

SENATO DELLA REPUBBLICA

VII COMMISSIONE

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

RIUNIONE DEL 19 OTTOBRE 1950

(74^a in sede deliberante)

Presidenza del Presidente CAPPÀ

INDI

del Vice Presidente FERRARI

INDICE

Disegni di legge :

(Discussione e approvazione)

« Provvedimenti a favore dei diplomati aspiranti al comando di navi mercantili » (N. 1207) :

PRESIDENTE	Pag. 759
RAJA, <i>relatore</i>	760
FERRARI	760
TAMBRONI, <i>Sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i>	760

« Provvedimenti a favore degli aspiranti alle patenti di capitano di lungo corso e di gran cabotaggio, nonchè alla qualifica di scrivano » (N. 1295) :

PRESIDENTE	761, 763, 764
RAJA, <i>relatore</i>	761, 763, 764, 765
TAMBRONI, <i>Sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i>	761, 762, 763, 764
FERRARI	763, 764, 765

« Autorizzazione della maggiore spesa di lire 150 milioni a carico dello Stato per oneri di carattere generale dell'Ente autonomo del Flumendosa, ai sensi dell'articolo 14 del regio decreto legislativo 17 maggio 1946, n. 498 » (N. 1253)
(Approvato dalla Camera dei deputati) :

PRESIDENTE	Pag. 706
MASTINO, <i>relatore</i>	765, 766
TISSI	765
GENCO	765, 766
BUIZZA	766
TOSELLI	766

La riunione ha inizio alle ore 10,20.

Sono presenti i senatori: Borromeo, Buizza, Cappa, Cappellini, Ceschi, Corbellini, Ferrari, Focaccia, Franza, Genco, Mariotti, Martini, Mastino, Panetti, Priolo, Raja, Ricci Mosè, Sanmartino, Tissi, Tommasini, Toselli, Troiano, Voccoli.

È presente altresì l'onorevole Tambroni, Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.

GENCO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

Discussione e approvazione del disegno di legge :

« Provvedimenti a favore dei diplomati aspiranti al comando di navi mercantili » (N. 1207) (Approvato dalla Camera dei deputati).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Provvedimenti a favore dei diplomati aspiranti al comando di navi mercantili ».

Faccio presente che al secondo punto dell'ordine del giorno c'è un provvedimento ana-

VII COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 74ª RIUNIONE (19 ottobre 1950)

logo nell'argomento a quello che ora discuteremo: io, anzi, a proposito di questi due provvedimenti, avevo ricevuto molte osservazioni, commenti, proteste e proposte da parte degli interessati, che ho passato direttamente al nostro relatore senatore Raja perchè potesse esaminarle e, se possibile, tenerne conto. Prego perciò l'onorevole Raja di svolgere la sua relazione.

RAJA, *relatore*. Il provvedimento che ora discutiamo e quello che seguirà immediatamente concernono la medesima materia e forse sarebbe stato opportuno proporre l'abbinamento della discussione; comunque, però, siccome riguardo a questo primo provvedimento non ho rilievi particolari da fare, penso che possa essere approvato così come ci è stato presentato dal Governo. Esso si preoccupa di mettere i diplomati aspiranti al comando di navi mercantili, licenziati dagli istituti tecnici nautici negli anni scolastici dal 1936-37 al 1943-44, con almeno un anno di navigazione in servizio di coperta su navi battenti bandiera italiana durante il periodo dal 10 giugno 1940 all'8 maggio 1945 e che manchino in tutto o in parte del prescritto tirocinio di navigazione fuori del Mediterraneo per il conseguimento della patente di capitano di lungo corso, nella possibilità di far valere nel computo di tale tirocinio richiesto dalla legge, la metà della navigazione effettuata nel periodo bellico. In altri termini, con un grande senso di opportunità e di equità, questo disegno di legge viene incontro alle aspirazioni di questi diplomati nel periodo che ho ricordato, tenendo presenti anche le difficoltà di imbarco che in questo momento ci sono in virtù di quell'avvicendamento che costringe gli armatori a servirsi soltanto per un dato periodo di tempo di un determinato personale ed a licenziarlo, scaduto questo periodo di tempo, per assumerne altro estraneo, a seconda del turno di avvicendamento. Perciò questo provvedimento viene ad agevolare la carriera di questi diplomati nel senso che, per completare il loro tirocinio, possono far valere la metà della navigazione effettuata nel periodo bellico come navigazione fatta fuori del Mediterraneo. Io non ho nulla in contrario a questo provvedimento.

Mi riservo di fare dei rilievi tra poco, quando si discuterà del secondo provvedimento, ma propongo che la Commissione approvi questo

primo disegno di legge formulato in un articolo unico così come ci è proposto dal Ministero.

PRESIDENTE. Sono anch'io favorevole in sostanza al provvedimento di legge. L'unico timore che potrebbe aversi è che queste facilitazioni possano portare al comando di navi persone non preparate. Però la relazione ministeriale ci dice chiaramente che «l'articolo proposto non menoma le garanzie richieste per il conseguimento della patente di capitano di lungo corso, in quanto la navigazione in tempo di guerra, anche se effettuata in mari stretti, presenta tali difficoltà e richiede tali accorgimenti da poter essere, sotto molti aspetti, computata in parte come navigazione oceanica nei riguardi della categoria di cui trattasi». Ero un pò titubante sull'opportunità di questo provvedimento; però non si può negare che la navigazione in tempo di guerra imponeva una attenzione e una avvedutezza tali da supplire anche a quella navigazione oceanica che questa categoria non ha potuto fare. Confermo perciò di essere favorevole al provvedimento.

FERRARI. A nome del Gruppo e mio dichiaro che noi siamo favorevoli a questo disegno di legge.

TAMBRONI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Il Governo non ha nulla da aggiungere a quanto è stato detto dal relatore e dal Presidente.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, passiamo alla lettura dell'articolo unico del disegno di legge:

Articolo unico.

I diplomati aspiranti al comando di navi mercantili, licenziati degli Istituti tecnici nautici negli anni scolastici dal 1936-37 al 1943-44, i quali contino almeno un anno di navigazione in servizio di coperta, su navi battenti bandiera italiana, durante il periodo dal 10 giugno 1940 all'8 maggio 1945, e manchino in tutto od in parte del prescritto tirocinio di navigazione fuori del Mediterraneo per il conseguimento della patente di capitano di lungo corso, possono far valere, in computo di tale tirocinio, la metà della navigazione effettuata nel detto periodo bellico.

(È approvato).

Discussione e approvazione del disegno di legge:

« **Provvedimenti a favore degli aspiranti alle patenti di capitano di lungo corso e di gran cabotaggio, nonchè alla qualifica di scrivano** »
(N. 1295) (Approvato dalla Camera dei deputati).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Provvedimenti a favore degli aspiranti alle patenti di capitano di lungo corso e di gran cabotaggio, nonchè alla qualifica di scrivano ».

Come i colleghi vedono, anche questo provvedimento riguarda in fondo lo stesso argomento di quello precedente. Prego il relatore Raja di informare su di esso la Commissione e di esporre anche le osservazioni e le proposte che gli sono state comunicate da me.

RAJA, *relatore*. Confesso subito che in questo provvedimento noto una contraddizione con quello che è stato già approvato, contraddizione che è bene rilevare. Infatti mentre per i diplomati licenziati dagli Istituti durante il periodo che va dal 1936 al 1944 si concede che possono fare valere, per completare il tirocinio di navigazione fuori del Mediterraneo richiesto e prescritto dalla legge, la metà della navigazione effettuata nel periodo bellico, in questo provvedimento invece, che riguarda coloro che debbono avere il comando di navi o la qualifica di scrivani (che sarebbero poi quelli che comunemente si chiamano in marina i terzi ufficiali), si stabilisce che gli interessati debbano continuare - secondo le vecchie disposizioni di legge - a prestare un servizio di navigazione che è di quattro anni in totale, dei quali la metà dovrebbe essere trascorsa in navigazione su navi battenti bandiera estera e l'altra metà su navi battenti bandiera italiana. Ora è accaduto però che i diplomati che hanno già il diploma di capitano di lungo corso di gran cabotaggio si sono trovati costretti durante questo periodo, a causa dei ricordati turni di avvicendamento, ad imbarcarsi su navi estere e principalmente nella marina panamense per un periodo di tempo molto superiore, innanzi tutto per poter vivere e poi per poter fare un tirocinio di navigazione. Osservo che, purtroppo, in Italia si guarda molto alle apparenze, magari trascurando la

sostanza. Sappiamo che è richiesto un tirocinio per metà fatto su navi estere e per metà su navi italiane, ma la marina panamense, per esempio, è una marina quasi tutta italiana, perchè quasi tutto il personale, quasi tutti i marittimi, quasi tutti gli ufficiali sono italiani.

TAMBRONI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Era una marina italiana: ora la situazione è notevolmente mutata.

RAJA, *relatore*. Insomma, costoro, anche per ragioni di opportunità, hanno creduto bene mettersi sotto un'altra bandiera. Questi poveri disgraziati si trovano oggi in questa condizione: anche se hanno compiuto tre o quattro anni di tirocinio di navigazione su navi battenti bandiera straniera e non hanno potuto compiere, anche per le difficoltà che incontrano per essere assunti, il prescritto tirocinio di navigazione su navi con bandiera italiana, quel servizio prestato su navi estere vale per loro fino ad un certo punto e devono sempre completare il tirocinio prescritto dalla legge per la navigazione da compiere su navi italiane. Purtroppo, quando noi facciamo le leggi lasciamo sempre qualche lacuna e, o per fretta o per altri motivi, rinviando la soluzione di qualche questione. Ora la legge sul Codice della navigazione, che doveva sostituire il Codice della marina mercantile del 1867, prevedeva che ci dovesse essere un regolamento, ma ha rinviato questa materia che, a parer mio, doveva invece essere trattata proprio nel Codice. Comunque, il regolamento non si è più fatto e noi siamo ancora costretti a richiamarci alle vecchie disposizioni per la marina mercantile del 1867.

Perchè si possa assumere il comando di una nave, si pretende dunque un tirocinio di almeno quattro anni per metà compiuto su navi estere e per metà su navi italiane. Queste sono le attuali disposizioni. Ora, io vorrei osservare: ma sul serio, nel 1950 - non siamo più nel 1867! - si può pretendere che il tirocinio possa durare quattro anni, quando un diplomato si trova già in una condizione di capacità istruttiva - non pratica, naturalmente - rilevante ed efficiente, perchè le nostre scuole nautiche, per nostra fortuna e per una vecchia tradizione italiana, si trovano in condizioni di assoluta sufficienza e svolgono, sia da parte del corpo insegnante come degli allievi, tutta

VII COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 74^a RIUNIONE (19 ottobre 1950)

una attività di insegnamento e di apprendimento che è bene rilevare e apprezzare?

Ebbene, dico che, quando un individuo ha una tale capacità teorica, non si può costringerlo, per assumere non un comando definitivo, perchè certamente non andrebbe a comandare una nave di grande tonnellaggio, ma un posto di secondo o terzo ufficiale, per quattro anni di seguito a navigare obbligatoriamente per metà su navi straniere e, quel che è più grave, per metà, con le condizioni attuali della marina mercantile, su navi italiane. Questo mi sembra un termine esagerato e pertanto sarebbe opportuno, nel momento in cui sarà modificato il Codice della navigazione, che si tenesse presente l'opportunità di una riduzione in questo senso.

Oggi, però, non dobbiamo occuparci di questa questione generale, bensì di una situazione di fatto che esiste perchè ci sono dei diplomati che aspirano al comando di navi e che si trovano nella condizione di aver prestato un servizio e di aver compiuto un tirocinio anche di quaranta o cinquanta mesi su navi straniere fuori del Mediterraneo. Il Ministero ha allora redatto questo provvedimento di legge che si propone di ridurre, per coloro che si trovano appunto in tali condizioni, quello che è il servizio da compiersi per legge su navi battenti bandiera nazionale, per conseguire la patente di capitano di lungo corso, dai ventiquattro mesi prescritti a diciotto mesi.

Ora, con le osservazioni che gli interessati hanno fatto su questa disposizione, anche attraverso la stampa e attraverso le Camere di commercio (sezione marittima), essi hanno cercato di far valere le loro legittime richieste, ed hanno fatto presente le difficoltà che oggi si incontrano per poter fare anche solo diciotto mesi di navigazione su navi italiane. Infatti anche quando uno abbia avuto la fortuna di poter essere assunto da qualche armatore italiano, giunto al decimo o al dodicesimo mese di servizio continuato, è costretto a sbarcare e ad attendere di nuovo che il suo turno ritorni, per poter compiere quel periodo che gli manca per il completamento del servizio prescritto. E opportunamente gli interessati hanno proposto che questo termine venisse ridotto ad un anno. Io sarei dell'avviso di eguagliare il servizio prestato da questi aspiranti su navi

straniere a quello prestato su navi con bandiera italiana, e non farei questa distinzione ma direi che il diplomato che ha già raggiunto 4 anni di tirocinio, prestato in navigazione su qualunque nave di qualunque bandiera, ha diritto di poter avere la patente per il comando di nave. Comunque, voglio cercare di avvicinarmi il più possibile al progetto di legge e perciò, pur rimanendo ferma la durata dei quattro anni, vorrei proporre di ridurre a 12 mesi il periodo minimo di navigazione in servizio di coperta su navi italiane, e di aumentare relativamente a 36 mesi il servizio di coperta da prestare su navi con bandiera estera.

Se la Commissione ritiene di essere d'accordo su questo punto si verrebbe anche a sanare una contraddizione che a me sembra palese tra la disposizione dell'articolo unico della legge che abbiamo poco fa approvato e le disposizioni sancite in questo disegno di legge n. 1295. Ricordo che si è tenuto a Livorno proprio quest'anno un Congresso delle Camere di commercio (sezione marittima) nel quale, rinnovando una vecchia richiesta di un precedente congresso tenuto a Genova nel 1949, gli interessati hanno insistito perchè questo limite fosse ridotto; e in realtà, non si tratta neanche di una riduzione, ma di un semplice spostamento della proporzione tra servizio da prestarsi su nave nazionale e quella da prestarsi su nave straniera.

TAMBRONI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. L'emendamento viene proposto ora dal relatore e quindi non posso esprimere il parere del Ministro su di esso; mi oppongo comunque all'emendamento per una considerazione molto semplice. I due disegni di legge esaminati questa mattina sono stati presentati in forma distinta e non vale perciò il richiamo fatto dal relatore al disegno di legge che è già stato approvato. Infatti, nel primo si tratta di tener conto del servizio di guerra e quindi di fare qualcosa che tutte le pubbliche amministrazioni hanno fatto per gli ex combattenti che non avevano nessuna possibilità di regolare altrimenti la loro posizione, mentre il secondo disegno di legge non può mettersi sullo stesso piano, proprio per le considerazioni che ha fatto il Presidente della Commissione, buon cono-

VII COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 74^a RIUNIONE (19 ottobre 1950)

scitore dei problemi marinari: affidare, infatti una nave a chi non ha compiuto effettivamente quel tirocinio che è richiesto può costituire un pericolo. Se noi a coloro che hanno fatto un periodo di navigazione in tempo di guerra venissimo a parificare coloro che non hanno fatto navigazione in periodo di guerra, commetteremmo certamente una ingiustizia.

Ma vi è di più.

Non vale l'obiezione che è stata posta dagli interessati attraverso ordini del giorno e congressi, che cioè non si può mai raggiungere il periodo di 18 mesi di servizio su navi italiane in quanto, per le norme attualmente in vigore, più di un anno non si può stare a bordo di una nave, perchè il disegno di legge tiene conto anche di questo. Infatti parla anche di coloro che abbiano compiuto un tirocinio di navigazione non inferiore a 30 mesi dei quali almeno sei effettuati posteriormente all'8 maggio 1945, cioè in periodo di restrizione e di avvicendamento dei turni; con questa disposizione essi vengono già ad essere notevolmente favoriti. Sicchè non è affatto esatto affermare che col presente disegno di legge si mettono gli interessati nella condizione di non poter mai aspirare al comando di una nave.

PRESIDENTE. Ritiene il Sottosegretario che ci sia una diversità nella competenza se si equiparano i servizi prestati su navi straniere a quelli prestati su navi italiane?

TAMBRONI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. La fase delle navi panamensi, cui accennava l'onorevole Raja, è del periodo subito dopo la guerra ed appunto per questo è stato stabilito il periodo di sei mesi dopo il 1945. C'è tale una pletera di ufficiali aspiranti al comando di navi che si son dovute persino fare delle graduatorie: e queste graduatorie vanno ora rispettate. Mi sembra perciò che tutta questa lunga discussione sia superflua perchè, o la marina mercantile riprenderà in pieno — come tutti ci auguriamo — i suoi traffici e allora ci sarà posto per tutti, o diversamente dovrà essere mantenuta in queste condizioni e allora avvicendamenti e graduatorie dovranno pur sempre valere, ed inutile sarebbe dare un titolo di comandante a chi non potesse mai esplicare effettivamente tale funzione.

FERRARI. Ritengo che questo disegno di legge costituisca il riconoscimento di una aspirazione legittima e pienamente giustificata. Le argomentazioni che ha portato l'onorevole Raja dimostrano in modo esatto questo che ho detto; il relatore, però, fa delle considerazioni e delle premesse di cui, nel ricavare le conclusioni, tiene conto soltanto parzialmente. Senza dilungarmi e andando subito alle conclusioni sarei dell'avviso invece di portare proprio le premesse dell'onorevole Raja ad una conclusione logica: non solo ritengo che i diciotto mesi dovrebbero essere ridotti a dodici — e qui mi pare che siamo d'accordo —, ma non capisco la necessità del tirocinio complessivo di quattro anni, quando si è fatta la considerazione di una esperienza compiuta in periodo di guerra o comunque in periodo eccezionale. Io vorrei che fosse ridotto questo termine dei quattro anni.

RAJA, *relatore*. È una questione di principio giuridico. Abbiamo una legge che stabilisce che il tirocinio deve essere fatto in quattro anni. Con questa leggina non possiamo modificare un principio di ordine generale.

FERRARI. La legge poteva valere quando istituti nautici e condizioni di navigazione erano diversi.

RAJA, *relatore*. Comunque, modificando il termine di quattro anni, verremmo ad intaccare un principio generale fissato nella legge con una leggina particolare che riguarda un caso contingente. Non mi sembra che ciò sia opportuno e legittimo.

TAMBRONI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Non è possibile modificare il termine di quattro anni, tanto più che il regolamento del Codice della navigazione è in corso di approvazione.

FERRARI. Allora appoggiamo la proposta Raja di ridurre il periodo di tirocinio da prestarsi su navi battenti bandiera nazionale da diciotto a dodici mesi, e di aumentare conseguentemente da trenta a trentasei mesi il periodo di tirocinio da prestarsi su navi battenti bandiera straniera.

RAJA, *relatore*. Ho l'impressione che il Governo sia contrario alla mia proposta per una questione formale. Infatti il Governo ha adeguato il suo pensiero alle conclusioni del Consiglio superiore della marina mercantile. Il

VII COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 74^a RIUNIONE (19 ottobre 1950)

Sottosegretario ha detto che questi provvedimenti riguardano situazioni contingenti e costituiscono una specie di riparazione che si è voluta concedere a favore dei militari, nel primo provvedimento già approvato, e di coloro che per ragioni contingenti hanno prestato un servizio irregolare, nel secondo.

PRESIDENTE. Ma il Governo è venuto spontaneamente incontro proprio a queste condizioni di fatto. Si capisce che gli interessati reclamano ancora di più, ma dobbiamo anche usare una certa avvedutezza.

RAJA, *relatore*. Ma il punto fondamentale del problema è questo. Poniamo il caso di uno che abbia fatto un tirocinio di quattro o cinque anni su navi battenti bandiera estera. Non c'è dubbio che abbia attraversato tutti i mari del mondo e abbia acquistato una esperienza considerevole. Quale differenza c'è tra lui, che ha una maggiore capacità e conoscenza dei problemi tecnici e di quelli dei traffici e degli approdi, e coloro che hanno navigato su navi battenti bandiera italiana e che hanno avuto una navigazione, dato il momento attuale, molto limitata? Si tratta, mi sembra di una questione di principio.

TAMBRONI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Desideravo fare osservare che il disegno di legge, oltre ad essere già stato discusso ampiamente dal Consiglio superiore della marina mercantile, in funzione del cui voto è stato predisposto, è stato anche concertato col Ministro di grazia e giustizia ed anche per questa ragione non mi sentii di poter aderire all'emendamento che ha proposto l'onorevole Raja.

RAJA, *relatore*. Per trovare un accordo i diciotto mesi, invece che a 12, potrebbero essere ridotti a quindici.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, o la Commissione entra nella linea di condotta esposta dal relatore e lo segue fino alle logiche conseguenze, o la Commissione, tenendo fermo il concetto formulato dal Consiglio superiore della marina mercantile e appoggiato dal Governo, respinge qualsiasi proposta di riduzione.

FERRARI. Noi appoggiamo in pieno la proposta Raja.

PRESIDENTE. Se nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione gene-

rale. Passiamo all'esame degli articoli di cui do lettura:

Art. 1.

Il periodo minimo di ventiquattro mesi di navigazione in servizio di coperta su navi nazionali, richiesto dall'articolo 62 del Codice per la Marina mercantile, tuttora in vigore in base all'articolo 1328 del Codice della navigazione, ai fini del conseguimento delle patenti di capitano di lungo corso oppure di gran cabotaggio, è ridotto a diciotto mesi nei confronti dei diplomati aspiranti al comando di navi mercantili che abbiano compiuto su navi di bandiera estera, in servizio di coperta, un tirocinio di navigazione non inferiore a trenta mesi, dei quali almeno sei effettuati posteriormente all'8 maggio 1945 ed al conseguimento del diploma nautico.

Su questo articolo è stato presentato un emendamento da parte dell'onorevole Raja tendente a sostituire là dove è detto « a diciotto mesi » le parole « a dodici mesi » e a sostituire là dove è detto « non inferiore a trenta mesi » le parole « non inferiore a trentasei mesi ».

Chi approva questo emendamento è pregato di alzarsi.

(*Non è approvato*).

Pongo in votazione l'articolo 1 nel testo presentato dal Governo. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*È approvato*).

Art. 2.

Il periodo minimo di quindici mesi di navigazione in servizio di coperta su navi nazionali, richiesto dall'articolo 67 del codice per la Marina mercantile, tuttora in vigore in base all'articolo 1328 del Codice della navigazione, ai fini del conseguimento della qualifica di scrivano, è ridotto a dodici mesi nei confronti dei diplomati aspiranti al comando di navi mercantili, i quali abbiano compiuto su navi di bandiera estera, in servizio di coperta, un tirocinio di navigazione non inferiore a diciotto mesi, dei quali almeno tre effettuati posteriormente all'8 maggio 1945 ed al conseguimento del diploma nautico.

VII COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 74^a RIUNIONE (19 ottobre 1950)

RAJA, *relatore*. Per essere conseguente allo emendamento presentato sull'articolo 1, dovrei proporre un emendamento, che sia logica derivazione di quello, anche all'articolo 2, ma di fronte al voto negativo della Commissione nei riguardi del primo emendamento, mi astengo dal presentarlo.

FERRARI. Desidero che risulti dal verbale della riunione che il Gruppo cui appartengo avrebbe sostenuto — in linea di principio — l'emendamento Raja anche per questo secondo articolo.

PRESIDENTE. Se non ci sono altre osservazioni, pongo in votazione l'articolo 2 nel testo governativo.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

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

(È approvato).

Presidenza del Vice Presidente FERRARI

Discussione e approvazione del disegno di legge:

« **Autorizzazione della maggiore spesa di lire 150 milioni a carico dello Stato per oneri di carattere generale dell'Ente autonomo del Flumendosa, ai sensi dell'articolo 14 del regio decreto legislativo 17 maggio 1946, n. 498** »
(N. 1253) (Approvato dalla Camera dei deputati).

PRESIDENTE. Segue all'ordine del giorno la discussione del disegno di legge: « Autorizzazione della maggiore spesa di lire 150 milioni a carico dello Stato per oneri di carattere generale dell'Ente autonomo del Flumendosa, ai sensi dell'articolo 14 del regio decreto-legislativo 17 maggio 1946, n. 498 ».

Ha facoltà di parlare il relatore, senatore Mastino.

MASTINO, *relatore*. Con decreto legislativo 17 maggio 1946 fu istituito l'Ente autonomo del Flumendosa con lo scopo di provvedere alla utilizzazione e regolamentazione delle acque del bacino del Flumendosa che dovevano servire per irrigazione e produzione di forza motrice. In quel decreto legislativo furono

anche attribuite somme per l'importo di 200 milioni per le progettazioni e per le spese di ufficio. Siccome però il progetto di massima non fu fornito che alla fine del 1948, e siccome i 200 milioni stanziati per le progettazioni, spese di ufficio, ecc., sono risultati insufficienti, si propone l'approvazione dell'attuale disegno di legge, già approvato dalla Commissione dei lavori pubblici della Camera dei deputati nella seduta del 26 luglio 1950, in base al quale verrebbero attribuiti al detto Ente altri 150 milioni, la cui erogazione è senz'altro giustificata dall'importanza delle progettazioni. Ricordo ai colleghi che le irrigazioni riguardano 45 mila ettari di terreno per un importo presunto di 30 miliardi e in questa cifra sono comprese dighe alte oltre 100 metri, gallerie intercomunicanti, canali per oltre 200 chilometri. Mi pare quindi più che giustificata la motivazione di questo stanziamento che serve a portare a compimento la preparazione indispensabile per porre mano ai grandi lavori cui ho accennato. Invito perciò la Commissione del Senato ad approvare anch'essa il disegno di legge.

TISSI. Volevo domandare al relatore se questo ente autonomo del Flumendosa, che si occupa delle irrigazioni, è tutt'uno o è indipendente con l'Ente preposto allo sfruttamento di energia elettrica sempre del Flumendosa di cui fa parte anche una Società elettrica piemontese.

MASTINO, *relatore*. Non posso precisare nulla a questo riguardo ma in seguito ad una campagna che si è svolta si sono avute trasformazioni che hanno avuto riflessi anche sulla costituzione di questo ente che credo abbia sostituito il primo. Però non capisco il perchè della domanda, nè l'importanza che può avere nei riguardi di questo provvedimento, perchè noi siamo di fronte ad una situazione di fatto, che è questa: tale ente è stato costituito, ed è indifferente che sia questo od un altro ente ad avere la necessità dello stanziamento, dal momento che si tratta soltanto di decidere se questi lavori di progettazione debbono essere sospesi con tutte le conseguenze dannose che si verificherebbero, o se si debba invece far sì che vengano continuati.

GENCO. Lo Stato è già intervenuto con 200 milioni negli anni decorsi. È chiaro che

VII COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 74^a RIUNIONE (19 ottobre 1950)

le previsioni fatte nel 1946 sono assolutamente insufficienti, date le variazioni intervenute nei costi da allora ad oggi.

MASTINO, *relatore*. Il progetto fu fatto dal Ministero dei lavori pubblici alla fine del 1948.

GENCO. Approvo senz'altro questo ulteriore stanziamento di 150 milioni. Per fare questi lavori non bastano pochi mesi ma ci vogliono degli anni. Le previsioni fatte allora evidentemente non reggono più, e se lo Stato è intervenuto prima per 200 milioni, non può disinteressarsi proprio ora di questo problema, anche perchè uno degli appunti principali che si fanno alle opere di cui il Mezzogiorno, e quindi anche le isole devono fruire, è che mancano studi organici sui lavori che si devono fare. L'ente per la valorizzazione della Sila sta operando, per esempio, in zone ove mancano perfino i rilievi catastali. Ora, in queste condizioni, è necessarissimo che siano fatti dei progetti e degli studi accurati.

MASTINO, *relatore*. Non so se questo ente fa parte della società elettrica dell'alto Flumendosa, ma se la Commissione ritiene che la conoscenza di questo dato debba essere preliminare per l'approvazione del provvedimento, si potrebbe anche sospendere la discussione e rinviarla ad altra seduta. Però, come ha sostenuto il collega Genco, il provvedimento è da ritenersi senz'altro, non sono utile, ma necessario.

BUIZZA. Non so quali siano le funzioni di questo Ente del Flumendosa. Penso che sia stato costituito per studiare lo sfruttamento completo del bacino idrografico, sulla base di un progetto di massima che ora ha bisogno di essere sviluppato e portato organicamente a progetto esecutivo. Penso però che, di fronte alle decine di miliardi che saranno impegnate, uno stanziamento di 150 milioni, per completare l'esecuzione delle opere preparatorie e per rispondere alle indubbe necessità di studio dei piani di dettaglio, sia addirittura irrisorio. Perciò anche in considerazione di quanto già è stato fatto, sono del parere che non si possa assolutamente negarlo.

PRESIDENTE. Vorrei anch'io esprimere il mio parere. Concordo con le osservazioni già espresse dal relatore e condivise dai senatori

Genco e Buizza. Ritengo che l'opera del Flumendosa costituisca una delle maggiori possibilità di sviluppo agricolo e industriale della Sardegna e che si debba portare ad essa il massimo contributo possibile. Quindi io ed il mio Gruppo siamo favorevoli a questo disegno di legge. Potrei fare molti rilievi, ma in questo caso il dettaglio mi pare che debba essere taciuto completamente e debba essere invece approvato il concetto fondamentale e informatore della legge, anzi, se rilievi si devono fare, sono questi, che forse si è dato troppo poco ed è meglio dare qualcosa di più perchè siano accelerati questi studi.

TOSELLI. Faccio presente alla Commissione che questo sussidio è proposto dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, quindi da un organo assolutamente competente in questa materia.

PRESIDENTE. Se nessun altro domanda di parlare dichiaro chiusa la discussione generale. Passiamo all'esame degli articoli di cui do lettura:

Art. 1.

È autorizzata, in aggiunta a quella di cui all'articolo 14 del regio decreto legislativo 17 maggio 1946, n. 498, la spesa di lire 150 milioni per spese generali dell'Ente autonomo del Flumendosa e per ogni altro atto preparatorio all'esecuzione delle opere dell'Ente medesimo.

La suddetta spesa sarà stanziata nello stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio 1949-50.

(È approvato).

Art. 2.

Alla copertura dell'onere derivante dall'applicazione della presente legge, viene destinata una corrispondente aliquota delle maggiori entrate di cui alla legge 1° aprile 1950, n. 155, concernente variazioni allo stato di previsione dell'entrata per l'esercizio finanziario 1949-50.

(È approvato).

VII COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 74^a RIUNIONE (19 ottobre 1950)

Art. 3.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare in bilancio con propri decreti le variazioni occorrenti in base alla presente legge.

(È approvato).

Pongo in votazione il disegno di legge nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzarsi:

(È approvato).

La riunione termina alle ore 11,20.