. iniziate dopo l'approvazione della legge Saragat e anche quelle costruzioni e riparazioni di navi iniziate prima dell'accoglimento da parte del Ministero della marina mercantile della domanda di ammissione ai benefici della legge. Questo per far sì che alcuni cantieri che avevano i progetti già terminati per la costruzione di navi potessero iniziare i lavori prima dei termini in cui il Ministero si era riservato di dar corso alle domande di ammissione. In fondo si tratta di un premio concesso ai più zelanti.

Nessuno chiedendo di parlare pongo ai voti l'articolo 11 di cui ho dato lettura. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Art. 12.

La somma di lire 1.200 milioni di cui alla prima parte dell'articolo 25 della legge è devoluta, quanto a lire 600 milioni ad integrare i fondi occorrenti per il ripristino della *Nino Bixio* e di cui al secondo comma dell'articolo 26. La restante somma di lire 600 milioni è devoluta in aumento per gli scopi di cui al successivo articolo.

SIMONINI, *Ministro della marina mercantile*. La legge Saragat prevedeva uno stanziamento di 1.200 milioni che dovevano servire per la costruzione di alcune piccole navi di stazza non superiore alle 300 tonnellate, che sarebbero state messe in linea ai fini dei collegamenti tra il continente e le piccole isole. È avvenuto poi che le società che eserciscono queste linee hanno chiesto di costruire esse stesse le navi con il contributo dello Stato. Per questa ragione i 1.200 milioni sono rimasti disponibili e sono stati destinati, per 600 milioni, a completamento della cifra di 1.600 milioni occorrente per la ricostruzione della *Nino Bixio*, che in un primo tempo si prevedeva dovesse costare soltanto un miliardo, in quanto che si pensava al suo ripristino soltanto come nave da carico, mentre ora si è deciso di ricostruirla come nave mista da carico e da passeggeri per essere immessa probabilmente nel servizio di collegamento fra il Paese e la Somalia. Non starò qui a ripetere le ragioni per cui questo lavoro di ripristino della *Nino Bixio* si sia imposto con carattere d'urgenza; vi dirò soltanto che ho interpellato molti tecnici, dei quali alcuni mi hanno detto che l'unica cosa utile da fare sarebbe quella di demolire la nave; altri, invece, hanno sostenuto che il farlo sarebbe un delitto. In ultima analisi ho pensato che valeva la pena di adottare il criterio politico che consigliava di ricostruire la *Nino Bixio* come nave mista, tanto più che la legge Saragat indicava la sua ricostruzione come una precisa opera da fare, e considerando che quel lavoro comportava in certo senso anche la risoluzione di un problema di carattere sociale che noi non potevamo ignorare, considerata la situazione dei cantieri Breda. Questa, io credo, è una delle poche volte in cui lo Stato interviene per sostenere una industria senza sprecare il suo denaro, poichè in un modo o in un altro avremmo una nave che navigando qualcosa ci renderà.

Quanto agli altri 600 milioni che risultavano disponibili, abbiamo ritenuto opportuno di utilizzarli per gli scopi di cui è detto all'articolo 13 della presente legge, che è costituito da due emendamenti presentati da due parlamentari rappresentanti di Torre del Greco, tendenti ad elevare da 150 a 300 le tonnellate di stazza lorda del naviglio andato per-

duto per cause belliche, ai proprietari del quale, qualora esso costituisse « unico » mezzo di lavoro, lo Stato offre il suo contributo. Come vedono gli onorevoli senatori, questo articolo ha delle finalità umane e sociali in quanto tende ad andare incontro a chi ha perduto il suo unico mezzo di sostentamento.

PRESIDENTE. L'onorevole Camangi, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici, qui presente, mi fa osservare che i disegni di legge posti all'ordine del giorno sotto i numeri 4 e 5, presentati ambedue dal Ministero dei lavori pubblici, sono di assoluta urgenza in quanto dovrebbero essere approvati prima dell'approvazione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici ora in discussione all'Assemblea del Senato. L'onorevole Sottosegretario pensa che questi due disegni di legge non dovrebbero dar luogo a discussione e prega la Commissione, consentendolo l'onorevole Ministro della marina mercantile, di voler sospendere per brevissimo tempo la discussione della legge sulle costruzioni navali per approvare i due provvedimenti.

SIMONINI, *Ministro della marina mercantile*. Non ho nulla in contrario.

PRESIDENTE. Se nessuno fa osservazioni, passiamo alla discussione dei disegni di legge nn. 958 e 959.

(Così rimane stabilito).

Discussione e approvazione del disegno di legge:

« Autorizzazione di un ulteriore limite d'impegno di lire un miliardo per concessione di contributi per opere pubbliche di interesse degli enti locali a norma della legge 3 agosto 1949, n. 589 » (N. 958).

PRESIDENTE. Passiamo alla discussione del disegno di legge: « Autorizzazione di un ulteriore limite d'impegno di lire un miliardo per concessione di contributi per opere pubbliche di interesse degli enti locali a norma della legge 3 agosto 1949, n. 589 ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole Buizza, relatore.

BUIZZA, *relatore*. Per aderire alle numerosissime richieste pervenute al Ministero dei lavori pubblici dopo la pubblicazione della

legge 3 agosto 1949 per la concessione di contributi nella costruzione di opere di interesse degli Enti locali, si è giunti alla determinazione di incrementare di 1 miliardo il limite di impegno della legge 3 agosto 1949 per l'esercizio finanziario 1950-1951, rivelandosi sempre più la deficienza degli stanziamenti effettuati. Il miliardo che viene aggiunto allo stanziamento effettuato per l'esercizio finanziario 1950-1951 è ricavato attingendo 300 milioni dal capitolo 299, per opere stradali, dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1950-1951: 320 milioni dal capitolo 302 per opere edilizie e 380 milioni dal capitolo 304 per acquedotti, opere igieniche e sanitarie. Il suddetto miliardo viene ripartito appunto in 300 milioni per contributi nella costruzione delle opere stradali di cui all'articolo 2 della legge 3 agosto 1949 e delle opere elettriche di cui all'articolo 10 della stessa legge; in 380 milioni per contributi nella costruzione delle opere igieniche di cui agli articoli 3, 4, 5, 6 e 7, della legge 3 agosto 1949; in 320 milioni per contributi nella costruzione delle opere di edilizia scolastica di cui all'articolo 8 della stessa legge.

CORBELLINI. Praticamente si toglie un miliardo dal pagamento immediato, non differito, e lo si impegna per 35 anni col pagamento differito. La somma in ogni caso è sempre compresa nel bilancio per cui non è necessario provvedere ai termini dell'articolo 81 con una copertura speciale.

FERRARI. In ultima analisi ci troviamo di fronte ad uno spostamento del contenuto di determinati capitoli del bilancio, ma non abbiamo affatto un maggiore potenziamento, se non quello dato da un differimento degli impegni per l'avvenire. Abbiamo qui una occasione per constatare l'assurdità della norma in virtù della quale, dopo l'approvazione del bilancio del tesoro, è impossibile modificare sostanzialmente i singoli bilanci.

CAMANGI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Non si tratta di storni di somme da una destinazione ad un'altra; abbiamo semplicemente una legge di autorizzazione di spese, che deve precedere la legge di bilancio per la ragione che ormai tutti conosciamo, e cioè che la legge di bilancio è soltanto una legge for-

male per cui non possono esservi introdotti nuovi capitoli di spesa o aumenti di spesa se non attraverso una legge sostanziale. Ora, nella compilazione dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1950-51 si è già provveduto ad introdurre questo miliardo in più di cui parla la presente legge, aggiungendolo allo stanziamento fatto con la legge del 3 agosto 1949 che era di un solo miliardo per l'esercizio finanziario 1950-51. Dato però che la legge 3 agosto 1949 fissava per il bilancio 1950-51 un solo miliardo, per aumentare la somma a 2 miliardi, occorreva evidentemente una nuova legge che è la presente; per cui non si può approvare il bilancio in cui noi abbiamo ormai iscritto 2 miliardi se non approvando questa legge che modifica la legge 3 agosto 1949. Quindi non c'è nessuno storno da fare e l'elencazione delle fonti che contribuiscono a formare questo secondo miliardo corrisponde alla distribuzione delle somme già predisposta sullo schema di bilancio sottoposto all'esame dell'Assemblea.

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

Art. 1.

Il limite degli impegni che il Ministero dei lavori pubblici è autorizzato ad assumere nell'esercizio finanziario 1950-51 a norma dell'articolo 17 della legge 3 agosto 1949, n. 589, è elevato di lire 1 miliardo, ripartito come segue:

1) per contributi nella costruzione delle opere stradali di cui all'articolo 2 della legge 3 agosto 1949, n. 589 e delle opere elettriche di cui all'articolo 10 della citata legge: lire 300 milioni, di cui lire 150 milioni per l'Italia Meridionale e Insulare;

2) per contributi nella costruzione delle opere igieniche di cui agli articoli 3, 4, 5, 6 e 7 della citata legge 3 agosto 1949, n. 589: lire 380 milioni, di cui lire 190 milioni per l'Italia Meridionale ed Insulare;

3) per contributi nella costruzione delle opere di edilizia scolastica di cui all'articolo 8

della suindicata legge: lire 320 milioni di cui lire 160 milioni per l'Italia Meridionale ed Insulare.

La somma complessiva di lire 35 miliardi occorrenti per il pagamento dei contributi in annualità trentacinquennali, attribuita per lire 17.500.000.000 all'Italia Meridionale ed Insulare e per lire 17.500.000.000 all'Italia Settentrionale e Centrale, sarà stanziata nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici in ragione di un miliardo in ciascuno degli esercizi dal 1950-51 al 1984-85.

(*È approvato*).

Art. 2.

Alla spesa derivante per l'esercizio 1950-51 dall'attuazione della presente legge si farà fronte per lire 300 milioni, lire 320 milioni e lire 380 milioni con gli stanziamenti di cui rispettivamente ai capitoli 299, 302 e 304 dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per lo stesso esercizio finanziario.

(*È approvato*).

Art. 3.

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

Come ho già osservato altre volte, rilevo che all'articolo 3 la dizione « il giorno stesso della sua pubblicazione » costituisce un abuso di una deroga alla norma generale stabilita dalla Costituzione per l'entrata in vigore delle leggi.

Mi rendo conto dell'urgenza del presente provvedimento ma proporrei di sostituire la dizione proposta con l'altra « il giorno successivo a quello della sua pubblicazione ».

Se non si fanno osservazioni pongo ai voti l'articolo 3 con la modificazione da me proposta. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(*È approvato*).

Pongo 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:

« Autorizzazione a riversare il limite di impegno di lire un miliardo previsto dalla legge 2 luglio 1949, n. 408, per l'esercizio 1951-52 in aumento di quello di lire due miliardi del 1950-51 » (N. 959).

PRESIDENTE. Passiamo alla discussione del disegno di legge: « Autorizzazione a riversare il limite di impegno di lire un miliardo previsto dalla legge 2 luglio 1949, n. 408, per l'esercizio 1951-1952 in aumento di quello di lire 2 miliardi del 1950-1951 ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole Toselli relatore.

TOSELLI, relatore. Si tratta di un disegno di legge molto semplice. Con la legge 2 luglio 1949, n. 408, recante norme per l'incremento delle costruzioni edilizie, il Ministero dei lavori pubblici è stato autorizzato ad assumere l'impegno di 2 miliardi per l'esercizio 1949-1950, di 2 miliardi per l'esercizio 1950-1951 e di un miliardo per l'esercizio 1951-1952, per concessione di contributi in annualità ad enti e società che costruiscono case popolari. Queste norme per l'incremento edilizio hanno destato tanto interessamento nella opinione pubblica e sono pervenute richieste per lavori che comporterebbero una spesa di lire 800 miliardi circa, mentre, con gli stanziamenti previsti, si può soddisfare soltanto una minima parte di tali richieste. Si è pensato allora di anticipare la disponibilità del miliardo assegnato all'esercizio finanziario 1951-1952, iscrivendolo nell'esercizio finanziario del corrente anno. Ciò naturalmente comporta uno spostamento di somme nel bilancio, facendosi fronte alla maggiore spesa con lo stanziamento del capitolo 303 dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'anno 1950-1951.

Considerato il fine dell'incremento edilizio, di evidente utilità per la Nazione, non mi resta che raccomandare l'approvazione immediata di questo provvedimento.

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

Passiamo ora all'esame degli articoli di cui do lettura:

Art. 1.

Il primo comma dell'articolo 1 della legge 2 luglio 1949, n. 408, è sostituito dal seguente:

« Per la concessione dei contributi in annualità da parte dello Stato agli Enti e Società che ai sensi del testo unico 28 aprile 1938, n. 1165, sull'edilizia popolare ed economica costruiscono case popolari, il Ministero dei lavori pubblici è autorizzato ad assumere i seguenti impegni:

lire due miliardi nell'esercizio 1949-50;
lire tre miliardi nell'esercizio 1950-51 »

Il quinto e sesto comma dell'articolo 1 della legge 2 luglio 1949, n. 408, sono sostituiti dai seguenti:

« La somma complessiva di lire centosettantacinque miliardi occorrenti per il pagamento dei contributi previsti nel primo comma del presente articolo sarà stanziata in bilancio per lire due miliardi nell'esercizio 1949-1950, per lire cinque miliardi annui negli esercizi dal 1950-51 fino al 1983-84 e per lire tre miliardi nell'esercizio 1984-85.

« Le somme occorrenti per il pagamento delle annualità di cui al presente articolo saranno iscritte in apposito capitolo dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio 1949-50 e corrispondenti degli esercizi successivi fino al 1984-85 compreso ».

(È approvato).

Art. 2.

Alla maggiore spesa di un miliardo derivante per l'esercizio 1950-51 dall'attuazione della presente legge si farà fronte collo stanziamento del capitolo 303 dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per lo stesso esercizio finanziario.

(È approvato).

Considerando l'affinità del provvedimento in esame con il disegno di legge precedentemente approvato, prorrorrei un articolo 3 del seguente tenore: « La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* ».

Se non si fanno osservazioni, pongo ai voti questo articolo aggiuntivo.

Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

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

(È approvato).

Ripresa della discussione del disegno di legge di iniziativa del deputato Angelini ed altri: « Modifica della legge 8 marzo 1949, n. 75, recante provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento » (N. 972).

PRESIDENTE. Riprendiamo la discussione del disegno di legge, testè sospesa all'articolo 12.

TOMMASINI. Nella precedente riunione avevo fatto presente la mia preoccupazione che la Cooperativa « Garibaldi » approfittasse — uso non a caso questo termine. — della particolare situazione venutasi a creare a causa delle condizioni del cantiere Breda, dove da anni si trova la *Nino Bivio*. A proposito di demolizioni, ebbi occasione di dire che se la nave fosse restata nel cantiere ancora per qualche tempo, sarebbe diventata ferro vecchio come il *Savoia* nel bacino di Malamocco. Io sono preoccupato della situazione politica che si è determinata sia nei cantieri Breda che in quelli di Monfalcone, in questi ultimi a cagione del *Savoia* che, bloccato a Venezia, dovrebbe invece essere demolito a Monfalcone, dove urgente è il bisogno di lavoro. Ora, io non vorrei che tra i due litiganti non fosse uscito fuori un terzo con pretese sproporzionate, dannose, tra l'altro, anche per l'erario italiano. Io non voglio affatto esporre il Ministro a fare delle dichiarazioni, ma desidererei soltanto che mi desse la tranquillità che i milioni destinati alla Cooperativa « Garibaldi » per la ricostruzione della *Nino Bivio* non andranno quasi sprecati. L'onorevole Ministro ha accennato ai pareri opposti dai tecnici: io naturalmente mi schiero per la soluzione di ricostruzione e trasformazione della nave, soluzione che è suggerita anche da considerazioni politiche e sociali oltre che economiche.

Vorrei però che fosse dissipato ogni dubbio che a questa determinata situazione si siano sovrapposti dei fini speculativi. Torno insomma a dire ciò che ho detto in Assemblea: se invece della Cooperativa « Garibaldi » noi avessimo a che fare, effettivamente, con un industriale privato, forse saremmo costretti a fare degli apprezzamenti non certo lusinghieri.

Dopo che l'onorevole Ministro mi avrà tranquillizzato in proposito, io approverò di tutto cuore la norma dell'articolo 12.

SIMONINI, *Ministro della marina mercantile*. Sarei molto lieto di poter dare la tranquillità di coscienza ad uno uomo scrupoloso come il senatore Tommasini. Mi limiterò ad esporre i fatti: io mi sono trovato di fronte ad una legge che prevede l'intervento dello Stato per il ripristino della *Nino Bivio* e, quando le leggi sono approvate dal Parlamento, un Ministro democratico — anche se fa parte di un Governo permanentemente accusato di incostituzionalità — deve essere il primo a rispettarle. Dunque, soltanto perchè c'era questa legge io ho messo all'ordine del giorno il problema del superamento della questione della *Nino Bivio* e mi sono reso conto che la risoluzione di tale problema comportava anche il superamento delle questioni politico-sociali ad esso connesse. Non si tratta affatto di un allettamento della « sirena » Giulietti, come ha detto l'onorevole Presidente della Commissione in Assemblea, poichè io non mi lascio allettare da nessuno, sapendo bene che quando si tratta di danaro dello Stato si ha il dovere di amministrarlo con la massima oculatezza e prudenza. L'opinione prevalsa, di trasformare la *Nino Bivio* in una nave mista, è stata appoggiata anche dell'autorevole parere dei dirigenti della « Firmaie » i quali considerano l'utilità di questa nave soltanto attraverso la sua trasformazione in nave mista, appunto in vista della possibilità di impiegarla per determinati scopi, cioè per i servizi di collegamento fra Italia e la Somalia. È importante che si sappia che in questo caso non si tratta di denaro dato a fondo perduto, ma semplicemente di una anticipazione che la « Garibaldi » è poi tenuta a restituire; la restituzione verrà con certezza perchè noi potremmo controllare l'esercizio della *Nino Bivio* con una amministrazione a cui partecipi una rappresentanza

dello Stato per garantire il recupero della somma anticipata. Noi agiamo quindi non sotto la pressione di determinati avvenimenti, anche se questi hanno fatto sì che il problema fosse posto con carattere di urgenza, bensì pensando anche ad un utile investimento.

Posso assicurare il senatore Tommasini, come qualsiasi altro che abbia preoccupazioni simili, che, almeno per quanto sta in me controllare la mia azione, a meno che non sia sospinto da forze che agiscano intorno a me senza che me ne accorga — e credo che sia molto difficile — non subisco allettamenti nè da Giulietti nè dagli armatori.

PRESIDENTE. Non farò opposizioni alla approvazione dell'articolo 12 e mi limiterò ad astenermi, poichè il Ministro ha qui posto la questione politica alla quale io non posso essere sordo, trattandosi di un membro di un Governo a cui do la mia fiducia; ma questo faccio soltanto per disciplina politica. Desidero precisare che io sono molto dubitoso che la trasformazione della *Nino Bivio*, dal punto di vista economico, sia oggi conveniente, perchè il costo della trasformazione è tale che probabilmente la spesa non sarà compensata dagli utili effettivi. Ma questa è una mia impressione, benchè soccorsa dalla opinione di tecnici autorevoli. So benissimo che altri tecnici hanno opinioni diverse, ma allo stato attuale del mercato dei noli ritengo che la trasformazione che in un primo tempo poteva apparire anche conveniente, oggi non lo sia affatto e penso che nessun armatore privato, il quale rischia il proprio capitale, penserebbe ad una tale trasformazione nelle condizioni in cui la *Nino Bivio* si trova.

Dico questo ricordando che ripetutamente ho preso posizione in Assemblea e sulla stampa riguardo a questo argomento, e, poichè oggi presiedo questa Commissione che voterà l'articolo 12, voglio almeno che restino a verbale le osservazioni da me fatte.

Il comma secondo dell'articolo 26 della legge Saragat, che riguarda particolarmente la questione della *Nino Bivio*, non aveva la formulazione che ha nè nel primo progetto presentato da me al Consiglio dei Ministri, nè nel secondo progetto che Saragat propose al Parlamento, ma fu così formulato dalla Camera ed accettato dal Senato. Esso suonava: « Uno speciale

finanziamento potrà pure essere concesso a società cooperative per il ripristino di navi già ricuperate, di stazza lorda non inferiore a 7 mila tonnellate, quando tale ripristino risponda a particolari necessità di carattere economico e sociale e presenti un notevole interesse per l'economia nazionale ». Il progetto Saragat presentato alla Camera dei deputati terminava qui. L'onorevole Giulietti fece approvare dalla Camera dei deputati quest'altra parte: « fino alla concorrenza di quanto occorre per ripristinare totalmente la *Nino Bivio* della cooperativa marinara « Garibaldi », ammettendo, inoltre, quest'ultima, a tutti i benefici indicati dalla legge per le navi di nuova costruzione, o da essere modificate o trasformate o riparate secondo l'articolo 1, e garantendole, altresì, in ogni caso, i 500 milioni, che per essa erano stati stabiliti sul fondo « A.U.S.A. » e alle stesse condizioni ».

Quindi la legge Saragat ammetteva la *Nino Bivio* a tutti i benefici indicati dalla legge per le navi di nuova costruzione o da modificare trasformare o riparare e poi le garantiva i 500 milioni stabiliti per essa dal fondo A.U.S.A. Poichè bisogna tenere presente che, per eliminare una contestazione sollevata dall'onorevole Giulietti, il Governo aveva assegnato alla « Garibaldi » 500 milioni sul fondo A.U.S.A.; dopo avere ottenuto questo denaro, l'onorevole Giulietti disse che non era sufficiente, per cui sostenne l'inserimento dell'emendamento aggiuntivo alla legge Saragat di cui ho dato lettura. Quando la legge fu trasmessa dalla Camera al Senato, nella discussione che si svolse su di essa, io non mancai di tar presente al Senato gli inconvenienti di quell'emendamento, ma esso fu approvato. Ora l'attuale Ministro si è trovato di fronte ad una situazione già prestabilita, aggravata dal fatto della minaccia del fermo di navi onerarie e da passeggeri da parte del capitano Giulietti. Io non voglio affermare che egli abbia ceduto alle pressioni di Giulietti, tenendo conto soltanto delle considerazioni di ordine politico . . .

SIMONINI, Ministro della marina mercantile. Credo che sia conveniente precisare che il fermo delle navi era stato determinato da questioni sindacali in cui la *Nino Bivio* non entrava affatto. La questione della *Nino Bivio* è venuta all'ordine del giorno quando a Mar-

ghera si è determinata la situazione a tutti nota.

PRESIDENTE. Qui ci troviamo di fronte ad una interpretazione della legge, a mio parere, eminentemente politica; in primo luogo, perchè la legge non parla di trasformazione, ma di ripristino, come fu proposto dall'onorevole Giulietti alla Camera dei deputati, mentre ora l'onorevole Ministro ci parla di trasformazione della *Nino Bixio* da nave oneraria in nave mista; in secondo luogo perchè si concede alla Cooperativa « Garibaldi », per la trasformazione, un finanziamento maggiore di quello che la legge Saragat importasse.

Poste queste premesse e tenendo conto che l'onorevole Ministro ha fatto presente all'onorevole Commissione che si tratta soprattutto di questione politica, io non faccio opposizione e dichiaro soltanto che mi asterrò dal voto.

FERRARI. A nome del mio gruppo, dichiaro che voteremo a favore.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'articolo 12 di cui è già stata data lettura, chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Art. 13.

L'articolo 26 della legge è così modificato:

Al primo comma le parole: « Ai proprietari di navi mercantili non superiori a 150 tonnellate di stazza lorda » sono sostituite dalle parole: « Ai proprietari di navi mercantili non superiori a 300 tonnellate di stazza lorda ».

Successivamente, allo stesso comma, le parole: « È in facoltà del Ministro della marina mercantile di consentire raggruppamenti di proprietari di cui al presente comma per costruzioni in comune di unità non superiori alle 600 tonnellate di stazza lorda » sono sostituite con le parole: « È in facoltà del Ministro per la marina mercantile di consentire raggruppamenti di proprietari di cui al presente comma per costruzione in comune di unità non superiori alle 1000 tonnellate di stazza lorda ».

Le domande di proprietari di navi da 151 a 300 tonnellate di stazza lorda dovranno essere presentate entro quattro mesi dall'entrata in vigore della presente legge.

(È approvato).

Art. 14.

Qualora il Ministro per la marina mercantile, nel caso in cui il tonnello che può essere finanziato a norma del primo comma dell'articolo 26 non fosse tale da coprire il complesso del tonnello perduto per causa di guerra ed ammissibile ai benefici dell'articolo stesso, si avvalga della facoltà di cui all'articolo 2 per invitare gli interessati a raggrupparsi, coloro che non aderissero a tale invito nei termini stabiliti si intendono aver rinunciato ai benefici della legge.

(È approvato).

Art. 15.

L'ammontare massimo dei contributi di ammortamento, di miglioramento e sui materiali, previsti dagli articoli 4, 5, 15, 17, 18 e 27, è determinato dagli elementi contenuti nelle domande di cui rispettivamente agli articoli 2, 20 e 27. Tuttavia, per le navi di nuova costruzione, il calcolo dell'ammontare massimo dei contributi di ammortamento e sui materiali può essere effettuato sugli elementi risultanti dai progetti definitivi, allegati alla domanda di rimessione in termini di cui alla legge 15 dicembre 1949, n. 945, purchè le caratteristiche tecniche ed economiche delle navi da costruire siano riconosciute dal Ministero, sentito il Comitato tecnico, superiori a quelle risultanti dalle domande di cui all'articolo 2 e quindi meglio realizzanti i fini indicati dall'articolo 1 della legge.

Qualora l'ammontare del contributo di ammortamento e del contributo di miglioramento, accertato a lavori ultimati, risulti inferiore ai nove decimi dell'ammontare di esso calcolato a norma del precedente comma, l'ammontare del contributo definitivo è determinato sottraendo dal doppio dell'ammontare accertato i nove decimi dell'ammontare calcolato.

SIMONINI, *Ministro della marina mercantile*. Si tratta di costruttori che sono stati ammessi ai benefici di questa legge e che, nella esecuzione del lavoro, si sono spostati leggermente da quella che era la base prevista nel contratto, apportando dei miglioramenti di carattere tecnico.

Si tratta di due imprese facilmente individuabili e siccome non si voleva creare un precedente che poi invogliasse tutti quanti a richiedere questi miglioramenti, si sono stabilite queste regole e limitazioni.

PRESIDENTE. Se non si fanno osservazioni, pongo in votazione l'articolo 15 di cui ho dato lettura. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Art. 16.

Nel caso in cui, dopo il 31 dicembre 1950, si verificano nuove disponibilità di tonnellaggio costruibile a seguito di rinunzie o decadenze degli ammessi ai benefici della legge, il Ministro per la marina mercantile, sentito il Comitato tecnico, ha facoltà di ammettere ai benefici domande per la costruzione di bacini galleggianti o domande delle società di navigazione esercenti servizi di preminente interesse nazionale per la costruzione di nuove navi.

Per la costruzione dei bacini sarà corrisposto uno speciale contributo pari al 33 per cento del costo accertato con le norme dell'articolo 6 della legge, da corrispondersi a costruzioni ultimate, salva l'applicazione dell'articolo 14 della legge.

Le domande dovranno essere presentate entro il termine di 180 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

SIMONINI. *Ministro della marina mercantile.* La questione è in questi termini: in tutto il Mediterraneo non abbiamo nemmeno un bacino galleggiante che possa essere utilizzato per le navi di grande tonnellaggio, specialmente per le navi cisterna verso cui sono orientate tutte le marine mercantili del mondo, e si chiede, da parte di altri Paesi, che sulla rotta tra il Mediterraneo occidentale e quello orientale, si possa, per esempio a Palermo, avere un bacino per accogliere le grandi cisterne. Ciò darebbe una fonte di ricchezza e di lavoro a Palermo; ecco perchè è stato inserito questo articolo, che mi auguro che i componenti della Commissione vogliano approvare.

PRESIDENTE. Se non si fanno osservazioni metto in votazione l'articolo 16 di cui ho dato lettura. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Art. 17.

Tutti i documenti per la liquidazione definitiva dei contributi previsti dalla legge devono essere presentati, a pena di decadenza dal diritto ai contributi stessi:

a) per le navi mercantili, i pontoni di sollevamento, le draghe ed i rimorchiatori pontati di nuova costruzione, non oltre due anni dalla data di entrata in effettivo esercizio;

b) per gli apparati motori completi, per i singoli complessi costitutivi di apparato motore (macchine, caldaie ed apparecchi ausiliari) e per gli apparecchi ausiliari di bordo destinati a navi mercantili già in esercizio, non oltre un anno dalla data della loro sistemazione a bordo;

c) per le riparazioni, modificazioni e trasformazioni, non oltre sei mesi dalla data dell'ultimazione dei lavori relativi.

(È approvato).

Passiamo ora all'articolo 9 che abbiamo lasciato sospeso, ne do lettura:

Art. 9.

L'articolo 18 della legge è sostituito dal seguente:

« Ai lavori di riparazione, modificazione e trasformazione eseguiti in Italia, degli scafi, degli apparati motori (macchine, caldaie e apparecchi ausiliari) e dei macchinari o apparecchi ausiliari di bordo di navi mercantili, di pontoni di sollevamento, di draghe e di rimorchiatori pontati nazionali, sono applicabili le disposizioni di cui all'articolo 7.

« Per tali lavori è pure corrisposto un contributo sui materiali, per ogni quintale di materiale messo in opera, nella misura seguente:

lire 3.500 per i materiali metallici impiegati nelle riparazioni, modificazioni e trasformazioni degli apparati motori e dei macchinari o apparecchi ausiliari di bordo;

lire 2.500 per i materiali metallici impiegati nelle riparazioni, modificazioni e trasformazioni dello scafo;

lire 1.800 per il legname ».

SIMONINI, *Ministro della marina mercantile.* Questo articolo 9 è un completamento e

una specificazione dell'articolo 4 della legge Saragat, il quale diceva:

« a) lire 2.500 per le navi a scafo metallico e a propulsione meccanica;

b) lire 1.800 per le navi a scafo di legno ed a propulsione meccanica fino a 500 tonnellate di stazza lorda;

c) lire 1.500 per le navi a scafo di cemento armato fino a 500 tonnellate di stazza lorda;

d) lire 2.100 per i velieri a scafo metallico e lire 1.200 per i velieri a scafo di legno ».

Ora nell'articolo 9 si dice: lire 3.500 per i materiali metallici impiegati nelle riparazioni, modificazioni e trasformazioni degli apparati motori e dei macchinari o apparecchi ausiliari di bordo;

lire 2.500 per i materiali metallici impiegati nelle riparazioni, modificazioni e trasformazioni dello scafo;

lire 1.800 per il legname.

Quindi con questo articolo 9 si ha una specificazione, intatti per gli apparati motori macchinari si paga una somma superiore di quella che si pagava prima per i materiali metallici.

PRESIDENTE. Come ho già ricordato nella precedente seduta, gli industriali genovesi venuti a conoscenza che oggi doveva essere discussa questa legge mi hanno inviato il seguente telegramma: « Vorremmo richiamare l'attenzione Commissione sull'articolo 9, in quanto progettata modifica risulterebbe oltremodo pregiudizievole per impegni assunti per industria riparazione navi, già in gravissima crisi. Prego intervenire con un rinvio della discussione onde esporre di presenza le necessità e esigenze della categoria ».

SIMONINI, *Ministro della marina mercantile*. So che c'è una certa agitazione per regolare alcune questioni relative ai costi del materiale di riparazione, ma non capisco perchè ci si preoccupi dell'articolo 9, che dice che saranno corrisposte sicuramente 3.500 lire a quintale per gli apparati motori. Questo è un chiarimento che fa sì che per i motori non si avranno solo 2.500 lire come, con la formulazione del precedente articolo, avrebbe potuto sostenere la Corte dei conti.

PRESIDENTE. Se nell'applicazione pratica di detto articolo risultasse che questa segnalazione ha un fondamento, pregherei il Ministro di voler riesaminare la materia dell'articolo 9, in modo che coloro che hanno stipulati contratti

in base al testo della legge Saragat non abbiano a subire sorprese dall'applicazione dell'articolo in discussione.

SIMONINI, *Ministro della marina mercantile*. Posso assicurare che questo articolo sarà interpretato in modo che sui contratti in corso i costruttori non abbiano a subire alcuna diminuzione a loro danno.

PRESIDENTE. Se non si fanno altre osservazioni, pongo ai voti l'articolo 9 di cui ho dato lettura. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Art. 18.

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

(È approvato).

FERRARI. Noi non abbiamo sollevato alcuna eccezione nei confronti di questa legge e non l'abbiamo sollevata soprattutto perchè la legge è fatta con questo intendimento: dare lavoro ai cantieri, mettere in efficienza tutta la legge Saragat. Però nella legge abbiamo riscontrato una quantità di difetti. La legge ha, per così dire, la forma e la caratteristica della legge « carrozzone ». Ha dei punti in contrasto, come ho già rilevato a proposito dell'articolo 8, con i criteri fondamentali che la informano. Tuttavia non abbiamo sollevato intenzionalmente alcuna eccezione soprattutto per questo: perchè noi abbiamo avuto ieri una dichiarazione del Ministro che desidero sia messa in evidenza, dando ad essa un particolare significato. Il Ministro ha dichiarato che questa legge è una legge che tende a tamponare le falle che si sono create. Ha promesso che finalmente porterà dinanzi al Parlamento una legge che cerchi di risolvere definitivamente e organicamente il problema dei cantieri e della marina mercantile. Contiamo che la promessa sia mantenuta e che la legge venga presentata a noi presto, rispondendo essa ai due criteri: necessità del Paese e messa in attività della intelligenza e della capacità delle nostre maestranze e dei nostri tecnici, che senza dubbio sono, tutti, maestri nella costruzione e nella navigazione.

SIMONINI, *Ministro della marina mercantile*. Desidero assicurare il senatore Ferrari e la Commissione che ciò che ho affermato

ieri avrà, io mi auguro, certamente un seguito. Vorrei però che il senatore Ferrari si persuadesse che questa legge è una legge che può avere tutti i difetti dell'improvvisazione, che è stata fatta sotto la spinta delle necessità più urgenti, ma non è un carrozzone nel senso che comunemente si vuol dare a questa parola. Circa un programma organico o una nuova legge, come ha detto il senatore Ferrari, o meglio, circa la possibilità di delineare una politica marinara del Governo italiano, avevo chiesto il rinvio della discussione al Senato perchè mi sarei voluto presentare con qualcosa di più concreto di quello che ho potuto dire nel discorso che ho dovuto improvvisare. Spero di potere, alla Camera dei deputati, non presentare la nuova legge, ma delineare quella che dovrebbe essere in questo settore la politica del nostro Governo per i prossimi anni, sì da colmare quella che è stata definita una lacuna del Governo italiano, e cioè l'assenza di una politica marinara, cercando d'inserire nel quadro che esporrò quello che può la marina mercantile italiana fare per collaborare all'assestamento dell'industria cantieristica, che non può vivere certamente solo dell'apporto della marina mercantile italiana, ma necessariamente anche delle altre marine.

Posso rassicurare il senatore Ferrari che ciò che ho detto ieri risponde a una volontà, non solo mia, ma di tutto il Governo. Ringrazio la Commissione della collaborazione che ha voluto prestare al fine di condurre in porto questa legge.

PRESIDENTE. Se non si fanno altre osservazioni pongo in votazione il disegno di legge nel suo complesso.

Dichiaro di astenermi dalla votazione.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Discussione e approvazione del disegno di legge:

« Autorizzazione a provvedere alle riparazioni più urgenti degli immobili della Mostra d'oltremare e del lavoro italiano nel mondo »
(N. 937) (Approvato dalla Camera dei deputati).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Autorizzazione a provvedere alle riparazioni più urgenti

degli immobili della Mostra d'oltremare e del lavoro italiano nel mondo ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole Buizza, relatore.

BUIZZA, relatore. A Napoli — come è noto — vi è un complesso edilizio destinato alla Mostra d'oltremare e del lavoro italiano nel mondo, il quale è stato gravemente danneggiato dagli eventi bellici; i danni poi sono stati aggravati perchè al fabbricato sono mancate le indispensabili riparazioni nelle parti più danneggiate. Lo Stato allora ha pensato, molto opportunamente a mio parere, d'intervenire.

Bisogna tenere presente che alla costituzione del patrimonio dell'Ente concorse per la maggior parte lo Stato e, in misura minore, la Provincia, il Comune, la Camera di commercio e il Banco di Napoli; sicchè lo Stato, a parte ogni altra considerazione, ha l'obbligo di non disinteressarsi della situazione di quel complesso edilizio. Ora, previ accordi fra la Presidenza del Consiglio, Commissariato per il turismo e i Ministri dei lavori pubblici, dell'Africa italiana e del tesoro, si è venuti nella determinazione di autorizzare l'esecuzione delle riparazioni più urgenti entro il limite di spesa di lire duecento milioni. Alla copertura di questa spesa si provvede mediante riduzione dello stanziamento del capitolo 308-bis dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1949-50, approvato con legge 21 ottobre 1949, n. 785, che è intitolato « Fondo a disposizione per assegnazioni ai capitoli di parte straordinaria di somme autorizzate per spese non ripartite, relative alla revisione dei prezzi ».

Dai cinque miliardi stanziati nel capitolo suddetto, vengono detratti 200 milioni per far fronte alle riparazioni più urgenti del complesso edilizio della Mostra d'oltremare e del lavoro italiano nel mondo.

Io non ho quindi che da proporre l'approvazione di questo disegno di legge, così come è stato presettato dal Ministro dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. Se nessuno chiede di parlare, passiamo all'esame degli articoli di cui ora do lettura:

Art. 1.

Il Ministero dei lavori pubblici è autorizzato a provvedere all'esecuzione dei lavori più urgenti e necessari, per il ripristino delle opere della « Mostra d'oltremare e del lavoro italiano nel mondo » in Napoli, entro il limite di spesa di lire 200.000.000.

Per l'esecuzione di tali lavori si applicano le vigenti disposizioni in materia di opere pubbliche di conto dello Stato.

(È approvato).

Art. 2.

Delle somme erogate in applicazione della presente legge sarà tenuto conto in sede di liquidazione degli eventuali contributi sull'importo dei lavori definitivi che saranno eseguiti in dipendenza dei danni di guerra.

(È approvato).

Art. 3.

Alla predetta spesa di lire 200.000.000, si farà fronte mediante riduzione dello stanziamento del capitolo 308-bis dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1949-50, approvato con legge 31 ottobre 1949, n. 785.

(È approvato).

Art. 4.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad appor- tare in bilancio, con propri decreti, le varia- zioni occorrenti per l'attuazione della presente legge.

(È approvato).

Pongo ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

Discussione e approvazione del disegno di legge:

« Concessione di un contributo straordinario di lire 80 milioni all'Ente acquedotti siciliani »
(N. 940) (Approvato dalla Camera dei deputati).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Concessione di un contributo straordinario di lire 80 milioni all'Ente acquedotti siciliani ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole Sanmartino, relatore.

SANMARTINO, *relatore*. L'Ente acquedotti siciliani fu istituito per una serie di compiti gravosissimi e costosi, come costruzioni *ex novo* di acquedotti, completamento di costruzioni già iniziate per conto degli Enti locali, sistemazione di opere già esistenti e di tutte le opere igieniche connesse con gli acquedotti, nonché per l'esercizio e la manutenzione degli acquedotti stessi. Esso deve provvedere a tutte le sue attività per metà con il contributo dello Stato e per metà con la riscossione dei canoni e contraendo prestiti con Istituti autorizzati. Il contributo dello Stato venne stabilito nella misura di un miliardo. Perchè l'Ente non può riscuotere i canoni ad esso dovuti per la costruzione e la manutenzione degli acquedotti se non dopo un certo tempo, esso ha chiesto un contributo straordinario da parte dello Stato, che fu concordato anche con la Ragioneria generale, nella misura di ottanta milioni. Si fa presente, per altro, che questo non è che un anticipo, perchè gli ottanta milioni saranno prelevati dal mezzo miliardo che lo Stato deve erogare per l'esercizio finanziario 1949-50.

Penso quindi che la nostra Commissione riconoscerà l'opportunità di questo disegno di legge e darà ad esso la sua approvazione.

PRESIDENTE. Se nessuno chiede di parlare, passiamo all'esame degli articoli di cui do lettura:

Art. 1.

È concesso all'Ente acquedotti siciliani un contributo straordinario, da parte dello Stato, di lire 80.000.000 nelle spese che l'Ente medesimo ha sostenuto durante il periodo 1° luglio 1948-30 giugno 1949, per l'esercizio e la manutenzione ordinaria degli acquedotti da esso gestiti.

(È approvato).

Art. 2.

Alla corresponsione del contributo di cui all'articolo precedente si farà fronte con prelevamento dalla quota di lire 500.000.000, assegnata all'Ente acquedotti siciliani per l'esercizio finanziario 1949-1950 in conto della spesa di lire 1.000.000.000 autorizzata col decreto legislativo 17 aprile 1948, n. 774.

(È approvato).

Art. 3.

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

(*È approvato*).

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

(*È approvato*).

La riunione termina alle ore 12,30.