

# SENATO DELLA REPUBBLICA

## VII COMMISSIONE

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

RIUNIONE DEL 2 DICEMBRE 1949

(44ª in sede deliberante)

Presidenza del Presidente CAPPA

### INDICE

#### Disegni di legge:

(Discussione e approvazione)

« Modificazioni alla legge 8 marzo 1949, n. 75, recante provvedimenti a favore della industria delle costruzioni navali e dell'armamento » (N. 735) (Approvato dalla Camera dei deputati):

PRESIDENTE . . . . .	Pag. 399, 404, 405, 408
TOMMASINI . . . . .	402, 408
FERRARI . . . . .	402, 404, 405, 407, 408
BATTISTA . . . . .	402
CAPPELLINI . . . . .	403, 406
RAJA . . . . .	404
CASARDI . . . . .	404
FRANZA . . . . .	404
MASTINO . . . . .	405

« Elevamento a 400 milioni delle disponibilità della Gestione mutui al personale delle Ferrovie dello Stato » (N. 712) (Approvato dalla Camera dei deputati)

TOMMASINI, relatore . . . . .	409, 410
FERRARI . . . . .	410

« Autorizzazione di un'ulteriore spesa di lire 600 milioni per la costruzione del tronco Camigliatello Silano-San Giovanni in Fiore delle ferrovie calabro-lucane » (N. 711) (Approvato dalla Camera dei deputati)

VACCARO, relatore . . . . .	Pag. 411
BUIZZA . . . . .	411
FERRARI . . . . .	412

La riunione ha inizio alle ore 10,20.

Sono presenti i senatori: Battista, Borromeo, Buizza, Cappa, Cappellini, Casardi, Ceschi, Fazio, Ferrari, Focaccia, Franza, Genco, Lavia, Mancini, Mariotti, Massini, Mastino, Montemartini, Raja, Romano Domenico, Sanmartino, Tommasini, Toselli, Troiano, Vaccaro, Voccoli.

Interviene alla riunione, in rappresentanza del Governo, l'onorevole Tupini, Ministro dei lavori pubblici.

Interviene altresì, ai sensi dell'ultimo comma dell'articolo 25 del regolamento, il senatore Panetti.

GENCO, segretario, legge il processo verbale della riunione precedente, che è approvato.

**Discussione e approvazione del disegno di legge d'iniziativa del deputato Angelini: « Modificazioni alla legge 8 marzo 1949, n. 75, recante provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento » (N. 735) (Approvato dalla Camera dei deputati).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modificazioni alla legge 8 marzo 1949, n. 75, recante

VII COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e telec., mar. merc.) 44<sup>a</sup> RIUNIONE (2 dicembre 1949)

provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento ».

Riferirò brevemente io stesso su questo disegno di legge.

Come voi ricorderete, nella primavera scorsa il Parlamento approvò la legge che porta la data dell'8 marzo 1949, n. 75, recante provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento. Io stesso, in occasione delle discussioni che si ebbero in seno alla nostra Commissione, espressi francamente il parere che la legge sarebbe stata inapplicabile, così come era stata redatta, e purtroppo la mia previsione si è realizzata. Infatti, le eccezioni sollevate in seno alla nostra Commissione ed anche le varianti che alla legge la Commissione aveva deciso di apportare, per considerazioni di ordine sindacale e politico, furono respinte e quindi il Senato approvò integralmente il testo della legge così come era pervenuto dalla Camera dei deputati.

Siamo oggi di fronte alla constatazione che la legge non ha avuto possibilità di applicazione. Si rivelarono sopra tutto inattuabili le disposizioni previste all'articolo 13, il quale diceva: « Le costruzioni navali di cui al presente capo devono essere iniziate, pena la decadenza dai benefici, entro sei mesi dalla data di ammissione prevista dal secondo comma dell'articolo 2 », cioè dall'ammissione delle domande, che era riservata al Ministro. L'articolo 13 proseguiva: « La decadenza dai benefici si verifica anche qualora il committente che avesse ottenuto l'assegnazione di una determinata costruzione non presenti al Ministero della marina mercantile entro tre mesi dalla data di ammissione copia autentica del contratto di commessa regolarmente registrato ». Quindi, l'ammissione che il Ministro avesse concesso ad una determinata società o ad un determinato armatore a godere dei benefici previsti dalla legge, per essere valida era subordinata alla presentazione da parte dell'armatore, entro tre mesi, del contratto di commessa di costruzione con i cantieri, regolarmente registrato. È accaduto quello che poteva essere facilmente previsto, cioè che, specialmente per alcune determinate navi, il termine si è rivelato insufficiente. Occorreva infatti formulare il progetto di costruzione e sottoporlo a quei determinati cantieri già fissati dal Ministero, poichè, come è noto, non

era consentito di scegliere il cantiere, avendo la Camera stabilito che una parte del tonnellaggio da costruirsi doveva essere riservata a determinati cantieri, quali quelli del Mezzogiorno. Oltre a far preparare il progetto, si doveva presentarlo ai cantieri perchè i cantieri lo esaminassero e valutassero il costo, e si doveva altresì attendere che si svolgessero e concludessero le trattative fra committente e cantiere: occorreva insomma un lasso di tempo superiore ai tre mesi, così che, nella quasi totalità dei casi, non è stato possibile giungere in tempo utile alla registrazione del contratto di commessa. Mi consta, infatti, che su 240 mila tonnellate a cui è stato ridotto in complesso il quantitativo previsto dalla legge, per l'aumento dei costi di produzione, appena per tre navi ci si sarebbe trovati in termini con la registrazione della commessa. Si è avuta perciò una serie di decadenze, a cui il presente disegno di legge tenta di riparare.

Il disegno di legge che è al vostro esame non contempla tanto una proroga di termini, quanto piuttosto una rimessa in termini. Infatti, l'Amministrazione della marina mercantile, trovatasi di fronte a questa situazione, che la legge diventava inoperante per la decadenza di quasi tutte le assegnazioni fatte, preparò questa proposta di legge per la rimessione in termini di coloro che erano stati prescelti ma non avevano fatto in tempo ad ottemperare alle prescrizioni della legge. In realtà l'Amministrazione della marina mercantile redasse un ampio disegno di legge con il quale non solo si riammettevano in termini i decaduti, ma si provvedeva ad altre varianti alla legge originaria dell'8 marzo 1949. In effetti, con tale progetto di legge, si andava oltre lo scopo che il progetto di legge stesso avrebbe dovuto proporsi, cioè quello puro e semplice di riammettere in termini quelli che, senza loro colpa, per forza di cose, ne fossero usciti.

Contro il parere del Presidente della vostra Commissione, che era stato convocato dal Ministro Saragat insieme al Presidente della Commissione della Camera e insieme ai Presidenti del Comitato tecnico e del Consiglio superiore della marina mercantile, l'Amministrazione non ha ritenuto di proporre la legge per iniziativa propria, come, a mio parere, sarebbe stato forse opportuno, ma ha pre-

ferito pregare il deputato Angelini, Presidente della Commissione della Camera, di far suo il disegno di legge da essa redatto. Il provvedimento, pertanto, ci giunge sotto il nome dell'onorevole Angelini. Sottoposto all'esame della competente Commissione della Camera dei deputati, esso ha sollevato molte eccezioni ed obiezioni, talchè, a conclusione della discussione, la Commissione ha respinto quasi *in toto* il progetto di legge per tutta quella parte che non riguardava la rimessione in termini. Non si è ritenuto infatti che l'Amministrazione della Marina mercantile potesse cogliere l'occasione di questo disegno di legge per mutare e modificare profondamente il testo della legge originaria; tanto più che sembrava, in realtà, che si volesse in tal modo favorire qualche costruttore o qualche armatore, soprattutto con l'articolo 3. La Commissione della Camera ha affermato pertanto che il disegno di legge doveva limitarsi alla rimessione in termini di coloro che per forza di cose erano decaduti.

Durante la discussione, si è tuttavia giunti ed approvare una variante, consistente nell'inclusione in quel Comitato tecnico consultivo, che proponeva la scelta delle varie costruzioni nonchè la concessione delle varie assegnazioni e che oggi dovrebbe dare pareri al Ministro sulla proroga dei termini, di tre rappresentanti delle categorie lavoratrici. È stato perciò formulato il secondo comma dell'articolo 2, il quale dice: « Il Ministro, sentito il parere del comitato di cui all'articolo 3 della legge, integrato a tale scopo da tre rappresentanti delle categorie lavoratrici interessate nominate dal Ministro ecc. ». A questo proposito ho ricevuto un ordine del giorno votato dall'Assemblea dell'Assonave che, come sapete, è l'Associazione nazionale fra costruttori di navi di alto mare. Tale ordine del giorno è così formulato: « L'Assemblea dell'Assonave, riunita in seduta plenaria in Roma il 1º dicembre 1949, venuta a conoscenza che nella proposta di legge modificativa della legge n. 75 è stata prevista l'inclusione nel Comitato tecnico, di cui all'articolo 3 di tale legge, di tre rappresentanti delle categorie lavoratrici, rileva l'opportunità che siano ammessi a far parte del citato Comitato tecnico anche tre rappresentanti dei datori di lavoro ».

A me pare che la richiesta non sia del tutto ingiustificata; riterrei infatti che, poichè si è ritenuto di rafforzare il Comitato tecnico includendovi i rappresentanti delle categorie lavoratrici, cioè dei prestatori d'opera, sarebbe logico includere anche i rappresentanti dei datori di lavoro, cioè, in definitiva, dei tecnici particolarmente competenti nel giudicare se i progetti hanno dovuto essere aggiornati ai prezzi, se sia giustificato il ritardo con cui il progetto è stato presentato o registrato ecc.

Non nascondo, poi, che il testo della legge quale ci è pervenuto dalla Camera dei deputati mi pare alquanto confuso, disordinato e formalmente mal redatto. Mi riferisco, ad esempio, all'articolo 1, che già esisteva nel testo originario del disegno di legge il quale, per evitare una troppo frequente citazione della legge 8 marzo 1949, n. 75, nei numerosi articoli del progetto, diceva: « I riferimenti alla " legge " contenuti nel presente provvedimento si intendono fatti alla legge 8 marzo 1949, n. 75, recante provvedimenti a favore dell'industria dalle costruzioni navali e dell'armamento ».

Ora, dopo lo stralcio di tanta parte del disegno di legge originario, tale legge è nominata nel testo attuale soltanto due volte e l'articolo 1 diventa evidentemente pleonastico. Si veda poi l'articolo 2, il cui testo è veramente di difficile comprensione e applicazione. Cito, ad esempio, la frase: « provando che la mancata presentazione non è ad essi imputabile e sia ritenuta legittima », dove quel « legittima » è evidentemente un non senso. Considerando l'infelice dizione, insieme al senatore Battista e ad altri colleghi abbiamo proposto un testo che, mentre conferma il contenuto sostanziale del testo approvato dalla Camera dei deputati, ne rielabora la forma.

Quanto alla questione della inclusione dei rappresentanti delle categorie lavoratrici, anche per andare incontro ai desideri della opposizione, l'abbiamo confermata, ma abbiamo incluso anche, per ragioni di giustizia e di opportunità tecnica, i rappresentanti dell'Assonave, riducendo a due sia i rappresentanti delle categorie lavoratrici che i rappresentanti dei datori di lavoro, considerando che il Comitato tecnico è composto di un numero limitato di membri, per evitare il rischio di modificarne la struttura così come è voluta dalla legge.

Del testo della Camera dei deputati rimarrebbe intatto solo il titolo.

TOMMASINI. Su questo disegno di legge ha riferito egregiamente e dettagliatamente il nostro Presidente. Mi sia consentito tuttavia di chiedere perchè lo studio di questa legge non è stato affidato a colui che fu il relatore per la legge dell'8 marzo 1949, cioè l'ammiraglio Casardi.

PRESIDENTE. Debbo osservare che si tratta di una questione della massima urgenza, la cui pronta soluzione è reclamata da tutte le maestranze cantieristiche. La legge n. 75 si trascina da un anno e mezzo senza trovare effettiva applicazione e mi è sembrato opportuno affrettare al massimo l'esame di questo disegno di legge.

Se esso venisse approvato oggi, domani stesso potrebbe essere inviato il messaggio alla Camera. Mi sembra d'altra parte che il disegno di legge non necessiti di un approfondito esame, trattandosi, come vi ho detto, unicamente della rimessione in termini.

Mi sono quindi permesso di riferire io stesso di urgenza, poichè il messaggio è pervenuto dalla Camera soltanto ieri sera, nè ho creduto per questo di mancare di riguardo al collega Casardi, al quale, comunque, domando scusa.

FERRARI. Avendo esaminato il testo del disegno di legge, mi sentirei incline a far varie osservazioni e anche a presentare qualche emendamento. Debbo però considerare che se noi modificassimo questo disegno di legge anche in minima parte, esso dovrebbe tornare alla Camera dei deputati, la quale, tra l'altro, ha già deciso un periodo di ferie di dieci giorni e non saprei, quindi, quando potrebbe prendere nuovamente in esame il progetto di legge. Mi sembra pertanto opportuno, direi anzi necessario, affrettare il più possibile l'approvazione del disegno di legge, e su questo mi sembra sia d'accordo anche il nostro Presidente. Può darsi che la dizione usata nel testo che è al nostro esame non sia felice, e sono io il primo a riconoscerlo, soprattutto per quanto riguarda l'articolo 2, ma, comunque, la sostanza delle disposizioni mi sembra appaia in modo sufficientemente chiaro e non ritengo quindi opportuno sollevare qui una eccezione di forma, tanto più che even-

tuali correzioni possono essere apportate al testo in sede di coordinamento.

Tengo piuttosto a dichiarare che non sono affatto d'accordo sulle ragioni che hanno suggerito la elaborazione di questo disegno di legge, così come sono state esposte dall'onorevole Angelini, Presidente della Commissione della Camera. Mi astengo tuttavia dall'entrare in merito, poichè al nostro Gruppo preme soprattutto che la legge entri rapidamente in applicazione. Noi insistiamo quindi perchè la Commissione approvi il testo del disegno di legge così come è, evitando ogni ulteriore ritardo.

Mi riservo, poi, di ribadire il punto di vista del nostro Gruppo attraverso due ordini del giorno il cui testo è già stato approvato dalla VIII Commissione della Camera dei deputati.

Debbo anche osservare che dissento dalla opinione del nostro Presidente per quanto riguarda l'inclusione nel Comitato tecnico dei rappresentanti dell'Assonave ed insisto, anche sotto questo punto di vista, sulla opportunità di mantenere il testo approvato dalla Camera dei deputati, il quale prevede l'immissione nel Comitato tecnico soltanto di tre rappresentanti dei lavoratori. L'inclusione dei rappresentanti dei datori di lavoro mi sembra assolutamente superflua. La ragione della inclusione dei rappresentanti dei lavoratori dei cantieri delle varie categorie è determinata dalla necessità che vi sia un controllo perchè non sussista alcun ostacolo sollevato dai datori di lavoro per rendere inefficace la legge. Attraverso l'inclusione dei loro rappresentanti i lavoratori sono garantiti, mentre d'altra parte, i datori di lavoro sono garantiti a loro volta dalla presenza nel Comitato di elementi tecnici, funzionari del Ministero o dei vari organismi governativi. Non ritengo quindi che sia opportuno introdurre nella legge la modificazione proposta dal Presidente.

BATTISTA. Noi tutti fummo d'accordo sul carattere d'urgenza della legge dell'8 marzo 1949 e fu questa una delle ragioni per le quali l'approvammo senza modificazioni. Quanto a questo disegno di legge, sulla sostanza di esso siamo tutti d'accordo, ma non mi sembra veramente accettabile la forma in cui esso è redatto. Io credo che ogni legge debba essere espressa in modo dignitoso. Non si tratta soltanto di involuzioni stilistiche che possono

VII COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e telec., mar. merc.) 44<sup>a</sup> RIUNIONE (2 dicembre 1949)

essere più o meno chiarite e interpretate, ma mi riferisco soprattutto al fatto che una legge deve essere scritta anche in un corretto italiano: ciò è necessario per una legge che viene pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale* e che verrà letta da migliaia di persone, le quali avranno a sollevare certamente delle critiche tutt'altro che benevole sulla cultura linguistica del legislatore. L'obiezione avanzata dal collega Ferrari, sul ritardo che la rielaborazione proposta potrebbe apportare, non mi sembra effettivamente consistente, dato che, trattandosi di una semplice rielaborazione formale, il nuovo testo non dovrebbe suscitare discussioni e ritardi alla Camera dei deputati. Il disegno di legge potrà essere senz'altro approvato dalla Camera dei deputati alla sua riapertura, che avverrà il 12 di dicembre: durante le ferie, il messaggio giungerà alla Camera ed il nuovo testo sarà stampato, in modo che la Commissione possa senz'altro prenderlo in esame in sede deliberante al momento della riapertura.

Il nuovo testo non è altro, ripeto, che una rielaborazione formale. L'unica modificazione sostanziale è quella che riguarda l'inclusione nel Comitato tecnico dei rappresentanti dei datori di lavoro: ciò mi sembra opportuno, poichè in genere le Commissioni vengono sempre formate in modo paritetico. Ora, se, giustamente, nel Comitato tecnico vengono rappresentate le categorie dei lavoratori — e in ciò dissento da quanto ha detto il Presidente, che cioè tale inclusione si è fatta per compiacere l'opposizione, poichè in realtà anche la maggioranza si compiace ed è lieta di tale rappresentanza — mi sembra tuttavia opportuno, mantenendo quel criterio che si è sempre seguito, includere anche i rappresentanti dei datori di lavoro.

CAPPELLINI. Mi si consenta di leggere il testo dell'articolo 3 della legge n. 75: in esso si dice che il Comitato « è composto: primo, dal Presidente del Consiglio superiore della marina mercantile, che lo presiede; secondo, dal direttore generale del naviglio; terzo, dal direttore generale del traffico e della navigazione; quarto, da un rappresentante del Ministero dell'industria e commercio; quinto, da cinque esperti di chiara fama scelti dal Ministro della marina mercantile ». Io ricordo che quando la legge venne discussa dalla nostra

Commissione, io proposi proprio un emendamento perchè fossero inclusi in questo Comitato i rappresentanti delle maestranze, emendamento che venne respinto. Argomentai, allora, quello che potrei ripetere oggi, cioè che la presenza dei rappresentanti delle maestranze avrebbe influito a far meglio funzionare il Comitato e a rendere la legge più sollecita nella sua applicazione. Io credo di poter arrivare oggi alla conclusione che se i termini non sono stati rispettati, per la presentazione dei progetti, ciò si deve al fatto che nel Comitato non furono inclusi i rappresentanti delle maestranze. Tale manchevolezza è stata riconosciuta, tanto che, quando questo disegno di legge è giunto all'esame della Commissione della Camera, indipendentemente, credo, dagli argomenti da noi sostenuti, si è cercato di colmare la lacuna inserendo nel Comitato tre rappresentanti delle maestranze. Credo pertanto che noi dovremmo ora accettare, appunto per queste ragioni, ciò che la Commissione della Camera ha già deciso a questo proposito. Non sono quindi d'accordo con la proposta del nostro Presidente, di modificare il testo della Camera nel senso di includere nel Comitato i rappresentanti dell'Assonave, per le ragioni dette dal collega Ferrari. In sostanza, bisogna concludere che, per quanto ci siano dei difetti di stile nel testo del disegno di legge e si possa essere tutti d'accordo sulla inadeguatezza di tale stile, non è opportuno apportare al testo modificazioni, che implicherebbero inevitabili ritardi, per la necessità di inviare nuovamente la legge all'esame della Camera dei deputati, tanto più che è da escludere che essa possa essere discussa e approvata entro domani, essendo domani sabato, e considerando altresì che la Camera sospenderà la sua attività per dieci giorni. Il disegno di legge subirebbe dunque un notevole ritardo.

Insisto poi nel sostenere che non vedo la necessità o l'opportunità di includere nel Comitato i rappresentanti dei datori di lavoro, poichè le categorie di datori di lavoro sono già, a mio parere, abbondantemente rappresentate in seno al Comitato, dove manca invece la rappresentanza delle maestranze.

Per queste ragioni, credo si debbano superare le difficoltà dello stile, per affrettare l'ap-

provazione del disegno di legge e giungere rapidamente all'applicazione, tanto reclamata, della legge 8 marzo 1949.

RAJA. Vorrei sottoporre ai colleghi Ferrari e Cappellini una mia obbiettiva considerazione. Questa legge ha una sola finalità, cioè prorogare quei termini che, per ragioni che è inutile indagare, sono stati già superati. Quando parliamo di integrazione del Comitato con i rappresentanti dei lavoratori e dei datori di lavoro, debbo osservare che questo era un principio che avrebbe avuto ragione di essere nell'approvazione della precedente legge, perchè allora si trattava di esaminare i progetti che venivano presentati per la costruzione delle navi, mentre oggi il Comitato si riduce a dare solo un parere al Ministro esclusivamente sull'opportunità o meno di concedere la proroga.

PRESIDENTE. Nemmeno. Dà solo il parere sul termine di proroga.

RAJA. Esattamente: dà esclusivamente un parere sul termine nuovo che si assegna per la presentazione del contratto di costruzione e sul termine entro cui la costruzione deve essere iniziata.

Mi domando quale sarà l'influenza sia dei datori di lavoro che dei prestatori d'opera in quella che è la determinazione del Ministro e di sua esclusiva competenza. Che cosa deve fare questo Comitato? Non deve fare niente; può dire solo che i termini sono di 2-4 o 6 mesi secondo le prescrizioni. Vorrei che il senatore Ferrari si convincesse della superfluità nel Comitato della rappresentanza sia dei datori di lavoro, e cioè dei cantieri, che dei prestatori di opera.

La miglior cosa sarebbe pertanto di sopprimere anche l'inclusione dei tre rappresentanti delle categorie lavoratrici.

PRESIDENTE. Ciò potrebbe provocare la reazione della Camera dei deputati. Sarebbe più facile immettere i rappresentanti degli uni e degli altri.

CASARDI. Sull'articolo 3 della legge 8 marzo 1949 vorrei solo ricordare che in occasione dell'esame di quel disegno di legge discutemmo a lungo sulla composizione del Comitato e vennero avanzate molte proposte, oltre quella dell'immissione dei rappresentanti dei prestatori di opera: ci fu chi propose di includere

i rappresentanti del Ministero dei trasporti, dell'emigrazione e dei datori di lavoro. Ma ne sarebbe risultato un Comitato pletorico e quindi fu deciso di non accogliere nessuna di quelle proposte.

Ora, tra le modificazioni da apportarsi a quella legge, la Camera dei deputati ha approvato l'inclusione nel Comitato dei rappresentanti dei prestatori d'opera. Convengo col Presidente che toglierli potrebbe provocare una reazione, ma se essi debbono essere mantenuti ritengo che sia giusto immettere anche la rappresentanza dei datori di lavoro per una ragione di equità.

FERRARI. Noi siamo convinti che se ci fossero stati questi rappresentanti la legge non sarebbe rimasta inoperante, per lo meno si saprebbe meglio la storia dei progetti. Insistiamo quindi perchè ci siano solo i rappresentanti dei prestatori d'opera.

FRANZA. Se la proposta di legge dovesse essere modificata credo che occorrerebbe modificarla sostanzialmente; io mi sto domandando quale è la finalità che si è posta il proponente.

Se gli ammessi dovevano produrre entro un dato termine il contratto, perchè dovrebbe essere stabilito un nuovo termine? E perchè dovrebbe essere in facoltà del Ministro, su parere del Comitato, di assegnare un nuovo termine per una richiesta già avanzata sulla quale era già stato deciso conclusivamente? A queste domande non trovo risposta.

L'unico caso da considerare consiste in una omissione: contratti non presentati in termini. Bisognerebbe solo dire che coloro che intendono usufruire della riapertura dei termini potranno presentare il contratto registrato, e non vi sarebbe più necessità del parere del Comitato.

PRESIDENTE. La legge 8 marzo 1949, n. 75, stabiliva che, per goderne i benefici, i contratti dovevano essere presentati entro un dato termine. I contratti non presentati non lo sono stati per cattiva volontà ma perchè, essendo state assegnate navi non previste come tonnellaggio e tecnica, si sono dovuti fare i disegni di queste navi per poi sottoporli ai cantieri. Ma i committenti non hanno potuto scegliere i cantieri di loro volontà, perchè il 30 per cento del lavoro doveva essere affidato

ai cantieri del Mezzogiorno. Da ciò trattative lunghe e che non è stato possibile ultimare prima della scadenza dei termini. Ecco il perchè del ritardo. Anche la Finmare è inadempiente pur avendo pronti tutti i disegni. Se la Commissione attuasse quel che ha suggerito il senatore Franza dovremmo dichiarare decadute tutte le assegnazioni e ricominciare da capo le trattative con i cantieri.

Giustamente il Ministero della marina mercantile, a cui va la responsabilità di questa situazione, ha proposto di riammettere in termini coloro che non hanno ritardato per propria colpa, perchè ci potrebbe essere qualche caso di committenti di navi piccole che non si è reso diligente.

Quindi ogni caso va sottoposto all'esame del Ministro, il quale deciderà se meriti o no la rimessione in termini. Ecco perchè si dice che questa istanza deve essere motivata.

Pregherei la Commissione di venire ad una conclusione ed inviterei i colleghi Ferrari e Cappellini ad accettare l'inclusione dei due rappresentanti dei datori di lavoro. Ritengo che per il resto possiamo essere tutti d'accordo.

FERRARI. Noi non approviamo la formulazione di un nuovo testo, perchè ciò provocherebbe il ritorno del disegno di legge alla Camera dei deputati.

MASTINO. Credo di aver capito che c'è stata forse un'errata interpretazione da parte del collega Ferrari. Non è che si voglia con la nuova formulazione modificare il disegno di legge, ma si intende dare alla stessa sostanza una forma diversa, che sia italiana e che consenta la tranquilla interpretazione della legge. La legge viene meno alla sua funzione se è offerta a coloro che la debbono interpretare ed applicare in forma che non sia limpida, perchè allora le possibilità di interpretazione sono o possono essere diverse e talvolta opposte. La legge, indipendentemente da questa chiarezza di dizione necessaria per una giusta interpretazione, ha bisogno anche di una forma che sia corretta e non possiamo, noi che adempiamo alla funzione legislativa, rinunciare alla forma italiana. Non voglio io pretendere di saper indicare quella che è la forma corretta, di fronte ad un progetto che ci viene dalla Camera dei deputati, ma devo dire che ritengo strano mettere nella legge un

articolo per spiegare a che cosa s'intendono fatti i riferimenti alla « legge » contenuti nel provvedimento, e tanto più ritengo strano che questo articolo, che caso mai avrebbe dovuto essere l'ultimo della legge, sia stato messo per primo. Del resto, leggendo il testo della legge, è generale l'impressione che si cominci dalla coda, andando a ritroso fino a dire alla fine quello che si doveva dire al principio. Mi pare perciò utile ed opportuno votare il nuovo testo.

FERRARI. Posso ammettere che questa legge abbia difetti linguistici nella costruzione delle frasi e dei periodi, però non mi pare che presenti gli inconvenienti cui forse si pensa, in quanto ho l'impressione che sia sufficientemente chiara.

Per noi è d'importanza massima, ed è quasi un assillo, che la legge vada in attuazione senza che si perda un solo giorno; viceversa se la modifichiamo deve tornare alla Camera dei deputati che probabilmente la modificherà ancora provocando il successivo ritorno al Senato. In tal modo la legge potrebbe trovare attuazione solo nel prossimo anno.

Invito la Commissione a considerare la gravità di questa situazione. A nome del mio gruppo dichiaro che ci opporremo ad ogni modifica.

PRESIDENTE. L'articolo 3° del nuovo testo dice: « Le costruzioni già ammesse ai benefici della legge 8 marzo 1949, n. 75, e che usufruiscono della rimessione in termini di cui all'articolo 1 della presente legge conserveranno tali benefici anche se siano state iniziate prima del provvedimento di rimessione ».

Quindi il ritardo nell'approvazione della legge non provocherebbe il ritardo nell'inizio dei lavori.

Ora, se nessun altro chiede di parlare, pongo in votazione il passaggio agli articoli. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Dò lettura degli articoli del disegno di legge:

#### Art. 1.

I riferimenti alla « legge » contenuti nel presente provvedimento si intendono fatti alla legge 8 marzo 1949, n. 75, recante provve-

VII COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e telec., mar. merc.) 44ª RIUNIONE (2 dicembre 1949)

dimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento.

Da parte del senatore Battista ed altri è stato proposto di sopprimere questo articolo. Chi approva la proposta di soppressione è pregato di alzarsi.

(È approvata).

#### Art. 2.

La mancata presentazione al Ministero della marina mercantile, nel termine indicato nell'articolo 13 della legge, della copia autentica del contratto di costruzione regolarmente registrato, non determina la decadenza dai benefici della legge stessa se gli ammessi ai benefici, entro il termine di giorni 15 dalla data di entrata in vigore della presente legge, presenteranno istanza al Ministro per essere riammessi in termini, provando che la mancata presentazione non è ad essi imputabile e sia ritenuta legittima.

Il Ministro, sentito il parere del Comitato di cui all'articolo 3 della legge, integrato a tale scopo da tre rappresentanti delle categorie lavoratrici interessate nominati dal Ministro, assegna il nuovo termine entro cui il contratto di costruzione deve essere prodotto ed il termine entro cui la costruzione deve essere iniziata. I nuovi termini non possono essere superiori rispettivamente a mesi tre e a mesi sei a decorrere dalla data del provvedimento ministeriale.

I termini di cui al primo comma dell'articolo 13 della legge sono portati rispettivamente a sei e a nove mesi per le costruzioni previste dall'articolo 26.

Le navi che erano state preliminarmente ammesse ai benefici della legge con determinazione ministeriale e che saranno confermate in tale godimento, non perderanno i benefici, anche se la costruzione di esse sarà stata iniziata dopo l'ammissione ai benefici e prima della conferma stessa.

Il triennio stabilito per le nuove costruzioni dall'articolo 1 della legge decorre dalla data di entrata in vigore della presente legge.

Al primo comma di questo articolo, da parte del senatore Battista ed altri, è stato proposto di sostituire il seguente:

«Coloro che, ammessi ai benefici accordati dalla legge 8 marzo 1949, n. 75, siano incorsi nella decadenza prevista dal 1° comma dell'articolo 13 per la mancata presentazione della copia autentica del contratto di commessa regolarmente registrato, possono proporre, entro 15 giorni dall'entrata in vigore della presente legge, una istanza motivata al Ministro della marina mercantile per la rimessione in termini».

Chi approva questo emendamento è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Al primo periodo del secondo comma dell'articolo 2, e cioè fino alle parole «deve essere iniziata», si propone di sostituire il seguente comma:

«Il Ministro, qualora ritenga giustificata l'istanza, sentito il parere del Comitato di cui all'articolo 3 della detta legge, integrato a tale scopo da due rappresentanti dei datori di lavoro e da due rappresentanti dei prestatori di opera nominati dal Ministro stesso, assegna ai committenti un nuovo termine entro cui il contratto, ove non sia stato nel frattempo presentato, dovrà essere prodotto, ed un termine entro cui la costruzione dovrà essere iniziata».

CAPPELLINI. Per dichiarazione di voto, ripeto che noi siamo contrari all'introduzione nel Comitato dei due rappresentanti dei datori di lavoro ed alla riduzione a due dei rappresentanti dei prestatori di opera. Insistiamo perchè questo comma della legge sia approvato così come ci viene dalla Camera dei deputati.

PRESIDENTE. Chi approva l'emendamento sostitutivo è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Alla seconda parte del 2° comma dell'articolo 2 si propone di sostituire il seguente terzo comma:

«I nuovi termini non possono essere superiori rispettivamente a mesi 3 e a mesi 6 a decorrere dalla data del provvedimento ministeriale».

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).



I tre emendamenti che sono stati approvati costituiscono i tre commi dell'articolo 1 del nuovo testo.

Pongo pertanto ai voti l'intero articolo 1. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Metto ai voti l'articolo 2 che il senatore Battista ed altri hanno proposto in sostituzione del 3° comma dell'articolo 2 del testo approvato dalla Camera dei deputati:

Art. 2.

Per le costruzioni previste dall'articolo 26 della legge 8 marzo 1949, n. 75, i termini di cui al primo comma dell'articolo 13 della stessa legge sono portati da 6 mesi e da 3 mesi rispettivamente a 9 mesi e a 6 mesi.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 3 proposto dal senatore Battista in sostituzione del 4° comma dell'articolo 2:

Art. 3.

Le costruzioni già ammesse ai benefici della legge 8 marzo 1949, n. 75, e che usufruiscono della rimessione in termini di cui all'articolo 1 della presente legge, conserveranno tali benefici anche se siano state iniziate prima del provvedimento di rimessione.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Pongo ai voti l'articolo 4 proposto dal senatore Battista in sostituzione del 5° comma dell'articolo 2:

Art. 4.

Il triennio stabilito per le nuove costruzioni dall'articolo primo della legge 8 marzo 1949, n. 75, decorre dalla data di entrata in vigore della presente legge.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Do ora lettura del testo dell'articolo 3 approvato dalla Camera dei deputati:

Art. 3.

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

Metto in votazione l'articolo 5 che il senatore Battista ha proposto in sostituzione dell'articolo 3 di cui ho dato lettura:

Art. 5.

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

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).

FERRARI. Vorrei ricordare che la Commissione della Camera ha votato due ordini del giorno, uno dei quali all'unanimità. Uno di questi ordini del giorno è firmato dall'onorevole Lombardi ed è sottoscritto anche da altri. Esso dice: «La Commissione dei trasporti, nell'approvare la proposta di legge prorogante i provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento, fa appello al Governo ed ai settori interessati perchè — di fronte alla esigenza nazionale di tamponare la grave crisi dei cantieri, che mette in pericolo il pane per le valorose maestranze cantieristiche e di non tardare oltre nella ricostituzione del nostro naviglio di qualità — siano superate difficoltà e resistenze di qualsiasi natura, in modo da procedere alla immediata applicazione della legge». Faccio mio il testo di questo ordine del giorno, la cui importanza è evidente, e prego il Presidente di porlo ai voti, convinto che la nostra Commissione vorrà mostrarsi concorde con la Commissione della Camera, che l'ha approvato all'unanimità.

PRESIDENTE. Vorrei chiedere all'onorevole Ferrari a quali « resistenze » intende alludere l'ordine del giorno.

FERRARI. Si tratta di resistenze di carattere procedurale così come, del resto, di resistenze non esattamente definibili, che possono derivare dalla situazione del tonnellaggio, dei noli, della utilità delle costruzioni in previsione di eventuali mutamenti di valore dei noli, ecc. In altri termini, questo ordine del giorno autorizza il Ministero e gli organi del Ministero ad interpretare la legge nel senso più ampio, in modo da facilitarne l'applicazione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'ordine del giorno dell'onorevole Ferrari, così formulato: « La settima Commissione permanente del Senato, nell'approvare il disegno di legge prorogante i provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento, fa appello al Governo ed ai settori interessati perchè — di fronte alla esigenza nazionale di tamponare la grave crisi dei cantieri, che mette in pericolo il pane per le valorose maestranze cantieristiche, e di non tardare oltre nella ricostituzione del nostro naviglio di qualità — siano superate difficoltà e resistenze di qualsiasi natura, in modo da procedere alla immediata applicazione della legge ».

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

FERRARI. Il secondo ordine del giorno votato dalla Commissione della Camera fu presentato dall'onorevole Giulietti ed approvato con qualche modificazione. In esso si fanno voti perchè il Ministro « riveda la situazione della *Garibaldi* con spirito di comprensione, per realizzare la messa in efficienza dell'altra sua motonave, *Agostino Bertani*, che, in questo caso, riprenderebbe il mare entro non molti mesi mentre per la nuova costruzione sarebbero necessari più di due anni ». Faccio mio anche questo ordine del giorno.

TOMMASINI. Mi oppongo recisamente alla approvazione di questo ordine del giorno, e mi oppongo per ragioni di specifica competenza nella trattazione di questa materia. Vi rammento che nel Consiglio comunale di Venezia, tre anni fa, si consentì a che la *Luciano*

*Manara* fosse riparata nei cantieri di Palermo, purchè la *Nino Bivio* fosse riparata nei cantieri Breda di Mestre. Vi ricordo che in questi giorni è stato qui il Sindaco comunista di Venezia che, in fusione completa di spiriti con i democristiani e con i rappresentanti degli altri partiti politici, ha sostenuto la necessità di mantenere in vita il cantiere Breda. Noi incontriamo oggi difficoltà da parte degli Americani nell'ottenere il nulla osta per lo svincolo di quel miliardo che, per l'articolo 26 della legge n. 75, si consente che sia destinato alla *Garibaldi*. Quello della *Nino Bivio* è uno scandalo! Il Presidente della nostra Commissione, sulla piazza di Mestre, prima delle elezioni del 18 aprile, quando era Ministro della marina mercantile, annunciava che la questione della *Nino Bivio* sarebbe stata risolta rapidamente, ma la questione continua a trascinarsi ancora oggi. L'eventuale concessione dei fondi per la riparazione della *Bertani*, sotto lo specioso motivo che essa prenderebbe il mare prima della *Nino Bivio*, costituirebbe un nuovo potentissimo motivo di arresto nella risoluzione dell'ormai annoso problema della *Nino Bivio* e della *Garibaldi*. Ho già detto in Assemblea e ripeto qui, come lo dissi all'onorevole Cappa quando era Ministro, come ho detto all'onorevole Saragat e ripeterò eventualmente all'onorevole Corbellini, che se la *Nino Bivio* fosse stata riscattata a suo tempo sul valore di perizia, oggi essa da due anni avrebbe preso il mare, con una spesa enormemente inferiore a quella che è necessaria oggi.

PRESIDENTE. Faccio osservare alla Commissione, per dovere di coscienza, che quando l'articolo 26 della legge n. 75 fu sottoposto all'esame della nostra Commissione e del Senato, io affermai che quell'articolo, così come la Camera l'aveva demagogicamente approvato, era un imbroglio vero e proprio, perchè, quando si fosse dovuto provvedere al ripristino della *Nino Bivio*, Giulietti avrebbe sostenuto che un miliardo era insufficiente. Giulietti ha sostenuto che, invece della riparazione della *Nino Bivio* come originariamente richiesto, voleva la sua trasformazione in nave mista. Io stesso gli concessi 500 milioni quando ero Ministro, ma i lavori non sono stati iniziati. Dopo che la Cooperativa « *Garibaldi* » ha rifiu-

tato l'offerta del «Lloyd Triestino» di trasformare la *Nino Bixio* nel senso desiderato dalla «Garibaldi», di fare tutte le spese di trasformazione, di noleggiarla e compensare con i noli il costo della lavorazione, dopo aver respinto questa offerta, ha reclamato quel che la legge gli ha concesso per l'articolo 26. Malgrado tutto questo, Giulietti non ha agito affatto, perchè vuole che lo Stato gli trasformi la nave, che la migliori e che la paghi, e non vuole corrispondere neppure gli interessi: non contento di aver ottenuto il finanziamento, lo vuole gratis. Come se tutto ciò non bastasse, in questo ordine del giorno della Camera, che costituisce, a mio parere, una vera enormità, si parla della *Agostino Bertani*, che non ha nulla a che fare nè con la legge nè col disegno di legge che è al nostro esame. Giulietti ha comprato questa nave dall'armatore Lauro, il quale è stato ben felice, come ho avuto occasione di dire al Senato durante la discussione sul bilancio della Marina mercantile, di sbarazzarsene, poichè la riparazione di questa nave costituisce veramente un pessimo affare. Appunto perchè ha fatto un pessimo affare, Giulietti vuole rivalersene a spese dello Stato e pretende che i contribuenti paghino alla Cooperativa «Garibaldi» il restauro della *Bertani*: dato l'attuale costo dei noli, tale restauro rimarrebbe sempre passivo. Come membro della Commissione, mi oppongo all'approvazione di questo ordine del giorno e voterò contro.

Se nessun altro chiede di parlare, pongo in votazione l'ordine del giorno dei senatori Ferrari, Cappellini, Troiano e Voccoli così formulato: «La settima Commissione permanente del Senato fa voti che il Ministro riveda la situazione della Cooperativa «Garibaldi» con spirito di comprensione, per realizzare la messa in efficienza dell'altra sua motonave *Agostino Bertani* che, in questo caso, riprenderebbe il mare entro non molti mesi, mentre per la nuova costruzione sarebbero necessari più di due anni».

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Non è approvato).

#### Discussione e approvazione del disegno di legge:

«Elevamento a 400 milioni delle disponibilità della Gestione mutui al personale delle ferrovie dello Stato» (N. 712) (Approvato dalla Camera dei deputati).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Elevamento a 400 milioni delle disponibilità della Gestione mutui al personale delle ferrovie dello Stato».

TOMMASINI, *relatore*. Per aumentare i fondi messi a disposizione della «Gestione mutui al personale delle Ferrovie dello Stato», è stato predisposto questo disegno di legge. La gestione era regolata dalla legge 19 giugno 1913, n. 641, ed è evidente che le disponibilità previste da tale legge dovevano essere aggiornate, poichè, se la legge è stata operante fino all'anteguerra, dopo la guerra essa si è manifestata insufficiente: quando si pensi che, in base alle disposizioni finora in vigore, possono essere soddisfatte le richieste di soli 35 agenti ogni mese, in confronto alla massa di 190 mila ferrovieri, voi comprendete come la Gestione non sia assolutamente in grado di funzionare adeguatamente. I fondi per concedere i mutui al personale erano e sono attinti da due fonti: essi venivano cioè forniti dai residui attivi di gestione del fondo pensioni e sussidi e inoltre, più opportunamente e saggiamente, dai residui attivi del fondo garanzia per le cessioni. Voi sapete che ogni ferroviere paga un determinato assegno per conto fondo garanzia cessioni, che costituisce la forma assicurativa del mutuo; colui che va in pensione senza avere mai usufruito di una concessione di mutuo, riscuote integralmente tale fondo. D'altra parte, come tutte le forme assicurative, la concessione del mutuo è regolata in modo da offrire dei residui attivi, per avere garanzie nel caso di eventuali decessi o mancate possibilità di pagamento. Per queste considerazioni, l'Amministrazione ferroviaria, d'accordo con il Ministero del tesoro, ha predisposto questo disegno di legge che porta a 400 milioni il fondo a disposizione dell'Amministrazione per sovvenire alle necessità del personale che richiede di contrarre mutui. Francamente, debbo dire che, nell'esercizio delle mie funzioni

di capo della contabilità un tempo e di capo dell'ufficio personale in seguito, sono stato sempre nettamente avverso all'indebitamento dell'impiegato perchè ho sempre ritenuto che, se l'impiegato non poteva vivere con lo stipendio mensile, tanto meno avrebbe potuto vivere con lo stipendio decurtato, qualora ne vincolasse una parte per trattenute. Mostrerei tuttavia mancanza di comprensione, se non avessi ora maturato il convincimento, come mi è avvenuto prima ancora di lasciare l'Amministrazione delle Ferrovie, che oggi il mutuo rappresenta per molti agenti una vera ed improrogabile necessità, nel caso di eventi impreveduti, quali il matrimonio di una figlia o la morte di un congiunto. Dimostrerei di essere insensibile a questi bisogni, se non mi rendessi conto che oggi questa forma di indebitamento è diventata talvolta una necessità.

Noi sappiamo d'altra parte che attraverso le Banche il mutuo costa fino al 9 o il 10 per cento. Con questa legge sarà possibile estendere il godimento del beneficio del prestito e della cessione al cinque per cento. Nè sorge, onorevoli colleghi, alcuna preoccupazione di indole finanziaria, perchè l'elevamento di queste disponibilità non implica nessun nuovo stanziamento. Per queste considerazioni, vi prego di approvare il disegno di legge, non solo, ma desidero esprimere il voto che, poichè nella relazione si afferma che in questo modo si risolve almeno parzialmente il problema, l'Amministrazione ferroviaria studi una via per elevare ulteriormente queste disponibilità di fondi in maniera di soddisfare le esigenze di un numero ancora maggiore di agenti ferroviari.

FERRARI. Non ho alcuna eccezione da sollevare in merito al disegno di legge poichè esso è effettivamente reclamato dal personale ferroviario per le ragioni esposte dal collega Tommasini. Vorrei soltanto una spiegazione: questi 400 milioni vengono presi dal fondo garanzia per le cessioni. Ora, queste disponibilità venivano una volta, se non erro, almeno in buona parte, impiegate per costruzioni di case. Mi chiedo se, distraendo tali fondi, tale attività edilizia viene a cessare.

TOMMASINI, *relatore*. Non ho chiarito prima questo punto per evitare di dilungarmi troppo. Come è detto nella relazione ministeriale, questi fondi che venivano dal fondo garanzie cessioni, erano da prima impiegati per la co-

struzione di case economiche per i ferrovieri, cioè in conto patrimoniale, e di case per conto di Cooperative edilizie, senonchè adesso, come afferma la relazione, questi fondi, che sono sufficientemente larghi per soddisfare un maggior numero di richieste di mutuo, diventano irrilevanti per la costruzione di case, dato l'accresciuto costo dei beni stabili. D'altra parte, noi vediamo come per la costruzione di case economiche, e specialmente di case economiche per ferrovieri, e cioè in conto patrimoniale, di tanto in tanto vengano sottoposti all'esame del Senato disegni di legge particolari per assegnazione di fondi destinati a quel determinato scopo, ragion per cui non vi è motivo di preoccupazione sotto questo punto di vista, se i fondi che oggi vengono distratti dalla partita costruzione di case, dove sarebbero assolutamente insufficienti, vengono destinati a questo scopo, per il quale riescono veramente utili.

FERRARI. Dopo le chiare spiegazioni dell'onorevole Tommasini, io desidererei proporre un ordine del giorno che ritengo possa essere approvato da tutta la Commissione, considerando che i fondi stanziati dal Ministero per la costruzione di case, a tutt'oggi, sono limitati a 10 miliardi.

TOMMASINI, *relatore*. C'è un disegno di legge per mezzo miliardo.

FERRARI. Me ne compiaccio. L'ordine del giorno è così formulato: « La settima Commissione permanente del Senato, in occasione dell'esame del disegno di legge " Elevamento a 400 milioni delle disponibilità della Gestione mutui al personale delle Ferrovie dello Stato " considerato che le attività del fondo pensioni e sussidi erano impiegate per la costruzione di case economiche per i ferrovieri e le Cooperative edilizie, invita il Ministro a predisporre i mezzi per assicurare l'incremento delle costruzioni delle case per i ferrovieri ». Il disegno di legge cui ha accennato or ora l'onorevole Tommasini rappresenta già una conferma *a priori* dell'accettazione di questo ordine del giorno.

TOMMASINI, *relatore*. Vorrei completare l'ordine del giorno dell'onorevole Ferrari, aggiungendo, dopo le parole: « del disegno di legge ecc. » le parole: « mentre fa voti che a questo disegno di legge debbano seguire ulteriori disposizioni per un ulteriore aumento delle concessioni di mutui al personale... »

VII COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e telec., mar. merc.) 44<sup>a</sup> RIUNIONE (2 dicembre 1949)

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

Pongo in votazione l'articolo 1, di cui do lettura:

Art. 1.

A completamento della somma di lire 190.361.068,13, investita in base alla legge 19 giugno 1913, n. 64, in mutui al personale, l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato è autorizzata ad investire nei predetti mutui l'ulteriore importo di lire 209.638.931,87, da prelevare dalle disponibilità liquide del patrimonio del « Fondo pensioni e sussidi » del personale ferroviario.

Su quest'ultima somma verrà corrisposto dalla « Gestione dei mutui al personale » l'interesse annuo del 5 per cento, da accreditare a favore della « Gestione del fondo pensioni e sussidi ».

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Art. 2.

Il limite fino al quale, ai sensi del regio decreto-legge 28 agosto 1930, n. 1314, il « Fondo garanzia per le cessioni » può investire gli avanzi di gestione in graduale sostituzione dei capitali mutuati dal « Fondo pensioni e sussidi » alla « Gestione dei mutui al personale », viene elevato a lire 200 milioni.

(È approvato).

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

(È approvato).

Pongo in votazione l'ordine del giorno degli onorevoli Ferrari e Tommasini, così formulato: « La settima Commissione, in occasione dell'esame del disegno di legge: " Elevamento a 400 milioni delle disponibilità della gestione mutui al personale delle Ferrovie dello Stato " mentre fa voti che a questo disegno di legge debbano seguire ulteriori disposizioni per maggiormente incrementare la concessione di mutui al personale, considerato che le attività del

fondo pensioni e sussidi erano impiegate per la costruzione di case economiche per i ferrovieri e le Cooperative edilizie, invita il Ministro a predisporre i mezzi per assicurare l'incremento delle costruzioni delle case per i ferrovieri ».

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

**Discussione e approvazione del disegno di legge:**

**« Autorizzazione di un'ulteriore spesa di lire 600 milioni per la costruzione del tronco Camigliatello Silano-San Giovanni in Fiore delle ferrovie calabro-lucane » (N. 711) (Approvato dalla Camera dei deputati).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Autorizzazione di un'ulteriore spesa di lire 600 milioni per la costruzione del tronco Camigliatello Silano-San Giovanni in Fiore delle ferrovie calabro-lucane ». Ha facoltà di parlare il relatore, senatore Vaccaro.

VACCARO, relatore. Fino dal 1926, per la costruzione del tronco San Pietro-Camigliatello, si era stabilito di costruire tutto il tronco Cosenza-Crotone. Per mancanza di mezzi, però, la costruzione fu interrotta a Camigliatello, chiamato poi Camigliatello Silano. Appunto per incrementare le possibilità di sfruttamento turistico di quella zona, i lavori iniziati nel 1926 e poi interrotti sono stati ripresi nel 1946 e si è iniziata la costruzione del tronco Camigliatello-San Giovanni in Fiore. San Giovanni in Fiore, centro importantissimo, nel cuore della Sila, per sette od otto mesi all'anno resta avulso dalla vita per l'impossibilità di accedervi, dato che tutte le strade che portano in quel paese sono invase dalla neve. Questa grave situazione viene eliminata dalla ferrovia. A disposizione del Ministero dei lavori pubblici furono messi alcuni fondi per la costruzione di questa ferrovia, i quali però si sono rivelati insufficienti al suo completamento: onde riparare a questa situazione il provvedimento che è al vostro esame prevede un ulteriore stanziamento di 600 milioni.

BUIZZA. Dichiaro senz'altro che voterò a favore del disegno di legge. Vorrei però fare un rilievo, che vorrei avesse carattere

VII COMMISSIONE (Lav. pub., traspr., poste e telec., mar. merc.) 44<sup>a</sup> RIUNIONE (2 dicembre 1949)

di una raccomandazione. Ho già avuto occasione di rilevare qui nella discussione del disegno di legge per i 900 milioni alle ferrovie calabro-lucane, e di farlo rilevare ai colleghi della Calabria, della Puglia e della Lucania, che trovavo giustificati gli appunti che venivano fatti alle condizioni di esercizio di quelle ferrovie, e specialmente al gettito negativo, per così dire, di quelle linee. Ciò soprattutto perchè su 1200 chilometri di ferrovia la cui costruzione era stata votata con la legge del 1910, ne erano stati costruiti solo 820, e a tratti, di modo che quegli 820 chilometri, non essendo continuativi, determinano condizioni di profondo disagio, poichè in tal modo si sono resi impossibili i viaggi su di un unico percorso in ferrovia. Vorrei raccomandare che si stabilisse una buona volta un programma definitivo di costruzioni in modo da allacciare e completare quelle linee. Vorrei poi far rilevare al collega Vaccaro, il quale dice che a San Giovanni in Fiore convergono molte strade ma che sono interrotte per la neve durante molti mesi dell'anno, che se noi dovessimo preoccuparci della neve nelle nostre zone di montagna, ci troveremmo davvero alla disperazione: ma esistono degli spazzaneve per sgombrare le strade dalla neve! Adoperateli anche voi!

FERRARI. Il nostro pensiero sull'argomento delle ferrovie in concessione è noto ormai a tutti. Io ho poi precisato il mio pensiero, in diverse occasioni, sul complesso delle calabro-lucane. Tuttavia, qui si tratta, a mio avviso, di un problema di assoluta contingenza e improrogabilità. San Giovanni in Fiore è un paese completamente isolato per molti mesi dell'anno e la costruzione della ferrovia noi riteniamo sia un dovere assoluto. D'altra parte, abbiamo già precedenti assegnazioni di fondi abbastanza rilevanti, e non possiamo evidentemente lasciare interrotta ed inefficiente l'opera già iniziata. Noi ci auguriamo anzi che questo tronco che collega San Giovanni con Camigliatello sia posto in condizioni di funzionare al più presto possibile.

PRESIDENTE. Nessuno altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale e do lettura degli articoli:

## Art. 1.

Per la costruzione del tronco ferroviario Camigliatello Silano-San Giovanni in Fiore delle ferrovie calabro-lucane, prevista dall'articolo 5 della convenzione 10 luglio 1926 n. 1450, è autorizzata la spesa di lire 600 milioni in aggiunta a quella di lire 500 milioni autorizzata con l'articolo 5 del decreto legislativo 29 novembre 1946, n. 457, ed alla somma di lire 430 milioni stanziata nel capitolo 51-*quinquies* dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1947-48, in base al riparto della spesa autorizzata con l'articolo 10 del decreto legislativo 5 marzo 1948, n. 121.

(È approvato).

## Art. 2.

La somma di lire 600 milioni di cui al precedente articolo sarà stanziata in apposito capitolo dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1949-50.

Agli effetti dell'articolo 81 della Costituzione, per far fronte a tale maggiore onere è ridotto di uguale importo lo stanziamento del capitolo 47 dello stato di previsione anzidetto

(È approvato).

## Art. 3.

Il Ministero del tesoro è autorizzato ad apportare in bilancio, con propri decreti, le variazioni occorrenti per l'attuazione della 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 12,45.