SENATO DELLA REPUBBLICA

7ª COMMISSIONE
(Lavori pubblici, trasporti, poste e telecomunicazioni, marina mercantile)

VENERDÌ 8 GIUGNO 1956
(80ª Seduta in sede deliberante)

Presidenza del Presidente CORBELLINI

INDICE

Disegni di legge:

« Concorsi interni per titoli ed esperimento a 8 posti di gruppo A per il ramo amministrativo ed a 8 posti di gruppo A per il ramo tecnico fra gli agenti di ruolo delle Ferrovie dello Stato che per essere stati chiamati alle armi per partecipare alla seconda guerra mondiale furono impediti di prendere parte rispettivamente ai concorsi interni indetti coi decreti ministeriali nn. 485 e 484 del 26 agosto 1941 » **(663)** (*D'iniziativa dei deputati Viola ed altri*) (*Approvato dalla Camera dei deputati*) **(Seguito della discussione e approvazione con modificazioni)** (1):

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 1270, 1271
ANGELINI, *Ministro dei trasporti* 1271
MASSINI 1271
RESTAGNO 1271
VACCARO, *relatore* 1270, 1271

(1) Il titolo del disegno di legge è stato così modificato: « Concorsi interni per titoli ed esami a 8 posti di gruppo A per il ramo amministrativo ed a 8 posti di gruppo A per il ramo tecnico fra gli agenti di ruolo delle Ferrovie dello Stato che per essere stati chiamati alle armi per partecipare alla seconda guerra mondiale furono impediti di prendere parte rispettivamente ai concorsi interni indetti coi decreti ministeriali nn. 485 e 484 del 26 agosto 1941 ».

« Autorizzazione della ulteriore spesa occorrente per il materiale di prima dotazione della ferrovia metropolitana di Roma » **(1484)** (*Approvato dalla Camera dei deputati*) **(Discussione e approvazione)**:

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 1273, 1275
ANGELINI, *Ministro dei trasporti* . . . 1273, 1274
CAPPELLINI 1273, 1274
FOCACCIA, *relatore* 1273, 1274
TERRAGNI 1274

« Autorizzazione della spesa di lire 8 miliardi per i lavori di ripristino delle opere e degli impianti del porto di Genova distrutti o danneggiati dalle mareggiate dei giorni 18, 19 e 20 febbraio 1955 » **(1504)** e: « Assegnazione di fondi al Consorzio autonomo del porto di Genova per revisione di prezzi contrattuali per lavori di riparazione di danni bellici » **(1505)** **(Discussione e approvazione)**:

PRESIDENTE 1275, 1276
AMIGONI, *relatore* 1275
CAPPELLINI 1276
CARON, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici* 1276

« Modifica dell'articolo 56 del regio decreto 25 novembre 1940, n. 1969, recante norme per le linee elettriche esterne » **(1508)** (*D'iniziativa del deputato Faletti*) (*Approvato dalla Camera dei deputati*) **(Discussione e approvazione)**:

PRESIDENTE 1277, 1280
CAPPELLINI 1278, 1279, 1280
CARON, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici* 1278
FOCACCIA, *relatore* 1278, 1279
PORCELLINI 1280
TARTUFOLI 1278, 1279

Sull'ordine dei lavori:

PRESIDENTE 1270
ANGELINI, *Ministro dei trasporti* 1270
CANEVARI 1270
FOCACCIA 1270
MASSINI 1270

La seduta è aperta alle ore 10.

Sono presenti i senatori: Amigoni, Canevari, Caporali, Cappellini, Cerabona, Corbellini, Crollalanza, Flecchia, Focaccia, Grampa, Massini, Porcellini, Restagno, Romano Domenico, Tartufoli, Terragni, Vaccaro e Voccoli.

Intervengono il Ministro dei trasporti Angelini e il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici Caron.

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

Sull'ordine dei lavori.

FOCACCIA. Vorrei chiedere all'onorevole Presidente e all'onorevole Ministro a che punto si trova lo studio relativo alla sistemazione della Gestione raggruppamenti autocarri.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti.* Ho già inviato al Tesoro, perchè esprima il suo parere, un progetto per la riorganizzazione della Gestione.

PRESIDENTE. Io ho avuto un colloquio con il ministro Medici, il quale mi ha detto di aver ricevuto dal ministro Angelini un promemoria impostato sulle direttive approvate in una riunione che fu tenuta al Ministero del tesoro e alla quale parteciparono il ministro Medici, il ministro Angelini, il relatore Canevari, il collega Focaccia e chi vi parla.

CANEVARI. Colgo questa occasione per ringraziare il ministro Angelini di aver preso in seria considerazione le proposte che gli avevamo sottoposto.

MASSINI. Noi, naturalmente non esprimiamo alcun giudizio, in attesa di conoscere le nuove proposte.

FOCACCIA. Sono soddisfatto delle dichiarazioni fatte dall'onorevole Ministro e dal nostro Presidente, poichè effettivamente si nota che la pratica sta procedendo. Rinnovo comunque la mia preghiera di affrettare il più possibile i tempi.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti.* In un colloquio che avrò domani col ministro Medici spero di poter avere il suo consenso. Come ripeto, il nuovo testo del disegno di legge risponde esattamente alle direttive indicate dal relatore e dalla Commissione.

PRESIDENTE. Resta allora stabilito che non appena avremo il parere definitivo da parte del Tesoro, esamineremo il nuovo progetto.

Seguito della discussione e approvazione, con modificazioni, del disegno di legge d'iniziativa dei deputati Viola ed altri: « Concorsi interni per titoli ed esperimento a 8 posti di gruppo A per il ramo amministrativo e ad 8 posti di gruppo A per il ramo tecnico fra gli agenti di ruolo delle Ferrovie dello Stato che per essere stati chiamati alle armi per partecipare alla seconda guerra mondiale furono impediti di prendere parte rispettivamente ai concorsi interni indetti coi decreti ministeriali nn. 485 e 484 del 26 agosto 1941 » (663) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge d'iniziativa dei deputati Viola ed altri: « Concorsi interni per titoli ed esperimento a otto posti di gruppo *A* per il ramo amministrativo ed a otto posti di gruppo *A* per il ramo tecnico fra gli agenti di ruolo delle Ferrovie dello Stato che per essere stati chiamati alle armi per partecipare alla seconda guerra mondiale furono impediti di prendere parte rispettivamente ai concorsi interni indetti coi decreti ministeriali nn. 485 e 484 del 26 agosto 1941 », già approvato dalla Camera dei deputati.

VACCARO, *relatore.* Signor Presidente, io ho già riferito su questo disegno di legge nella seduta del 2 dicembre 1954. Non ho altro da aggiungere e mi rimetto a quanto ho detto in quell'occasione, dando parere favorevole all'approvazione del disegno di legge in esame.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti.* Ho qui sott'occhio alcune osservazioni su questo disegno di legge, fatte dal Ministro del tempo.

Come tutti sanno, si tratta di un concorso limitato a sedici posti, che dovrebbe essere riservato a quei funzionari che, richiamati alle armi nella seconda guerra mondiale, non riuscirono a partecipare al concorso bandito nell'anno 1941.

Purtroppo questa sanatoria deve operare a distanza di tempo, quando si sono già verificati molti movimenti nel personale stesso e quando sono già state emanate le norme relative agli ex combattenti, che in sostanza vengono a dare due anni di avanzamento. Pertanto, siamo in una situazione legislativa del tutto diversa e sostanzialmente modificata in confronto a quella che era la situazione legislativa nel momento in cui si sarebbero dovuti effettuare, durante la guerra, questi concorsi.

Comunque, si tratta di un provvedimento di scarso rilievo, anche se in generale noi non siamo favorevoli a proposte di legge che servono soltanto per pochissime persone e desideriamo che questi problemi siano inquadrati in disposizioni di carattere generale.

Debbo rilevare però l'opportunità che le modalità di questo concorso non si discostino da quelle del concorso originario e che pertanto detto concorso si effettui per titoli ed esami, mentre il testo approvato dalla Camera parla soltanto di titoli e di esperimento. A tale riguardo noi siamo del parere che, se dobbiamo reintegrare questi funzionari nel loro diritto, non possiamo però dare dei diritti maggiori di quelli che si avevano in occasione dell'originario concorso, per cui desidererei — nei limiti della volontà della Commissione — che l'articolo 1 fosse emendato nel senso di stabilire un concorso interno per titoli ed esami. In tal modo noi reintegriamo questi funzionari nella posizione che loro spettava all'epoca del concorso, senza concedere però nessuna posizone di privilegio nei confronti degli altri; altrimenti, creando un precedente di tale natura, avremo sicuramente, in un secondo momento, altre persone che chiederanno analoghe disposizioni di favore.

Queste sono le osservazioni fondamentali che desideravo fare e che raccomando alla Commissione, in quanto rispondono a principi di equità e di giustizia nei confronti di tutti i funzionari dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

MASSINI. Il nostro punto di vista sostanzialmente coincide con quello espresso dall'onorevole Ministro, ma, essendo ormai passato tanto tempo e trattandosi di una sanatoria per un ristretto gruppo di persone, io penso che il disegno di legge in esame si potrebbe approvare senza modifiche, anche per evitare un nuovo esame da parte dell'altro ramo del Parlamento, che lo ha già approvato.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti.* Ha ragione il senatore Massini quando dice che si tratta di un gruppo limitatissimo di persone, però io mi preoccupo di non creare un precedente legislativo, proprio per ragioni di principio.

Del resto, modificando il disegno di legge nel senso che mi sono permesso di indicare, penso che l'altro ramo del Parlamento, dovendo decidere soltanto sulle modifiche introdotte dal Senato, possa approvare il disegno di legge prima della fine del mese.

RESTAGNO. Pur condividendo in pieno le argomentazioni dell'onorevole Ministro, desidererei chiedere un chiarimento proprio sul testo dell'articolo 1.

L'onorevole Ministro dice che nel concorso fatto a suo tempo erano richiesti titoli ed esami, mentre qui si parla di titoli ed esperimento. Cosa significa questo esperimento?

ANGELINI, *Ministro dei trasporti.* Si tratta di una prova pratica.

VACCARO, *relatore.* Nella mia qualità di relatore dichiaro di aderire alle proposte dell'onorevole Ministro.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passamo ora all'esame degli articoli, di cui do lettura:

Art. 1.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato bandirà, entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, un concorso interno per titoli ed esperimento a otto posti di gruppo *A* per il ramo amministrativo ed un concorso interno per titoli ed esperimento a otto posti di gruppo *A* per il ramo tecnico.

A questo articolo l'onorevole Ministro propone di sostituire le parole « esperimento » con le altre « esami ».

Se non si fanno osservazioni, metto ai voti questo emendamento.

(*È approvato*).

Metto ai voti l'articolo 1, nel testo che risulta a seguito all'emendamento testè approvato.

(*È approvato*).

Art. 2.

A detti concorsi saranno ammessi gli agenti di ruolo, in possesso della qualifica di ottimo a decorrere dall'anno 1938, rispettivamente del ramo amministrativo e di quello tecnico che per essere stati chiamati alle armi per partecipare alla seconda guerra mondiale furono impediti di partecipare ai concorsi interni indetti coi decreti ministeriali n. 485 e 484 del 26 agosto 1941.

(*È approvato*) .

Art. 3.

Per ciascun concorso i candidati saranno compresi in una graduatoria formata in base ai titoli posseduti alla data di entrata in vigore della presente legge, titoli da valutarsi nel seguente ordine decrescente:

qualifica ed anzianità di grado;

anzianità complessiva del servizio ferroviario di ruolo;

benemerenze di guerra;

titolo di studio od altri eventuali titoli culturali;

rapporto informativo.

A questo articolo l'onorevole Ministro propone di aggiungere dopo le parole « graduatoria formata in base » le altre « al risultato degli esami ed ».

Poichè non si fanno osservazioni, metto ai voti questo emendamento.

(*È approvato*).

Metto ora ai voti l'articolo 3 quale risulta a seguito all'emendamento testè approvato.

(*È approvato*).

Art. 4.

Saranno dichiarati vincitori i candidati che nelle graduatorie come sopra compilate risulteranno classificati nel limite dei posti messi rispettivamente a concorso.

(*È approvato*).

Art. 5.

I vincitori dovranno compiere un periodo di esperimento pratico della durata di sei mesi.

L'inquadramento al gruppo *A* con le modalità previste dal successivo articolo è subordinato all'esito favorevole dell'esperimento pratico.

Dall'esperimento pratico sono esclusi gli agenti che alla data di approvazione della rispettiva graduatoria di merito si trovino a rivestire una qualifica ferroviaria di grado V di gruppo *A* o superiore.

(*È approvato*).

Art. 6.

I vincitori saranno inquadrati nel gruppo *A* nelle qualifiche da allievo ispettore ad ispettore principale con decorrenza dalla data di pubblicazione della graduatoria.

(*È approvato*).

Prima di mettere in votazione il disegno di legge nel suo complesso desidero segnalare alla Commissione che nel titolo — in relazione alla modifica apportata all'articolo 1 — è necessario sostituire la parola « esperimento » con la parola « esami ».

Poichè non si fanno osservazioni, metto in votazione il disegno di legge nel suo complesso.

(*È approvato*).

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Autorizzazione della ulteriore spesa occorrente per il materiale di prima dotazione della ferrovia metropolitana di Roma » (1484) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Autorizzazione della ulteriore spesa occorrente per il materiale di prima dotazione della ferrovia metropolitana di Roma », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

Faccio osservare che la Commissione di finanze e tesoro non ci ha ancora trasmesso il suo parere.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Questo disegno di legge alla Camera dei deputati ebbe in un primo tempo il parere contrario della Commissione finanze e tesoro perchè l'onere risultava imputato all'esercizio 1955-56, ormai scaduto. Modificata l'imputazione e riferitala all'esercizio 1956-57, la Commissione finanze e tesoro espresse parere favorevole. Infatti lo stanziamento è già stato reperito ed è disponibile.

Credo che sia urgente deliberare per poter passare gli ordini per questo materiale rotabile che è essenziale per il buon funzionamento della ferrovia metropolitana di Roma.

PRESIDENTE. Dopo le comunicazioni dell'onorevole Ministro, considerato che il termine per la trasmissione del parere da parte della 5ª Commissione è ormai scaduto, credo che si possa senz'altro iniziare la discussione del disegno di legge.

FOCACCIA, *relatore*. Con questo disegno di legge si vuol permettere alla metropolitana di Roma l'acquisto di 20 nuove vetture elettromotrici del costo unitario di 65 milioni e per un totale di spesa di 1.300.000.000. Queste elettromotrici andranno ad aggiungersi alle 18 elettromotrici già in attività e che furono acquistate in seguito a legge 30 novembre 1950 per 1.135.000.000. Quaranta milioni sono poi previsti per l'acquisto di pezzi di ricambio indispensabili.

Queste nuove elettromotrici serviranno ad intensificare il servizio attuale che già riesce a trasportare seimila passeggeri all'ora.

Migliorando il trasporto della metropolitana si otterrà un buon collegamento con Ostia e si avrà anche il vantaggio di snellire il traffico superficiale. Ecco perchè io, senza spendere altre parole, propongo alla Commissione di approvare questo importante disegno di legge.

CAPPELLINI. Quando giunse alla nostra Commissione il primo disegno di legge per la ferrovia metropolitana di Roma, osservammo già che lo stanziamento era irrisorio e che si sarebbe stati costretti a provvedere con altro provvedimento. I fatti ci hanno dato ragione e mentre protestiamo perchè, nei confronti di un gran numero di leggi che si presentano non si prevedono in tempo i finanziamenti necessari, ci dichiariamo senz'altro favorevoli al presente disegno di legge.

Vorrei però fare alcune osservazioni, approfittando della presenza dell'onorevole Ministro. Il relatore ci ha detto che le vetture serviranno per congiungere la stazione Termini con Ostia-Lido. Io desidererei che questo servizio avesse già inizio con la stagione in corso.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Sarà così.

CAPPELLINI. Voglio anche aggiungere che si impone il problema, già sollevato alla Camera dei deputati con un ordine del giorno accettato dal Governo, del completamento della metropolitana. È necessario perciò sottoporre allo studio il problema della rete completa della ferrovia metropolitana, necessità da tutti riconosciuta. La questione è soprattutto importante per il tratto che deve congiungere la stazione Temini con lo stadio Olimpico. Occorre quindi predisporre i necessari finanziamenti perchè, dalla fase di studio, si possa rapidamente passare all'inizio dei lavori. Se, infatti, non si provvede per tempo a stanziare

i fondi occorrenti, i progetti non faranno mai un passo avanti.

Da ultimo sottolineo l'opportunità che i futuri tronchi della metropolitana vengano dati in gestione ad una azienda comunale o comunque controllata dal Comune. Non vorremmo infatti che le future linee metropolitane si trasformassero in grosso affare per qualche speculatore privato.

FOCACCIA, *relatore*. Possiamo essere tutti d'accordo nel sollecitare l'approntamento dei progetti per gli altri tronchi della metropolitana. Certo occorreranno ancora degli anni, perchè questi sono lavori per cui occorre del tempo. Basti ricordare che la metropolitana di Parigi non è ancora completata dopo sessanta anni dall'inizio dei lavori.

Osservo poi che non dobbiamo preoccuparci solo dell'interno di Roma, perchè le linee più importanti, a mio parere, sono quelle che debbono congiungere il centro con le zone residenziali. Ormai le grandi città tendono ad allargarsi verso le zone extra periferiche ed è necessario pensare all'allacciamento di queste con il centro. Così avviene per le città americane, servite da ferrovie marginali che sono le uniche destinate a rimanere perchè debbono smaltire 20, 30, 40, 50 mila viaggiatori-ora e non c'è nessun altro mezzo che possa dare questa possibilità.

Quindi sono d'accordo perchè si intensifichino gli studi e le progettazioni, tenendo soprattutto presente l'allacciamento con le zone extra periferiche, tra le quali, molto importante, quella di Ciampino.

Per quanto riguarda la gestione, noi siamo d'accordo che debba essere affidata ad una azienda comunale e già in questa Commissione ci siamo battuti per dare l'esercizio del primo tronco alla STEFER.

CAPPELLINI. Debbo fare ancora una osservazione. Il primo tronco Termini-EUR è stato costrutito con criteri, direi, imperiali, con eccessiva larghezza di impostazione. Io credo che per le nuove costruzioni non si dovrà ripetere lo stesso errore. Io ho avuto occasione di vedere le metropolitane di varie città, da quella di New York a quelle di Londra e di Mosca e ho potuto constatare che si sono evitate le grandiosità inutili, ma si è badato piuttosto alla funzionalità. Si può fare una cosa bella, elegante, senza allontanarsi dalla semplicità e restando aderenti alle sole necessità del traffico.

TERRAGNI. Associandomi ai colleghi Focaccia e Cappellini riconosco l'utilità e l'urgenza della metropolitana di Roma. Dico però, senatore Cappellini, che le nuove linee debbono essere progettate con una certa larghezza sul piano della funzionalità, perchè gli sviluppi del traffico possono essere superiori alle nostre attuali previsioni. È bene, quindi, essere larghi nella progettazione perchè domani non si debba constatare che il servizio è insufficiente.

Un punto importante è quello del finanziamento, che deve essere predisposto con una certa premura e tempestività. Milano questo problema l'ha risolto da sè e vorrei che anche per Roma si provvedesse in tempo.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Ho già detto alla Camera, in occasione della discussione del bilancio, che noi vogliamo realizzare prima delle Olimpiadi del 1960 il tronco Termini-Flaminio-Stadio. I progetti sono stati quasi completamente elaborati, in accordo con l'Ufficio tecnico del Comune, date le particolarità del sottosuolo di Roma.

La spesa prevista è di 20 miliardi ed io mi sono già interessato con i colleghi del Tesoro per trovare i fondi. Avevo proposto un pagamento dilazionato, che a mio parere è il sistema più semplice per permettere un immediato inizio dei lavori. Ci furono delle difficoltà da parte del ministro Gava e ora il ministro Medici sta riesaminando la questione. Si pensava inoltre ad un sistema concessionale, che ci avrebbe sollevato da ogni spesa, ma siccome abbiamo già realizzato una parte della metropolitana con sistema non concessionale, non è ora opportuno cambiare metodo.

Pertanto, samo orientati verso l'utilizzazione di un concessionario municipalizzato o di un Ente pubblico.

Noi stiamo studiando il problema nel suo insieme, ma è certo che dovremo affrontarlo con gradualità.

Posso assicurare che vi è tutta la buona volontà da parte del Governo e dell'Amministrazione comunale di iniziare i lavori il più presto possibile e vorrei che in questo senso il Senato si esprimesse, aiutando il mio sforzo in favore di questa realizzazione che mi sta particolarmente a cuore. Per quanto riguarda l'economia, il principio adottato oggi è quello del massimo risultato col minimo mezzo: quindi alla parte decorativa per il momento non possiamo pensare; la nostra prima idea è di creare un servizio che soddisfi la popolazione.

Per quanto riguarda l'attuale tratto della metropolitana, noi riteniamo di dover arrivare all'intensificazione del servizio rendendo possibile una corsa ogni minuto.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Il relatore, senatore Focaccia, ha presentato il seguente ordine del giorno: « La 7ª Commissione del Senato invita il Governo ad accelerare le pratiche relative all'inizio dei lavori di costruzione del tronco metropolitano Termini-Flaminio-Stadio, in modo da ultimare i lavori stessi e iniziare l'esercizio prima delle Olimpiadi del 1960 ».

Lo metto ai voti.

(*È approvato*).

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

Art. 1.

Per la provvista del materiale rotabile di prima dotazione della ferrovia metropolitana di Roma, di cui al regio decreto-legge 3 giugno 1938, n. 828, convertito nella legge 5 gennaio 1939, n. 24, è autorizzata la ulteriore spesa di lire 1.340.000.000 da stanziare nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti in ragione di lire 500.000.000 in ciascuno degli esercizi finanziari 1956-57 e 1957-58 e di lire 340.000.000 nell'esercizio 1958-59.

(*È approvato*).

Art. 2.

L'onere di lire 500.000.000 relativo all'esercizio finanziario 1956-57 sarà fronteggiato a carico del fondo iscritto al capitolo n. 495 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'indicato esercizio, destinato alla copertura di oneri recati da provvedimenti legislativi in corso.

Il Ministro del tesoro è autorizzato a provvedere, con propri decreti, alle occorrenti variazioni di bilancio.

(*È approvato*).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(*È approvato*).

Discussione e approvazione dei disegni di legge: « Autorizzazione della spesa di lire 8 miliardi per i lavori di ripristino delle opere e degli impianti del porto di Genova distrutti o danneggiati dalle mareggiate dei giorni 18, 19 e 20 febbraio 1955 » (1504), e: « Assegnazione di fondi al Consorzio autonomo del porto di Genova per revisione di prezzi contrattuali per lavori di riparazione di danni bellici » (1505).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Autorizzazione della spesa di lire 8 miliardi per i lavori di ripristino delle opere e degli impianti del porto di Genova distrutti o danneggiati dalle mareggiate dei giorni 18, 19 e 20 febbraio 1955 ». Ad essa segue la discussione del disegno di legge: « Assegnazione di fondi al Consorzio autonomo del porto di Genova per revisione di prezzi contrattuali per lavori di riparazione di danni bellici ».

Data l'affinità dei due disegni di legge propongo che si proceda ad un'unica discussione.

Poichè non vi sono osservazioni, così resta stabilito.

Dichiaro aperta la discussione generale.

AMIGONI, *relatore*. Il primo di questi due disegni di legge non fa altro che accogliere una richiesta avanzata dalla 7ª Commissione perchè, dopo i fondi di primo soccorso, venissero stanziati i fondi occorrenti per i lavori nel porto di Genova e contemporaneamente, venisse dato corso all'esecuzione degli stessi lavori, per non correre il pericolo di

intervenire quando i danni fossero maggiormente estesi. Mi sembra che non vi sia molto da dire. Piuttosto si potrebbe fare un'osservazione di carattere particolare: poichè lo stanziamento è previsto sul bilancio in corso, se l'approvazione dovesse venire dopo il 30 giugno, evidentemente l'esercizio chiuso potrebbe dare difficoltà per questo finanziamento. E poichè esso è estremamente urgente per pagare lavori già fatti, è estremamente urgente anche l'approvazione del disegno di legge.

Il secondo disegno di legge riguarda, invece, i lavori per riparazione di danni bellici eseguiti in periodi in cui i prezzi erano aumentati rispetto a quelli fissati nei contratti. Si tratta di liquidare gestioni passate.

CAPPELLINI. Siamo favorevoli anche all'approvazione di questi disegni di legge, ma dobbiamo deplorare che non si sia provveduto in tempo alla riparazione dei danni del porto di Genova, la cui urgenza fu da noi sottolineata quando fu presentato alla nostra Commissione il disegno di legge che prevedeva lo stanziamento di 500 milioni. In quell'occasione osservammo che non si poteva pensare a riparare i danni con 500 milioni, perciò, nel frattempo, è chiaro che i danni non riparati si sono estesi.

CARON, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Debbo precisare al senatore Cappellini che i lavori sono stati immediatamente eseguiti. Tant'è vero che sono stati impiegati nel giro del primo anno 2 miliardi e 800 milioni. Abbiamo ritardato, se così può apparire, la presentazione di questo disegno di legge per le solite difficoltà di carattere finanziario, però i lavori non si sono mai arrestati. E il relatore infatti ha detto, sia pure implicitamente, che si tratta di pagare lavori già effettuati. Noi abbiamo continuato a mandare avanti le opere rischiando la disapprovazione del Parlamento.

Per quanto riguarda il parere della quinta Commissione, che non è pervenuto, secondo quanto ha detto l'onorevole Presidente, comunico che il Vice Presidente della Commissione di finanze e tesoro, da me interrogato, ha assicurato che solo per un materiale ritardo non ha mandato ancora il suo parere che non può non essere favorevole, dopo il favore manifestato dal Ministero del tesoro e le chiare spiegazioni date dal Ministro del tesoro nella sua lettera del 6 febbraio 1956.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale sui due disegni di legge.

Passiamo quindi all'esame degli articoli del disegno di legge n. 1504, di cui do lettura:

Art. 1.

È autorizzata la spesa di lire 8 miliardi per l'esecuzione dei lavori di ripristino delle opere e degli impianti del porto di Genova distrutti o danneggiati dalla mareggiata del 18, 19 e 20 febbraio 1955.

La somma predetta sarà stanziata, nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici in ragione di lire 500 milioni nell'esercizio 1955–56, lire 2.500.000.000 nell'esercizio 1956–57, lire 3.500.000.000 nell'esercizio 1957–58 e lire 1.500.000.000 nell'esercizio 1958–59.

(*È approvato*).

Art. 2.

Il Consorzio autonomo del porto di Genova provvederà alla progettazione ed esecuzione dei lavori di ui all'articolo 1 secondo le norme stabilite nel testo unico approvato col regio decreto 16 gennaio 1935, n. 801, e successive modificazioni. Le somme autorizzate saranno accreditate a favore del Consorzio predetto su di una contabilità speciale istituita a nome del Consorzio stesso presso la Sezione di tesoreria provinciale di Genova. I prelievi saranno effettuati in base a stati di avanzamento vistati dal revisore tecnico delegato dal Ministro dei lavori pubblici presso detto Consorzio.

Il Consorzio presenterà al Ministero dei lavori pubblici i rendiconti a discarico delle somme da esso prelevate.

(*È approvato*).

Art. 3.

Agli oneri derivanti dall'attuazione della presente legge rispettivamente negli esercizi

finanziari 1955–56 e 1956–57 si farà fronte per lire 500 milioni mediante riduzione di pari somma dal capitolo 531 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1955–56 e per lire 2.500.000.000 mediante riduzione di pari somma dal fondo speciale di cui al capitolo 495 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'esercizio 1956–57.

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

(*È approvato*).

Metto ai voti il disegno di legge n. 1504 nel suo complesso.

(*È approvato*).

Passiamo ora all'esame degli articoli del disegno di legge n. 1505, di cui do lettura:

Art. 1.

È autorizzata, a carico del bilancio del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio 1956–1957, la spesa di lire 100 milioni per provvedere agli oneri dipendenti dalle revisioni dei prezzi dei contratti di appalto relativi ai lavori di riparazione dei danni di guerra subìti dalle opere del porto di Genova al cui finanziamento è stato fatto fronte con le speciali autorizzazioni di spese disposte con il decreto legislativo luogotenenziale 22 settembre 1945, n. 710, con il decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 24 gennaio 1947, n. 52, e con la legge 4 maggio 1951, n. 385.

(*È approvato*).

Art. 2.

La somma di cui al precedente articolo sarà accreditata a favore del Consorzio autonomo del porto di Genova nella contabilità speciale di cui all'articolo 2 del decreto legislativo luogotenenziale 22 settembre 1945, n. 710, ed il Consorzio presenterà al Ministero dei lavori pubblici i rendiconti a discarico delle somme da esso prelevate.

I pagamenti avranno luogo previa approvazione da parte del Ministero dei lavori pubblici degli elaborati delle revisioni, sentiti gli organi tecnici consultivi del Ministero medesimo.

(*È approvato*).

Art. 3.

Alla copertura dell'onere derivante dall'attuazione della presente legge si provvederà con la riduzione, per una corrispondente aliquota, del fondo globale stanziato sul capitolo 495 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio 1956–57.

(*È approvato*).

Art. 4.

Con decreto del Ministro del tesoro sarà provveduto alle occorrenti variazioni di bilancio.

(*È approvato*).

Metto ai voti il disegno di legge n. 1505 nel suo complesso.

(*È approvato*).

Discussione e approvazione del disegno di legge d'iniziativa del deputato Faletti: « Modifica dell'articolo 56 del regio decreto 25 novembre 1940, n. 1969, recante norme per le linee elettriche esterne » (1508) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge d'iniziativa del deputato Faletti: « Modifica dell'articolo 56 del regio decreto 25 novembre 1940, n. 1969, recante norme per le linee elettriche esterne », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione sul disegno di legge di cui do lettura:

Articolo unico.

Il primo comma dell'articolo 56 delle « Norme per l'esecuzione delle linee elettriche aeree esterne », approvate con regio decreto 26 novembre 1940, n. 1969, è sostituito con il seguente:

« Per gli attraversamenti si devono in genere usare conduttori nudi, salvo il caso di linee elettriche a tensione non maggiore di 1.200 volt corrente continua o di 500 volt corrente alternata, per i quali è ammesso l'uso di condut-

tore isolato con gomma, carte e tessili impregnati o con materiale termoplastico oppure con altri materiali che, non essendo ancora stati regolamentati dal C.E.I., siano stati approvati dall'Istituto superiore delle poste e delle telecomunicazioni o, per le linee di loro proprietà e pertinenza, da altre Amministrazioni dello Stato. È ammesso anche, qualunque sia la tensione di linea, far uso di cavi ».

FOCACCIA, *relatore*. Il disegno di legge tende ad un adeguamento alla tecnica moderna per quanto riguarda gli isolanti. Gli isolanti oggi si possono costruire con un materiale che ha dato ottimi risultati: il materiale termoplastico. Si rende quindi necessario aggiungere all'articolo 56 del regio decreto 26 novembre 1940 che prescrive i materiali che servono alla costruzione degli isolanti, il materiale termoplastico.

CAPPELLINI. Chiedo il rinvio della discussione di questo disegno di legge perchè è necessario, a mio avviso, conoscere il pensiero dell'onorevole Ministro dell'industria e commercio. Introdurre l'uso del materiale termoplastico come isolante vuol dire, forse, andare incontro ad un'esigenza posta da alcuni o soltanto da un gruppo monopolistico che produce questo materiale. La questione può sollevare qualche preoccupazione perchè, se decidiamo l'uso di questo materiale, possiamo finire per favorire un gruppo a danno di altre industrie. E a questo proposito io desidererei conoscere chi fabbrica oggi questo materiale, quante aziende in Italia sono oggi in grado di fornire questo materiale. Cosa pensa il Ministero dell'industria e commercio a questo riguardo? Se siamo in grado di avere oggi queste informazioni, continuiamo pure la discussione, in caso contrario chiederei di rinviarla.

TARTUFOLI. Sono del parere nettamente contrario a quanto ha detto il senatore Cappellini, perchè verremmo a stabilire un precedente molto grave. Non si tratta di favorire nessun monopolio, si tratta di riconoscere che la tecnica moderna ha già dato la possibilità di acquisire come materiale sufficiente a creare l'isolamento per le linee elettriche esterne il materiale termoplastico. Il materiale plastico oggi sta invadendo qualsiasi forma di attività produttivistica. Non si vuole stabilire che si debba obbligatoriamente usare questo materiale, ma se l'uso di questo materiale è conveniente non dobbiamo impedirlo sol perchè esiste una legge che fu fatta quando questo materiale non esisteva. L'unica richiesta valida del senatore Cappellini è quella di sentire il parere di un rappresentante del Ministero dell'industria. L'onorevole Sottosegretario ci può forse comunicare qualcosa in merito. Ascoltiamolo.

CARON, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Onorevoli colleghi, trovo più che legittimo che i senatori chiedano tutto quello che desiderano conoscere e sono pronto a dare tutte le informazioni in mio possesso. Qui si tratta innanzi tutto di togliere un'esclusione circa l'impiego di un certo materiale, il materiale termoplastico, che rappresenta l'ultimo grido dal punto di vista tecnico, scientifico e industriale. È anacronistico che in Italia — e qui abbiamo illustri rappresentanti della scienza elettrica che sanno molto meglio di me che il nostro Paese è sempre stato all'avanguardia in questo settore — non si abbia la possibilità di adoperare questo materiale perchè la legge ammette soltanto l'uso di conduttori isolati con gomma, carta e tessili impregnati.

E poichè si è parlato di monopolio si può osservare che mentre per uno degli isolanti di cui è ammesso l'uso vi è effettivamente un monopolio, altrettanto non si può dire per il materiale termoplastico. Quindi, in ogni caso, il disegno di legge, se approvato, provocherebbe una riduzione del regime di monopolio, riduzione auspicata non solo dal senatore Cappellini ma da tutti. Per quanto riguarda il parere degli organi tecnici, il Ministero dei lavori pubblici, che qualcosa deve pur dire essendo il Ministero che controlla l'85 per cento della produzione elettrica, è favorevole al disegno di legge che tende ad introdurre l'uso di sostanze che si dimostrano più vantaggiose dei materiali attualmente prescritti.

Il Ministero dei trasporti ha dato parere assolutamente favorevole. Parere favorevole ha anche dato il Consiglio nazionale delle ricerche, che deve essere riconosciuto da tutti come organo al di fuori di ogni influenza di

carattere commerciale e industriale. E parere favorevole ha dato anche il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni. Io mi limiterò a leggervi qualche passo della lettera inviata dal Ministero dell'industria e commercio: « Gli intendimenti della proposta di legge sono rivolti ad aggiornare in norme attuali quelle approvate con regio decreto 26 novembre 1940 per tener conto della rapida evoluzione della tecnica e dell'impiego di materiali termoplastici che hanno dato ottime garanzie.

« L'apposita Commissione del C.E.I. che sta studiando la nuova regolamentazione delle linee elettriche non ha ancora terminato il lavoro sicchè si rende opportuno anticipare queste conclusioni ».

E si conclude dando parere favorevole all'approvazione di questo disegno di legge.

Per quanto riguarda la richiesta fatta dal senatore Cappellini di conoscere un elenco delle ditte che fabbricano questo materiale, credo esse siano più di cinque. Comunque, si può affermare che nel campo della termoplastica non vi è assolutamente monopolio. Anzi è indiscutibile che in questo campo vi è una grande concorrenza. Recentemente ho visitato la Fiera di Roma con il Ministro dei lavori pubblici ed ho avuto modo di vedere delle cose, nel settore della termoplastica, che, vi assicuro, non immaginavo. Le preoccupazioni del senatore Cappellini non hanno ragion d'essere, le riterrei anzi fondate se le cose restassero anacronisticamente allo stato attuale. Pertanto credo che il senatore Cappellini e tutta la Commissione possano ritenersi sicuri della pacificità di questo disegno di legge.

CAPPELLINI. Ringrazio l'onorevole Sottosegretario, ma non posso ritenermi soddisfatto. Noi non siamo contro l'impiego di nuove materie. Ho chiesto semplicemente un rinvio della discussione di questo disegno di legge al fine di conoscere dal Ministero dell'industria quali saranno le imprese fornitrici di questo materiale termoplatico. E ciò non per curiosità, ma per esigenza di documentazione e, perchè no, di erudizione per chi, come me, non ha la fortuna di conoscere tutto quello che conoscono gli altri autorevoli colleghi, e tuttavia è chiamato ad esprimere il suo parere come legislatore.

Dico questo perchè tali informazioni non ce le ha potute dare, nonostante la sua buona volontà, neanche l'onorevovle Sottosegretario.

Credo che quanto io chiedo non danneggi nessuno e ci possa mettere in condizioni di conoscere cose che è bene sapere.

Ma il fatto è che quando noi chiediamo un rinvio della discussione la maggioranza si oppone sempre; talvolta, però, aveste amaramente a pentirvi, perchè non vi sareste trovati ad approvare leggi insufficientemente elaborate, se aveste accordato i rinvii da noi chiesti.

TARTUFOLI. Io ribadisco il mio concetto negativo alla impostazione del senatore Cappellini non per la questione di merito, cioè di una richiesta di chiarimenti che potrebbe essere benissimo soddisfatta, perchè si potrebbe scrivere al Ministero dell'industria in modo da ottenere l'elenco delle aziende che operano in questo campo, ma sono contrario per una questione di principio. Non si può, onorevoli colleghi, esaminando un tale provvedimento, stabilire il precedente che per approvare leggi di questa natura ci si debba relazionare sul fatto se siano pochi o molti coloro che profitteranno del provvedimento.

Questo perchè? Per una semplicissima ragione; il senatore Cappellini si renderà conto benissimo che non vi è conquista nel campo di nuove produzioni, di nuove materie prime, di nuovi utensili, di nuove macchine, che non sia, per lo meno per un certo periodo, coperta da brevetto. Cioè, nasce l'idea, viene creato un oggetto o un sistema e viene brevettato: la partenza è sempre in funzione di monopolio. Sarà monopolio di pochi o di tanti nel senso che saranno tanti o saranno pochi i capitalisti intervenuti, ma la realtà è questa, che chi crea deve essere protetto dal brevetto, altrimenti non vi sarebbe alcuno stimolo al progresso.

Per questi concetti che ho esposto, di natura assolutamente concreta, prego i colleghi di voler respingere la proposta di rinvio della discussione avanzata dal senatore Cappellini.

FOCACCIA, *relatore*. Anche io sono contrario alla proposta di rinvio per una ragione

molto semplice. La tecnica dell'impiego delle materie termoplastiche è una tecnica che cammina indipendentemente da tutte le leggi che facciamo o che non facciamo, perchè voi sapete bene e soprattutto lo sanno i tecnici... (*Interruzione del senatore Cappellini*).

Sono ormai dieci anni, e forse più, che le materie termoplastiche sono state introdotte nel campo del materiale elettrico ed anche in altri campi e noi vogliamo oggi rinviare un disegnino di legge che cerca di legalizzare quello che già si fa da molto tempo? Ma voi credete che anche quando questa legge non fosse approvata i tecnici si potrebbero fermare?

CAPPELLINI. Ma io non ho detto queste cose, ho chiesto solo un breve rinvio, perchè desidero votare questo disegno di legge con piena informazione.

PORCELLINI. Si potrebbe giungere ad un accordo. Che cosa domanda il collega Cappellini? Di conoscere l'elenco delle imprese favorite dal progetto; peraltro si può rendere parte diligente lui stesso consultando gli appositi annuari.

Mi pare che questa sia la via migliore per conciliare le due tesi.

PRESIDENTE. Metto ai voti la proposta del senatore Cappellini di sospendere la discussione del disegno di legge e rinviarla ad altra seduta

(*Non è approvata*).

Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione.

Metto ai voti il disegno di legge, del quale ho già dato lettura.

CAPPELLINI. A nome del mio Gruppo, dichiaro che ci asteniamo dal voto.

PRESIDENTE. Chi approva il disegno di legge è pregato di alzarsi.

(*È approvato*).

La seduta termina alle ore 11,40.

Dott. MARIO CARONI

Direttore dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari.