SENATO DELLA REPUBBLICA

7ª COMMISSIONE

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

MERCOLEDÌ 5 DICEMBRE 1956

(93ª Seduta in sede deliberante)

Presidenza del Presidente CORBELLINI

INDICE

Disegni di legge:

« Norme per la esecuzione dei lavori di costruzione della nuova sede del Ministero della marina mercantile » **(1285)** (*Approvato dalla Camera dei deputati*) **(Discussione e approvazione):**

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 1464, 1467, 1468
AMIGONI, *relatore* 1464
CAPPELLINI 1465, 1467, 1468
CROLLALANZA 1465, 1466
MASSINI 1466
RESTAGNO 1465
TERRANOVA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile* 1465, 1466, 1467

« Potenziamento della ferrovia Trento-Malè » **(1699) (Discussione e rimessione all'Assemblea):**

PRESIDENTE 1453, 1455, 1461, 1462, 1464
AMIGONI, *relatore* 1454, 1956, 1458, 1459
CANEVARI 1457, 1460
CAPPELLINI . . . 1455, 1456, 1457, 1459, 1461, 1462
CARON, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici* 1456
CERABONA . . . 1454, 1456, 1457, 1458, 1459, 1461
CROLLALANZA 1457, 1461
MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti* . . . . . *Pag.* 1459, 1460, 1462
PORCELLINI 1455, 1462
VACCARO 1454

« Modifiche alla legge 1º gennaio 1886, numero 3620, relativa all'esecuzione della Convenzione internazionale per la protezione dei cavi telegrafici sottomarini, conclusa a Parigi il 4 marzo 1884 » **(1751)** (*Approvato dalla Camera dei deputati*) **(Discussione e approvazione):**

PRESIDENTE 1468, 1469, 1470, 1471
CAPPELLINI 1469
CERABONA 1469, 1470
FOCACCIA, *relatore* 1468, 1469
VIGO, *Sottosegretario di Stato per le poste e le telecommunicazioni* 1469, 1470, 1471

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, Vaccaro e Voccoli.

Intervengono i Sottosegretari di Stato per i lavori pubblici Caron, per i trasporti Mannironi, per le poste e le telecomunicazioni Vigo e per la marina mercantile Terranova.

Discussione e rimessione all'Assemblea del disegno di legge: « Potenziamento della ferrovia Trento-Malè » (1699).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Potenziamento della ferrovia Trento-Malè ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

AMIGONI, *relatore*. Onorevoli colleghi, il presente provvedimento intende potenziare la ferrovia Trento-Malè e stanzia a tale fine 1.200 milioni, oltre gli stanziamenti già autorizzati in passato per 2.500 milioni circa.

Io mi sono occupato a fondo del problema per esaminare le ragioni di questi successivi stanziamenti; non so se la Commissione desidera conoscerle in modo particolareggiato, io comunque le esporrò brevemente.

In sostanza, il progetto che è servito di base per il primo finanziamento si è dovuto modificare notevolmente perchè dagli esperimenti eseguiti prima e durante i lavori è risultata la necessità di opere sostanzialmente diverse e di spostamenti di tracciati di una rilevante importanza. Per la verità, qualcosa di simile era successo anche nei primi anni del secolo, quando l'Austria aveva costruito questa ferrovia; i successivi finanziamenti che si fecero allora si stanno ripetendo adesso, poichè i terreni della zona sono particolarmente difficili. Inoltre la popolazione ha richiesto alcune modifiche del tracciato perchè una ferrovia che ha carattere vicinale e che poi, in pratica, passa lontano dai paesi, effettivamente è un controsenso.

Per la verità, bisogna anche riconoscere che la Regione ha concesso un contributo sostanziale allo Stato per il finanziamento di queste opere. Qui si fa un accenno ad una economia di 60 milioni all'anno per l'amministrazione delle Ferrovie dello Stato, che deriva dal fatto che non vengono applicati alcuni aumenti delle tariffe elettriche. Il conto fatto dalle Ferrovie dello Stato è molto prudenziale, cosicchè nei 5 anni già trascorsi il totale della minore spesa delle Ferrovie supera il miliardo. Per i 4 miliardi di lavori previsti il contributo della Regione quindi è stato del 25 per cento, sensibilmente più elevato di quello che viene dato di solito dalle società private per i lavori di ammodernamento. In più, qui è da tenere presente che la società è costituita dalla Provincia e dai Comuni, i quali non hanno interessi speculativi di alcun genere.

La mia impressione è che, arrivati al punto in cui siamo, in cui le erogazioni sono già in uno stato avanzato, lo stanziamento ulteriore sia ampiamente giustificato e quindi debba essere approvato.

VACCARO. Io, in coscienza, debbo dire che qualsiasi spesa per il tratto di ferrovia Trento-Malè costituisce una spesa inutile. Sono stato in quella zona ed ho sentito ripetere da molte persone questo concetto, per cui mi sembra inopportuno continuare a spendere per completare questa ferrovia che darà poi un reddito ben limitato, mentre si parla di eliminare i tronchi ferroviari inutili. C'è poi da considerare che questa ferrovia verrebbe utilizzata soltanto sei mesi all'anno, mentre i cinquanta paesi interessati sono serviti anche da ottime strade rotabili e per gli abitanti di quei paesi è più conveniente servirsi delle autocorriere che dei treni di questa ferrovia. Io queste cose le ho apprese e constatate *in loco*.

CERABONA. Io, sentendo parlare della Trento-Malè come di una ferrovia inutile, sono ancora più acceso nella mia contrarietà a questo disegno di legge.

Innanzitutto bisognerebbe eliminare il cattivo vezzo per cui mentre il Consiglio superiore dei lavori pubblici, che pure è il supremo organo tecnico, stabilisce per un certo lavoro una determinata somma, dopo qualche mese si presenta la richiesta di un nuovo stanziamento per una cifra superiore.

AMIGONI, *relatore*. Ma è il Consiglio superiore che ha riconosciuto la necessità dell'ulteriore stanziamento.

CERABONA. Il Consiglio superiore stabilì inizialmente una determinata spesa per questo progetto ed ora ci si viene a chiedere l'ulteriore stanziamento di 1 miliardo e 200 milioni di lire. Io penso che il Consiglio superiore debba andare più cauto nelle sue decisioni, senza lasciarsi influenzare dalle ragioni addotte dalle popolazioni interessate e ciò tanto più quando si pensi che una somma così notevole è richiesta per una ferrovia di relativa importanza. A questo proposito debbo chiedere l'ausilio dell'onorevole Presidente per ricordare le vicende di una certa ferrovia calabro-lucana ... In certi casi si è proprio indotti a pensare che questa nostra Italia sia costituita da tante sezioni l'una completamente estranea all'altra.

Per la ferrovia Treto-Malè sono stati spesi oltre 2 miliardi ed ora ci si viene a dire che se non si spende una ulteriore somma di 1 miliardo e 200 milioni tutto il lavoro fatto andrebbe perduto. Ma questo non può essere vero perchè se così fosse tutti i danari spesi per le calabro-lucane sarebbero stati gettati a fondo perduto ed io ricordo che il nostro Presidente, allora Ministro dei trasporti, rifiutò, anche contro un voto favorevole del Senato, di concedere un modesto finanziamento per un tronco di quelle ferrovie, dicendo che non poteva dar niente perchè tutto il danaro disponibile gli occorreva; e, forse, dal punto di vista del bilancio, se non da quello ferroviario, aveva ragione.

Ora, sentendo il senatore Vaccaro, il quale è sempre generoso nell'appoggiare le proposte governative, affermare che questa ferrovia è inutile, debbo pensare, evidentemente, che nel dire questo egli è sincerissimo. Non dimentichiamo, onorevoli colleghi, che anche in Lucania abbiamo tronchi di ferrovie inerti. Con questo progetto di legge si intende spendere una somma di 1 miliardo e 200 milioni di lire perchè dei paesi siano avvicinati di pochi chilometri al capoluogo attraverso la linea ferroviaria; ma non dobbiamo dimenticare che questi paesi hanno abbondanza di comunicazioni; noi non vogliamo evidentemente sopprimerle ma non vogliamo nemmeno spendere ancora miliardi per zone già bene servite. Quindi, riportando il pensiero alle ostinate risposte negative ricevute per i lavori di completamento delle ferrovie del Sud, riportandomi al contenuto della legge del 1908, io mi debbo dichiarare ostinatamente contrario a questa proposta di legge. Se il mio voto potesse diventare il voto della Commissione, sarei molto lieto per avere così contribuito a non far spendere allo Stato più di un miliardo per un'opera in cui io non ravviso elementi di importante utilità.

PORCELLINI. Poichè io rappresento una zona che si trova nell'Italia centrale, non ho certo predilezione speciale nè per le ferrovie del Sud nè per quelle del Nord. È necessario, però, fare una considerazione: lo Stato ha già speso 2 miliardi e mezzo per la Trento-Malè ed ormai ci troviamo al punto di dover scegliere se l'opera debba essere completata o abbandonata. Infatti, essere contrari a questa spesa significa abbandonare anche il tronco di ferrovia già esistente ed allora, per non spendere 1 miliardo e 200 milioni di lire, si mandano in malora i 2 miliardi e mezzo già spesi. A mio parere, quindi, l'opera deve essere completata, poichè non si può essere pregiudizialmente contrari ad una ferrovia la cui costruzione ha avuto anche l'approvazione del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Se nel programma di eliminazione di determinate linee passive il Consiglio di amministrazione delle ferrovie avesse incluso anche questa linea, allora sarei d'accordo per il diniego di ogni ulteriore finanziamento, ma se il Ministro dei trasporti ci presenta un disegno di legge proprio per ultimare e far funzionare questa linea, ciò evidentemente significa che la ferrovia non andrà a pesare negativamente sul bilancio dello Stato. Certo, il Ministro dei trasporti si assume una responsabilità non lieve, tanto più che le voci raccolte sul posto, come dice il senatore Vaccaro, fanno pensare ad una quasi certa passività.

CAPPELLINI. La prima considerazione che io desidero fare è la seguente: il disegno di legge giunge a noi come proveniente da una iniziativa congiunta del Ministro dei trasporti e di quello del tesoro. Io allora mi domando perchè non è stato richiesto anche il parere del Ministro dei lavori pubblici, tanto più che all'articolo 1 si precisa che le varianti al piano di trasformazione e potenziamento della Trento-Malè sono state considerate indifferibili dal Consiglio superiore dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. Per legge istitutiva sono deferiti all'Ispettorato dei trasporti le funzioni del Ministero dei lavori pubblici in materia.

CAPPELLINI. Ad ogni modo vengono a noi una infinità di leggine per le quali è stato adottato il concerto di numerosissimi Ministri; non comprendo perchè per questo disegno di legge ci si sia limitati soltanto al Ministro dei trasporti ed a quello del tesoro, escludendo il Ministro dei lavori pubblici il quale, a mio pa-

rere, poteva avere qualcosa di importante da dire.

C'è poi un'altra considerazione da fare: si tratta di una ferrovia che interessa una zona dove esiste l'Ente Regione. Nella relazione non si legge nulla al riguardo, non si dice se il Presidente della Regione sia stato interpellato.

AMIGONI, *relatore*. La Regione dà il contributo di 1 miliardo per questa ferrovia.

CAPPELLINI. Trattandosi di una linea che passa per il territorio compreso in una Regione la quale gode di una certa autonomia, mi sembra ovvio che avrebbe dovuto essere richiesto anche il parere della Regione e che quindi la Regione avrebbe dovuto partecipare al concerto dei Ministri, attraverso il suo Presidente.

A proposito di questa ferrovia ci si trova di fronte ad una serie di lavori eseguiti male, come dicono i tecnici, ed eseguiti con spesa eccessiva, mentre di alcune somme non si sa nemmeno dove siano andate a finire; se ci fosse stata la presenza del Presidente o del delegato regionale io credo che si sarebbe potuto conoscere qualcosa di più al riguardo.

È difficile dire di no ad un disegno di legge il quale, prevede il completamento di una ferrovia. Poichè noi, in linea generale, non vogliamo ostacolare tutto ciò che direttamente o indirettamente può portare beneficio a determinate Regioni e alla Nazione nel suo insieme, ci troviamo imbarazzati nel dichiararci contrari, ma non siamo nemmeno disposti a votare a favore o ad astenerci, perchè desideriamo documentarci meglio, in quanto allo stato delle cose non ci riteniamo sufficientemente informati sulla materia che attiene all'oggetto di questo disegno di legge.

Se l'onorevole relatore vuol fornire altri dettagli, le domande che io gli rivolgo sono le seguenti: perchè in questo disegno di legge non c'è il concerto del Ministro dei lavori pubblici? Perchè non è stato sentito il Presidente della Regione interessata?

Inoltre, noi dovremmo conoscere fin da ora se con questo stanziamento si potranno completare i lavori o meno, poichè da quanto si legge nella relazione si ha la sensazione che anche questa somma non sia sufficiente, come del resto l'esperienza largamente insegna

È stata fatta un'osservazione circa le opere già eseguite, costate 2 miliardi e mezzo di lire, ma io potrei fornire agli onorevoli colleghi un lungo elenco di somme ingenti spese per la ricostruzione o addirittura la costruzione di nuove ferrovie, le cui opere poi sono state abbandonate, spesso senza alcuna prospettiva di riprendere i lavori interrotti; perciò la considerazione delle spese già fatte per la Trento-Malè, a mio parere, non deve essere determinante per la decisione di successivi finanziamenti.

Se alla luce di tutte le sopraesposte considerazioni si giudica opportuno, necessario e conveniente completare la costruzione della Trento-Malè, ebbene questa ferrovia si faccia, ma prima ci si offra la possibilità di documentarci meglio e di studiare più a fondo la questione.

Perciò io chiedo che si rinvii la discussione ad una successiva seduta per dare a ciascuno di noi la possibilità di esaminare la questione con la necessaria ponderazione.

CARON, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Debbo precisare al senatore Cappellini che, trattandosi di una ferrovia in concessione, il Ministero dei lavori pubblici non ha assolutamente alcuna competenza su tale argomento. Noi ci occupiamo, nei nostri lavori ferrovari, di costruzioni per le ferrovie dello Stato e quindi esulano dalla nostra competenza le ferrovie in concessione. Con questa osservazione credo di avere sbarazzato il terreno sia dall'ipotesi dell'eventuale... sonno da cui sarebbe stato colto il Ministero dei lavori pubblici, sia dall'ipotesi di mancanza di riguardo da parte del Ministero dei trasporti.

Per quanto si riferisce alla questione del parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, ricordo che il Consiglio superiore, massimo organo tecnico, dà il suo parere anche per lavori non fatti dallo Stato, come le bonifiche.

CERABONA. Noi ameremmo conoscere questo parere, poichè non abbiamo alcuna ragione per essere *a priori* favorevoli o contrari al disegno di legge. Lo stesso relatore ha detto di avere cercato di esaminare le varianti ma noi, d'altra parte, non potremmo giurare che i de-

nari spesi per le varianti vadano tutti a buon fine. Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha dato il suo parere su queste opere sussidiarie e noi, come senatori, abbiamo il diritto di conoscere tale parere per avere il modo di esaminare se il Consiglio superiore ha detto bene o ha detto male. Il Consiglio superiore può affermare una cosa che tecnicamente, se io ne avessi la capacità, potrei anche confutare e distruggere; perciò, dovendo votare, io debbo avvalermi anche della facoltà di critica dal punto di vista tecnico: se il Consiglio superiore è convincente nelle sue affermazioni, io posso anche accettarle, altrimenti io, come parlamentare, sono nel mio diritto di respingere quanto il Consiglio superiore afferma.

CROLLALANZA. Ma noi non possiamo essere più tecnici del supremo organo tecnico.

CERABONA. La sua si può definire una petizione di principio, poichè ad una perizia tecnica è sempre possibile opporre una controperizia che affermi il contrario.

CANEVARI. Mi sembra che la discussione sia stata portata su un piano troppo elevato per un disegno di legge di questo rilievo.

Il collega Vaccaro ci ha detto che è sua impressione che il tronco ferroviario Trento-Malè non sia giudicato favorevolmente delle popolazioni del posto.

L'onorevole relatore ci ha invece avvertito che la maggiore spesa che oggi lo Stato si propone di affrontare per il potenziamento di questa ferrovia è dovuta alla necessità di apportare modifiche ravvisate opportune.

Il disegno di legge ha avuto tutti i crismi regolamentari, in quanto la perizia suppletiva per una ulteriore spesa di circa 1 miliardo e 200 milioni è stata esaminata e ritenuta opportuna dal Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Ora, se accogliessimo la proposta del senatore Vaccaro, dovremmo sospendere la discussione del disegno di legge per sentire ancora il Ministro dei trasporti, ma mi sembra che questi abbia già risposto in anticipo alle eccezioni sollevate dal collega Vaccaro, perchè nella relazione ministeriale, per quanto si riferisce al pensiero degli interessati raccolto dal collega Vaccaro sul posto, è detto: « Vive, come è noto, sono le aspirazioni delle popolazioni servite e delle autorità che le rappresentano ad un effettivo riassetto della ferrovia di che trattasi la quale costituisce l'indispensabile collegamento tra la città di Trento e cinquanta operosi Comuni della Val d'Adige, della Val di Non e della Val di Sole ».

Anche io sono alquanto pratico di quelle zone, nelle quali mi sono recato per diversi anni. A mio avviso non si può dire che queste somme siano buttate via. Forse se in luogo della ferrovia a suo tempo fosse stata costruita una bella strada rotabile, il problema delle comunicazioni in quella zona avrebbe potuto essere avviato a una migliore soluzione. Ma questo potrebbe dirsi per tante altre ferrovie del nostro Paese che potrebbero essere vantaggiosamente sostituite da strade rotabili.

D'altra parte non bisogna dimenticare che lo stesso Ministro, nella sua relazione, ha fatto presente quanto, con tanta opportunità, è stato detto qui anche dal collega Porcellini: « I lavori, d'altra parte, sono stati eseguiti per un importo di circa due miliardi e 500 milioni, e non sarebbe possibile sospenderli senza dare un carattere di decisa improduttività all'onore sinora sostenuto dallo Stato ».

Per queste ragioni ritengo opportuna l'approvazione del disegno di legge.

CAPPELLINI. Riprendo la parola per rivolgere ancora alcune domande all'onorevole relatore.

Si tratta qui di uno stanziamento che dovrebbe contribuire alla esecuzione di altri lavori; ma rimane il problema del materiale rotabile.

Perciò chiedo se la società concessionaria offra garanzie adeguate di trovare i mezzi finanziari occorrenti per il materiale rotabile.

Concludendo, riassumo in quattro punti le mie richieste: primo, perchè non si è richiesto il parere della Giunta regionale? Secondo, quanto costerà il completamento dell'opera, oltre naturalmente al miliardo e 200 milioni previsto da questa legge? Terzo, si è indagato, e con qual esito, sulla spesa fino ad oggi sostenuta, in relazione agli errori tecnici rilevati? Se l'onorevole relatore lo desidera potrei fornirgli preziose indicazioni sugli errori tecnici

ai quali mi sono riferito. Quarto, la società concessionaria offre garanzie adeguate per trovare i mezzi finanziari occorrenti per il materiale rotabile?

Non so se il rappresentante del Governo sia in grado di rispondere ampiamente, in questa stessa seduta, alle mie domande. Questa è la ragione per la quale ho proposto di rinviare la discussione ad altra seduta, per avere le più ampie delucidazioni su questi punti, e per poter fornire all'onorevole relatore i rilievi di cui sono in possesso, e che sono stati fatti da persone competenti, sulla esecuzione dei lavori già eseguiti e su certe somme che sembra siano state male impegnate.

Pertanto insisto nella mia proposta di rinvio.

CERABONA. Mi associo alle considerazioni e alla proposta del senatore Cappellini.

AMIGONI, *relatore*. L'onorevole Vaccaro ha sostanzialmente ragione quando afferma che le popolazioni di quella zona non possono essere soddisfatte della ferrovia Trento-Malè. Egli però si riferisce alla ferrovia attuale, il cui traffico è paurosamente diminuito negli ultimi anni, trattandosi di una ferrovia che ha una velocità commerciale intorno ai 20 km-ora: una ferrovia quindi da considerarsi superata.

Si impone pertanto la demolizione o il rifacimento di questa ferrovia, e, nella seconda ipotesi, si prevede che, dopo l'ammodernamento, la velocità della ferrovia stessa possa raddoppiarsi. In tal caso la ferrovia desterà un qualche interesse nel pubblico che potrà preferirla ai servizi automobilistici, e i calcoli fatti dal Consiglio superiore dei lavori pubblici confermano questa previsione. Infatti il costo del trasporto, a mezzo ferrovia, per molte categorie di utenti sarà notevolmente inferiore al costo degli autotrasporti.

Anche per questa ragione si vuol potenziare la ferrovia Trento-Malè, perchè questo porterà al soddisfacimento di una esigenza pubblica.

Che gli enti pubblici si interessino a questo ammodernamento è pacifico, per il solo fatto che la Regione darà all'ammodernamento stesso un contributo, rinunciando ai benefici che le sarebbero potuti derivare dai sovraprezzi sulla energia elettrica; e il contributo, versato indirettamente attraverso questa rinuncia a favore dello Stato, avrà raggiunto, alla data del 31 dicembre 1956 la cospicua somma di 1.024.683.000 lire. Contributo sensibile, più elevato di quello che si dà normalmente in casi analoghi, e questo dimostra l'interesse che ha la zona al potenziamento di questa opera.

Per quanto si riferisce alle ragioni che hanno provocato un aumento di spesa, tra queste indubbiamente, come è riconosciuto dalla stessa relazione, ci sono anche degli errori tecnici, purtroppo non rilevati tempestivamente dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, che diede parere favorevole sia per il primo che per il secondo stanziamento.

Una volta iniziati i lavori, a seguito di richieste di altre amministrazioni, (ad esempio l'A.N.A.S., che ha domandato alcuni spostamenti per evitare passaggi al livello ecc.), a seguito della constatata necessità di evitare curve di raggio troppo stretto, a seguito della constatata opportunità di avvicinare alcuni centri abitati di una certa importanza (perchè oggi i cittadini non fanno volentieri un chilometro per arrivare alla ferrovia e preferiscono la corriera che passa sulla piazza del paese), le spese sono aumentate.

Completato il progetto definitivo, questo è stato sottoposto al Consiglio superiore dei lavori pubblici che ha fatto una indagine dettagliata, della quale posseggo gli estremi. È risultato che non tutte le spese del progetto sono finanziabili da parte dello Stato, cosicchè circa 500 milioni saranno a carico della società.

Vorrei poi far presente al senatore Cappellini che nel bilancio di previsione di questa società, approvato dal Ministero, si mette in evidenza un avanzo di circa 70 milioni, mentre fino ad oggi il disavanzo andava costantemente aumentando, per la continua diminuzione del traffico. Questa previsione di un avanzo di 70 milioni consentirà alla società di provvedere al rinnovamento del materiale rotabile, che dovrebbe essere quindi a carico della società

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Sono molto grato al senatore Amigoni per la relazione, così precisa e dettagliata, che egli ha svolto. Tale relazione è così esauriente che mi pare che la proposta di rinvio fatta dal senatore Cappellini non abbia alcuna giustificazione, perchè gli onorevoli senatori sono in possesso di tutti gli elementi necessari, quanto meno sufficienti, per poter esprimere un giudizio sulla proposta fatta dal Governo.

Le preoccupazioni manifestate dal senatore Vaccaro non hanno un reale fondamento di obiettivtà. Si capisce, in tutte le regioni dove si sono costruite nuove ferrovie o dove si stanno ammodernando ferrovie esistenti, si trova una certa corrente di persone che grida contro le nuove costruzioni o gli ammodernamenti, ma spesso sono le stesse che avrebbero gridato se queste opere non fossero state fatte e se qualche ferrovia fosse stata eliminata.

Mi pare d'altra parte che ai rilievi del senatore Vaccaro abbia esaurientemente risposto il senatore Canevari, al quale sono pure grato, e per questo non ripeterò le argomentazioni da lui svolte.

Debbo pure fare mie le risposte che il senatore Porcellini ha dato ad alcune considerazioni dei senatori Cerabona e Cappellini.

In sostanza, la Commissione non può non tener conto di un fatto molto grave, e cioè che lo Stato, in forza di due precedenti leggi, ha speso già due miliardi e mezzo per l'esecuzione dei lavori della nuova ferrovia. Cosa succederebbe se ora la Commissione negasse questo ulteriore contributo che viene richiesto? Quei due miliardi e mezzo sarebbero come buttati a mare, e costituirebbero una spesa assolutamente improduttiva.

Due terzi delle opere sono stati già eseguiti...

CERABONA. Ma la ferrovia, comunque, funziona.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Funziona, ma a velocità di venti chilometri orari, con materiale mobile in stato di fatiscenza, il che praticamente non consente ai viaggiatori di potersi servire di questo mezzo, e li orienta verso i trasporti automobilistici.

Per evitare il completo abbandono della ferrovia da parte degli utenti la si vuole, quindi, potenziare e ammodernare, perchè possa sopperire alle esigenze del traffico locale, cessando così di avere un bilancio deficitario, come finora è accaduto e raggiungendo un bilancio equilibrato, che si regga solo sulla base delle sovvenzioni chilometriche previste dalla legge.

Costituirebbe insomma un'imprudenza molto grave il non approvare il disegno di legge sottoposto all'esame della Commissione.

Concludo richiamando l'attenzione della Commissione sulla opportunità di approvare il disegno di legge con sollecitudine, perchè diversamente potrebbe avvenire ciò che già è accaduto in altri casi, che il finanziamento, predisposto sulla base di prezzi determinati alla data di oggi, non sarebbe più sufficiente ove, per una ritardata approvazione del disegno di legge, ci si trovasse poi di fronte a prezzi maggiorati.

CAPPELLINI. Debbo osservare che non è stata data risposta ad alcuna delle quattro domande che io avevo rivolto all'onorevole relatore e al Governo.

Mi sento pertanto in dovere di formularle ancora. Forse alcuni colleghi ignorano, nella sua interezza, la questione che stiamo discutendo, ma si tratta di una questione che ha dato luogo ad ampi dibattiti nello stesso Consiglio regionale.

Basti ricordare che l'onorevole Menapace, ex presidente della regione, per aver preso una posizione in contrasto con quella del suo partito, il partito democratico cristiano, fu allontanato o si allontanò dal partito stesso.

Comunque, ecco di nuovo le mie domande.

Primo, perchè non si è chiesto il parere della Giunta regionale?

AMIGONI, *relatore.* La Giunta regionale non solo ha dato il suo parere, ma dà il suo contributo.

CAPPELLINI. A mio avviso il parere della Giunta regionale doveva essere richiesto nel concerto dei Ministri, non naturalmente nel senso che dovesse figurare sul disegno di legge, ma prima che il disegno di legge fosse appro-

vato dal Consiglio dei ministri. Questo non è stato fatto, e pertanto la mia domanda ha una sua ragione di essere. C'è, a mio giudizio, un vizio di origine.

Seconda domanda: quanto costerà il completamento dell'opera? Ci accingiamo a stanziare un miliardo e 200 milioni, ma siamo sicuri che questa somma sarà sufficiente? Vorremmo allora sapere quanto ancora si dovrà stanziare per completare l'opera.

Non posso essere soddisfatto delle spiegazioni date a questo proposito dall'onorevole relatore, circa le indagini sulle spese fino ad oggi sostenute, specialmente in relazione agli errori tecnici rilevati. Il senatore Amigoni ha detto alcune cose molto interessanti in proposito, ma non ha detto tutto; io, per quanto concerne questi errori tecnici, avrei molto da aggiungere, ma questo ci porterebbe lontano. Per questo ho chiesto, e chiedo, un rinvio, perchè si possa fare un esame approfondito di questo punto, ed io nel frattempo possa fare presenti all'onorevole relatore le considerazioni e i rilievi di cui sono in possesso.

E domando ancora: la società offre delle garanzie? A questo è stata data in un certo senso una risposta, che però non mi ha soddisfatto. Si è detto che la società concessionaria avrà i mezzi adeguati per provvedere al materiale rotabile, ma si è rimasti nel generico.

Concludendo, se si è in grado di dare una esauriente risposta ai quesiti da me posti, potremo anche deliberare, ma penso che le informazioni di cui è in possesso l'onorevole relatore non siano del tutto identiche alle mie, e per questo ritengo che sarebbe opportuno un rinvio, onde, ripeto ancora, darmi la possibilità di abboccarmi con il relatore per sottoporgli le notizie di cui sono in possesso.

CANEVARI. Desidero fare osservare che l'autorizzazione è per una maggiore spesa di un miliardo e 200 milioni, ma che comunque circa 200 milioni, precisamente 188 milioni e 312 mila lire dovremmo pur sempre erogarli per la revisione di prezzi che riguardano lavori già eseguiti.

Pertanto, anche nell'ipotesi che il disegno di legge non fosse approvato, si dovrebbe provvedere a questo stanziamento.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Con la prima domanda il senatore Cappellini ha chiesto per quale ragione non sia stata preventivamente sentita la Regione del Trentino-Alto Adige in merito al disegno di legge in discussione.

Vorrei far notare al senatore Cappellini che nessuna disposizione di legge impone che, per le opere finanziate dallo Stato, debba essere preventivamente sentita la Regione. Forse il senatore Cappellini è fuorviato dal ricordo della legge sull'ammodernamento 2 agosto 1952, numero 1221, la quale prevede che, allorquando si tratta di ammodernare ferrovie in concessione in regioni a statuto autonomo, debbano essere sentiti, in sede di Commissione, i rappresentanti della Regione autonoma interessata. Ma quella legge riguarda solo l'ammodernamento attuato in applicazione della legge stessa. Qui si tratta invece di un'opera che si costruisce in forza di una legge speciale votata dal Parlamento nel 1951 prima cioè che entrasse in vigore la legge n. 1221 del 1952 relativa all'ammodernamento.

Quindi, lo Stato, il quale spende fondi propri, non aveva alcun obbligo di sentire preventivamente la Regione.

D'altra parte, la questione è puramente formale, perchè la Regione è largamente intervenuta, tanto che si è assunta l'onere di corrispondere un contributo per le spese. Mi pare pertanto che sotto questo profilo l'Istituto regionalistico sia stato pienamente soddisfatto.

Il senatore Cappellini ha chiesto poi quanto costerà l'opera. Evidentemente dobbiamo stare alla richiesta formulata dagli organi tecnici, quale è precisata nel disegno di legge che si è chiamati a discutere. Se si parla di circa un miliardo (dato che 188 milioni hanno altra destinazione) evidentemente si ritiene che la spesa non possa essere che quella, nè abbiamo elementi perchè possa ritenersi che si dovranno disporre altri stanziamenti. Insomma la spesa preventiva è quella indicata dal disegno di legge. Certo che, ritardando l'approvazione del disegno di legge, potrà accadere quello che ho già detto, cioè che un aumento di prezzi renda insufficiente lo stanziamento previsto.

La terza domanda si riferisce a rilievi tecnici sulla esecuzione dei lavori.

Ora, su questo punto non sono in grado di rispondere dettagliatamente. Avrei gradito che il senatore Cappellini avesse portato elementi più concreti e precisi. Però debbo ritenere che errori non se ne debbano lamentare in sede di esecuzione dei lavori, perchè, se gli organi tecnici del Ministero hanno provveduto a rilasciare i certificati di avanzamento per i pagamenti dovuti in base ai lavori già eseguiti, ciò è segno che questi egregi funzionari hanno trovato che le cose erano in regola, e che quindi non vi erano rilievi da fare. Perciò credo non sia il caso di rinviare ancora una decisione su questo disegno di legge anche se, in ipotesi, il senatore Cappellini avesse in mano elementi che finora sono sfuggiti allo stesso Ministero. Aggiungo che, se pur ciò fosse vero, nulla avrebbe a che vedere con questo disegno di legge che propone uno stanziamento per il completamento di determinati lavori.

Se ci sono stati degli errori, o peggio, delle frodi, le si denuncino all'autorità giudiziaria, ma non si ritardi l'approvazione di un disegno di legge necessario perchè possa aversi lo stanziamento per il completamento dei lavori già iniziati.

PRESIDENTE. Senatore Cappellini, insiste nella sua proposta di rinvio?

CAPPELLINI. Insisto perchè la mia proposta sia messa ai voti. Preciso che, ove dovesse essere respinta, chiederò ancora la parola per riferire alla Commissione gli elementi tecnici di cui sono in possesso, e per chiedere poi, a conclusione, se il Governo rimarrà o no nella sua posizione di far votare immediatamente il disegno di legge, o non sentirà piuttosto il bisogno di fornire alla Commissione altre spiegazioni.

CROLLALANZA. Il motivo che ancora rende perplesso il senatore Cappellini consiste nella preoccupazione che ci siano degli errori tecnici che noi convalideremmo, poichè egli ha fatto presente di aver avuto notizie da autorevole fonte secondo le quali vi sono degli aspetti di carattere tecnico che andrebbero approfonditi. Se fosse così, voglio osservare che se anche egli portasse qui queste critiche, questi giudizi tecnici, che evidentemente sono in contrasto con quanto è stato espresso dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, noi non potremmo modificare il giudizio di detto Consiglio; tutt'al più si dovrebbero sottoporre al Consiglio superiore dei lavori pubblici questi elementi.

Ora, credo che allo stato attuale delle cose gli elementi portati da senatore Cappellini non siano tali da poter giustificare una richiesta di nuova convocazione del Consiglio superiore dei lavori pubblici. A me sembra che, se il senatore Cappellini ha degli elementi tecnici da fornire, potrà farli pervenire all'Amministrazione interessata, la quale vedrà fino a che punto sia opportuno riesaminare un progetto piuttosto che continuare per la strada che è stata già fissata, in linea tecnica, dal Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Se così è, come a me sembra, penso che sia inopportuno il rinvio di questa discussione. Anche se tra noi ci sono dei tecnici, in questa sede noi esaminiamo i problemi da un punto di vista non tecnico ma di opportunità, da un punto di vista politico. I conti sul piano amministrativo, fatti a ragion veduta, e la considerazione di quelli che sono gli aspetti tecnici, attengono alla competenza specifica degli organi amministrativi e non alla nostra.

CERABONA. Innanzitutto io desidero osservare che il rinvio della discussione di una settimana non può costituire assolutamente un... disastro nazionale; si tratta di una settimana di tempo che dovrebbe darci il modo di considerare se la richiesta che è stata fatta è veramente fondata o no.

Il senatore Cappellini dice che desidera un breve rinvio per poter conferire con il relatore e sottoporgli gli elementi che lo stesso relatore non ha avuto presenti nel preparare la sua relazione, in modo che egli sia in grado di esporre definitivamente alla Commissione come stanno le cose.

Non basta affermare, come dice il senatore Crollalanza, che gli atti dovrebbero tornare al Consiglio superiore dei lavori pubblici. Perchè? Se un senatore in sede di Commissione presentasse documenti o fatti tali da poter migliorare o addirittura rivoluzionare il giudizio dato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, che di tali fatti e documenti era all'oscuro, non troverei nulla da ridire, anzi

penserei che quel senatore avrebbe fatto cosa doverosa. Noi non stiamo qui semplicemente ad accettare o rifiutare i progetti di legge, ma il nostro compito è quello di esaminarli in tutti i loro aspetti.

Perciò io sono favorevole alla richiesta di rinvio di una settimana, poichè quando un senatore dice di voler fornire al relatore dei nuovi elementi di giudizio, e per questo chiede del tempo, opporsi a tale richiesta significa avere troppa fretta, specialmente quando si tratta di una ferrovia che ha atteso per tanti anni e che può quindi attendere benissimo una altra settimana.

Tale questione del resto non è sorta soltanto questa mattina, ma si trova nella scia di altri precedenti; potremmo dire, onorevole Presidente, che vi è già stata qualche crisi di coscienza in uomini autorevolissimi. Quindi quello che vi domandiamo è ciò che qualsiasi uomo onesto si sentirebbe in diritto di chiedere, a meno che non si voglia ad ogni costo giurare su giudizi che non si è in grado di valutare.

Altre volte, del resto, è capitato di tenere anche due sedute nella stessa settimana pur di riesaminare un disegno di legge la cui discussione nella prima seduta non era stata esauriente. Se la Commissione si oppone a tale richiesta io sarò indotto a pensare che si desidera che non si faccia luce su questo problema, il che ci autorizza, anche contro la nostra volontà, a votare contro il disegno di legge.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Certo, non si può dire che... Annibale sia alle porte e che ci sia assoluta urgenza di approvare oggi o fra una settimana questo disegno di legge; ma io mi preoccupo della impostazione della richiesta, poichè l'aria misteriosa con cui il senatore Cappellini sta preannunziando le sue rivelazioni su irregolarità la cui portata ancora non ho afferrato, fanno sì che non si possa comprendere se tali nuovi elementi si riferiscano alla esecuzione delle opere già fatte o alle opere che ancora debbono essere eseguite.

Se le rivelazioni del senatore Cappellini si riferiscono alle opere già compiute, collaudate e pagate, sarebbero perfettamente inutili ai fini della discussione che stiamo facendo; se sono stati commessi dei reati, si denunzino, ma non è la Commissione del Senato che deve essere in grado ed in obbligo di giudicare.

PORCELLINI. Qui non si fa una questione di puntiglio. Anche l'onorevole Sottosegretario ha detto, in sostanza, che non cade il mondo se si rinvia la discussione di una settimana o anche di un mese. Ora, poichè il senatore Cappellini ha fatto presente di essere nelle condizioni di poter fare delle importanti dichiarazioni, io penserei che sarebbe opportuno rinviare la discussione alla prossima seduta per ascoltare tali dichiarazioni, che eventualmente potrebbero anche farci cambiare parere. Io perciò dichiaro che voterò in favore della proposta sospensiva.

PRESIDENTE. Metto ai voti la proposta sospensiva avanzata dal senatore Cappellini.

(*Dopo prova e controprova, non è approvata*).

La discussione del disegno di legge, pertanto, continua.

CAPPELLINI. Nella relazione ministeriale si legge: « In fase di esecuzione delle opere è stato difatti accertato che il progetto approvato in esecuzione delle dette leggi ha bisogno di sostanziali modifiche per meglio adattarlo alla natura dei terreni, a migliori caratteristiche di tracciato, a quelle finalità infine (conferimento alla ferrovia delle condizioni indispensabili per la sicurezza, regolarità, continuità ed economia dell'esercizio) che una decisione di riassetto non può non proporsi ».

Quindi, secondo la stessa segnalazione del Governo, ci troviamo di fronte alla necessità di alcune sostanziali modifiche al progetto e se nella stessa relazione governativa si legge questo, io non vedo con quale serietà possiamo stanziare delle somme quando già nella presentazione governativa si afferma che il progetto ha bisogno di essere modificato.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Ma quello che lei ha citato, senatore Cappellini, riguarda il progetto vecchio.

CAPPELLINI. Le osservazioni che desidero fare sono queste: le possibili soluzioni che

si presentavano a proposito della sistemazione della Trento-Malè erano tre e precisamente: *a*) miglioramento della rete stradale esistente e riduzione della tranvia; *b*) trasformazione della linea dallo scartamento ridotto al normale; *c*) rifacimento della linea a scartamento ridotto.

Tutti, ad eccezione di alcuni dirigenti della Democrazia cristiana, ritennero che la scelta si ponesse solo fra le prime due soluzioni. Invece, per le pressioni dei detti dirigenti della Democrazia cristiana e, in particolare, del senatore Lugi Benedetti, che era allora presidente della commissione concessionaria, ebbe a prevalere proprio la soluzione della linea a scartamento ridotto.

Per giungere a questo risultato si sostenne che la soluzione normalista era troppo costosa. Onde corroborare tale tesi, si pose a confronto un progetto serio normalista, elaborato dal prof. Zignoli del Politecnico di Torino e dall'ingegnere Baracco, con un progetto « ridottista » di comodo in cui le spese erano artificiosamente contenute entro limiti modesti. Il disegno di legge n. 1699 è la riprova di ciò.

Evidentemente le maggiori spese non sono state determinate soltanto da quanto sopra denunziato, ma per una parte anche da inammissibili errori tecnici.

Per portare degli esempi tratti da fatti di universale conoscenza, giova ricordare:

1) A valle della diga di S. Giustina venne costruito un tratto di linea sul greto del torrente Noce. Non appena l'invaso del bacino di S. Giustina, che era frattanto in corso, fu completato, l'acqua del torrente ricominciò a correre e le opere costruite furono spazzate via per cui dovettero essere rifatte con determinati accorgimenti.

2) Una galleria costruita sotto la collina di S. Margherita risultò non appena terminata totalmente sbagliata nei confronti della linea. Poco dopo la galleria stessa doveva attraversare con un ponte il torrente; perciò fu necessario costruire un'altra galleria e murare la prima, ora adibita a deposito.

3) La mancanza, a quanto si dice, di un progetto definitivo e particolareggiato dei lavori che dalla concessionaria sono stati affidati alla ditta appaltatrice, ha provocato notevoli inconvenienti.

4) Non è stata ancora decisa la dislocazione della stazione di Trento. Tale incertezza ha avuto, tra l'altro, come conseguenza che una area disponibile — che i proprietari tennero per lungo tempo a disposizione della società concessionaria — fu poi venduta ad altri. Oggi si parla di sistemare la stazione ferroviaria in quella delle ferrovie dello Stato, soluzione che, prospettata dai normalisti, era stata accanitamente avversata e che presenta l'inconveniente del diverso scartamento e quindi comporta delle notevoli difficoltà.

Vi è poi da dire che nessuno sa dove la concessionaria, della quale sono azionisti la provincia di Trento, il comune di Trento e numerosi comuni della Valle di Non, troverà i mezzi finanziari per il necessario totale rinnovo del materiale rotabile. Tale spesa viene valutata nell'ordine di 1 miliardo di lire, per cui se dopo aver speso i milioni che già conosciamo e gli altri che dovremmo stanziare, la società concessionaria non fosse in grado di rinnovare il materiale rotabile il cui costo si indica in 1 miliardo circa, tutte le opere già costruite e da costruire continueranno a rimanere senza alcuna utilizzazione.

Per quanto riguarda poi i Comuni più interessati, e precisamente quelli della Valle di Non, essi si sono rifiutati di contribuire in maniera che non sia simbolica, spaventati anche dal *deficit* di gestione che certamente sarà considerevole.

Si ricorda ancora che il Consiglio regionale, come quello provinciale di Trento, si era pronunziato contro la soluzione a scartamento ridotto; il Consiglio regionale aveva anzi presentato una legge, ai sensi dell'articolo 29 dello Statuto, caldeggiando la soluzione a scartamento normale. A tale iniziativa non è stato mai dato riscontro, come pure non ha avuto risposta la richiesta presentata dal Presidente del Consiglio regionale affinchè il problema fosse sottoposto all'esame della Commissione per lo studio ed il coordinamento dei trasporti terrestri. Questa Commissione, nominata dal Ministro dei trasporti, era allora presieduta dal professore Visentini.

A questo punto io mi fermo e domando se dopo tali comunicazioni il Governo si sente

nella necessità di fornire ulteriori spiegazioni prima che si passi al voto, o se viceversa insiste perchè il disegno di legge sia votato in questa stessa seduta.

Noi siamo favorevoli alla ricostruzione, e a maggior ragione alla costruzione di nuove linee ferroviarie, ma in questa legge non vediamo chiaro, abbiamo anzi molte perplessità fino al punto di non essere disposti ad astenerci dal voto. Perciò voteremo contro non perchè non vogliamo la ricostruzione di questa ferrovia, ma perchè non ci si forniscono adeguate informazioni per rendere il nostro voto chiaro e cosciente.

PRESIDENTE. Gli studi citati dal senatore Cappellini sono stati adeguatamente valutati dagli organi ministeriali competenti...

Avrei parecchie cose da dire sulle questioni tecniche or ora sollevate, ma mi perviene in questo momento una richiesta, firmata dai senatori Cerabona, Voccoli, Massini, Flecchia, Cappellini, Porcellini e Grampa, tendente ad ottenere che il disegno di legge sia discusso e votato dal Senato.

A norma dell'articolo 26 del Regolamento, il disegno di legge è pertanto rimesso all'Assemblea. L'esame del provvedimento proseguirà quindi in sede referente.

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Norme per la esecuzione dei lavori di costruzione della nuova sede del Ministero della marina mercantile » (1285) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Norme per la esecuzione dei lavori di costruzione della nuova sede del Ministero della marina mercantile », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

AMIGONI, *relatore*. La necessità della costruzione di una nuova sede per il Ministero della marina mercantile, credo che risulti evidente a tutti coloro che, per qualsiasi ragione, hanno avuto occasione di recarsi negli uffici attuali del Ministero, i quali hanno sede: quelli principali, sopra un garage, con un ingresso comune; gli altri distribuiti in diverse zone della città.

Il disegno di legge sottoposto al nostro esame, già approvato dalla Camera dei deputati, consente appunto la costruzione della nuova sede per il Ministero, onde permettere che il lavoro di questi uffici si svolga con maggiore regolarità.

In un primo tempo, su questo disegno di legge fu espresso un parere decisamente contrario da parte della Commissione finanze e tesoro. Per tale motivo il disegno di legge è rimasto fermo per un certo periodo di tempo. Ora però la 5ª Commissione ha espresso un parere sostanzialmente modificato nei confronti di quello precedente, in quanto dà il suo consenso all'approvazione del disegno di legge, subordinandola però ad alcune modifiche che a me sembrano puramente formali. D'altra parte, il parere della 5ª Commissione è stato espresso in forma non vincolativa per noi, e pertanto si può forse evitare il rinvio del disegno di legge all'altro ramo del Parlamento, che, come ho ricordato, lo ha già approvato.

Il nuovo parere espresso dalla Commissione di finanza è del seguente tenore: « La 5ª Commissione, viste le deduzioni del Ministero della marina mercantile, ritiene che la formulazione proposta appaia accoglibile; ritiene peraltro consigliabile, non potendosi modificare il bilancio dell'esercizio finanziario 1953-54, ormai definito, di seguire l'indicazione della Ragioneria generale, modificando l'articolo 2 e, conseguentemente, l'articolo 3 del provvedimento come appresso:

Articolo 2. « La somma di lire 475.000.000 sarà stanziata in apposito capitolo da istituire nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici ».

Articolo 3. « Alla copertura dell'onere di lire 475 milioni derivante dall'applicazione della presente legge si fa fronte: — per lire 275 milioni, in deroga alla legge 27 febbraio 1955, n. 64, con rduzione di pari importo della disponibilità dello stanziamento del capitolo numero 69 dello stato di previsione della spesa

del Ministero della marina mercantile per lo esercizio 1953-1954, per effetto della legge 2 aprile 1953, n. 212, che ha prorogato le disposizioni della legge 8 marzo 1949, n. 75, recante provvedimenti a favore della industria delle costruzione navali; — per lire 200 milioni, mediante riduzione dello stanziamento del capitolo n. 532 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio 1955-56, concernente il fondo occorrente per fronteggiare gli oneri dipendenti da provvedimenti legislativi in corso ».

Concludendo, tenuto anche conto del tempo trascorso dalla presentazione del disegno di legge, mi dichiaro favorevole all'approvazione del provvedimento nel testo che ci è pervenuto dalla Camera dei deputati, al fine di consentire che anche quest'opera possa essere finalmente realizzata.

CROLLALANZA. Io in una precedente seduta, chiesi al Ministro Romita — il quale mi assicurò che avrebbe fornito degli schiarimenti in proposito — se si era esaminata la possibilità di utilizzare, con i debiti adattamenti, uno dei grandi edifici siti all'E.U.R., come sede del nuovo Ministero della marina mercantile. Vorrei pertanto che l'onorevole Sottosegretario dicesse qualcosa a tale riguardo.

CAPPELLINI. Le voci che circolano da qualche tempo ci dicono che questo Ministero dovrebbe sorgere in piazzale Clodio.

TERRANOVA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Non sono voci, è un dato di fatto.

CAPPELLINI. Io mi associo alla richiesta che è stata avanzata dal senatore Crollalanza, per esaminare se non convenga piuttosto utilizzare convenientemente uno dei vari fabbricati esistenti all'E.U.R., anche perchè potrebbe essere impiegata in altro modo l'area di piazzale Clodio, che, come tutti sanno, ha un valore considerevole.

Debbo osservare poi che gli stanziamenti previsti nel disegno di legge sono ripartiti in due esercizi, e ciò è un po' in contrasto, direi, con la prassi adottata dal Ministero dei lavori pubblici, il quale, per opere molto importanti ed urgenti, come ad esempio la costruzione di case popolari, suole frazionare il finanziamento in un certo numero di anni. Io rilevo, soltanto, che in questo caso il Ministero dimostra di essere molto condiscendente e desideroso di arrivare presto al compimento dell'opera.

Se non ho mal compreso, il disegno di legge, così come è stato proposto, prevede che per l'esercizio 1953-1954 si debbano utilizzare le somme disponibili non erogate per le costruzioni navali. Io vi domando: perchè non si sono erogate le somme stanziate in bilancio per le costruzioni navali? Noi sappiamo quanto sia deficitaria e bisognevole di nuove costruzioni la marina mercantile italiana; allora perchè non si sono spese le somme che erano destinate per legge a queste costruzioni, e si propone di utilizzarne una parte per la costruzione della nuova sede del Ministero della marina mercantile?

È una domanda che io rivolgo e spero che lo onorevole Sottosegretario possa darmi una risposta adeguata.

Concludendo, riassumo le mie osservazioni: se non si ravvisi l'opportunità di trasferire la sede del Ministero all'E.U.R. anzichè a piazzale Clodio e se le somme che erano destinate alle costruzioni navali possano andare effettivamente a questo scopo e non essere utilizzate per la costruzione della nuova sede del Ministero.

Prima di esprimere il nostro parere circa il voto da dare su questo disegno di legge, vorremmo conoscere il pensiero del Governo in merito.

RESTAGNO. Credo che tutti siamo d'accordo su di una cosa: cioè sulla necessità di trovare una sistemazione decorosa per il Ministero della marina mercantile, perchè quella attuale è veramente indegna.

Ritengo anche che tutti possiamo essere d'accordo su quanto hanno osservato i colleghi Crollalanza e Cappellini circa la possibilità di trovare una soluzione meno onerosa per il bilancio. Penso però che questa ipotesi sia stata già valutata dal Ministero, perchè altrimenti non ci sarebbe ragione di proporre una spesa di 475 milioni quando invece la

stessa opera si sarebbe potuta fare con la metà di questa somma.

Anche io penso che se fosse stato possibile trasferire all'E.U.R. anche questo Ministero, si sarebbe maggiormente potenziata quella zona, che indubbiamente si avvia verso un avvenire di notevole importanza.

Per quanto riguarda, poi, la considerazione del collega Cappellini in merito allo stanziamento di questa spesa in due soli esercizi, debbo osservare che la ragione è chiara e risponde all'indirizzo finanziario che oggi il Ministero del bilancio e quello del tesoro seguono; preoccupandosi di non appesantire troppo gli esercizi futuri, che in questi anni sono stati già caricati di molti oneri per risolvere problemi di grande importanza, che era difficile risolvere in un solo esercizio. Noi dobbiamo invece essere contenti che questo problema si possa risolvere in due soli esercizi, anche perchè si favorisce la concreta e rapida realizzazione di quest'opera.

Per parte mia, quindi, sono pienamente favorevole all'approvazione di questo disegno di legge e penso che i colleghi non potranno non essere altrettanto favorevoli.

TERRANOVA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Per quanto riguarda, innanzitutto, le modifiche proposte dalla Commissione finanze e tesoro, ritengo che sia superfluo introdurle, come del resto ha già sottolineato l'onorevole relatore, trattandosi di modifiche del tutto formali, le quali, se approvate, ci farebbero perdere ancora del tempo prezioso, dato che questo disegno di legge fu presentato alla Camera dei deputati nel lontano dicembre del 1954.

Per ciò che si riferisce, invece, alle osservazioni fatte dai senatori Crollalanza e Cappellini, debbo rilevare che all'altro ramo del Parlamento fu avanzata la stessa obiezione e furono fatte le stesse domande: se cioè si fosse esaminata l'opportunità di trasferire gli uffici del Ministero della marina mercantile in uno degli edifici dell'E.U.R., anzichè costruire una nuova sede a piazzale Clodio.

Alla Camera dei deputati io ebbi a dire che l'unico edificio che si potrebbe prestare allo scopo è il cosiddetto palazzo dell'I.N.P.S., ma, come è noto, esso è molto lontano dal completamento e, date le sue caratteristiche monumentali, per sistemarlo definitivamente occorrerebbe non meno di un miliardo e 300 milioni di lire. Esso, peraltro, è di proprietà dell'I.N.P.S., dal quale bisognerebbe acquistarlo.

Esistono, poi, all'E.U.R. delle aree demaniali, ma esse costituiscono il patrimonio dell'E.U.R. medesimo, che è un ente con propria figura giuridica, per cui sarebbe necessario acquistarle: e a titolo di informazione desidero dirvi che i prezzi delle aree di quel complesso vanno da un minimo di 18.000 ad un massimo di 60.000 lire al metro quadrato. In definitiva, pertanto, per costruire un palazzo adatto alle necessità del Ministero della marina mercantile, si tornerebbe alla cifra del miliardo e 300 milioni occorrente per il completamento e l'adattamento del palazzo dell'I.N.P.S.

Come vedete, quindi, onorevoli senatori, la soluzione prospettata nel disegno di legge in esame è la più conveniente e funzionale. Confido pertanto che questa Commissione voglia confortare con il suo voto favorevole il disegno di legge.

CROLLALANZA. Dopo le dichiarazioni dell'onorevole Sottosegretario, dichiaro di non insistere nelle mie osservazioni e di votare a favore del disegno di legge.

MASSINI. Lo stanziamento di 475 milioni per la costruzione di una sede decorosa per il Ministero della marina mercantile mi sembra inadeguato; non vorrei, quindi, che tra qualche mese ci si presentasse un'altra legge per lo stanziamento di una ulteriore considerevole somma per completare l'opera. Sarebbe bene mettersi su un piano più realistico. Noi tutti sappiamo quello che costano le costruzioni oggi, e per fare un edificio decoroso io penso che non basterà neanche il doppio, e forse il triplo, di questa somma.

TERRANOVA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Questa volta rispondo, come tecnico, che la somma prevista, commisurata ai prezzi di mercato, è sufficiente a realizzare la costruzione, tolto, ben si intende, il prezzo dell'area che è demaniale.

PRESIDENTE. Occorre considerare, inoltre, che trasferendo gli uffici del Ministero della marina mercantile a piazzale Clodio, si contribuisce alla soluzione di un problema urbanistico, decongestionando il traffico nelle vie del centro.

CAPPELLINI. A me pare che la soluzione di questo problema urbanistico non scaturisca in nessun modo da una legge come questa, perchè ancora una volta il Governo si presenta senza delle idee chiare.

A Roma il problema dei Ministeri, che si trovano quasi tutti nel centro della città, è un problema grave, serio, e deve essere affrontato una buona volta in modo organico e completo. Non è con l'andare a costruire a piazzale Clodio o in un'altra località questo o quel Ministero che si risolve il problema urbanistico. Esso si risolve sulla base di un piano di decentramento e di spostamento dei Ministeri, e certamente la soluzione di oggi non va incontro a tale esigenza, perchè si costruirà la nuova sede del Ministero della marina mercantile in un piazzale dove non si potranno costruire altri Ministeri, dove non si potranno trasferire i Ministeri che si trovano ancora in zone centrali della città. Perciò meglio sarebbe che il Ministero della marina mercantile scegliesse un'area dove non solo si possa costruire la sua nuova sede ma dove si possa avere una certa prospettiva per il trasferimento di altri Ministeri.

Un'altra considerazione assai più grave che ci obbliga a votare contro questo disegno di legge è che per costruire la sede del Ministero della marina mercantile si vanno a stornare delle somme destinate alle costruzioni navali. Io non sono contrario alla costruzione di un edificio per il Ministero della marina mercantile, tutt'altro; però penso che i fondi debbano essere reperiti alla fonte giusta, e non togliendoli ad un settore di vitale importanza quale è quello delle costruzioni navali.

Le leggi recanti stanziamenti sono tutte inadeguate alle varie necessità, per cui non è con la legge Tambroni o le altre leggi successive che si risolve il problema delle costruzioni navali. È chiaro per tutti che questo problema è ancora insoluto in grande misura. Non intendo con ciò dire che non si sia fatto nulla; molto si è fatto, ma non si è risolto il problema.

Per questo, io dicevo che noi non possiamo pacificamente e tranquillamente sottrarre questa ingente somma alle costruzioni navali. Per costruire la nuova sede del Ministero della marina mercantile si dovevano reperire in altro modo i fondi, magari stabilendo una tassa a carico degli armatori o trovando qualche altra soluzione.

Comunque, non intendo ora addentrarmi nell'esame di questo aspetto del problema. È chiaro però che noi non possiamo ammettere che si sottraggano somme così cospicue alle costruzioni navali per costruire un edificio da adibirsi a Ministero. Credo che analoghe dichiarazioni siano state fatte anche nell'altro ramo del Parlamento, perchè ho saputo che il gruppo socialista, quello comunista, l'onorevole Camangi, repubblicano, ed anche alcuni democristiani hanno votato contro questo disegno di legge, appunto perchè non si è data soddisfazione all'esigenza che io ho qui richiamato.

TERRANOVA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Non è esatto.

CAPPELLINI. A me risulta che il gruppo socialista, il gruppo comunista, un deputato della democrazia cristiana e l'onorevole Camangi, repubblicano, hanno votato contro.

Ad ogni modo, per tutte le ragioni che ho fin qui esposte, noi votiamo contro questo disegno di legge, e al tempo stesso riaffermiamo l'esigenza di riesaminare la questione, per vedere se è possibile trovare un'area che consenta il trasferimento dei vari Ministeri dal centro di Roma, in modo che si possa cominciare a lavorare seriamente, con un'ampia prospettiva, per la soluzione del grave problema urbanistico della Capitale.

TERRANOVA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Lei, senatore Cappellini, ha ricordato la questione urbanistica: ebbene, le dirò che proprio il trasferimento del traffico legato ai tre edifici che oggi costituiscono il Ministero della marina mercantile a piazzale Clodio, cioè quasi alla periferia di Roma, significa risolvere un problema urbanistico; e ciò per una ragione funzionale di snellimento del traf-

fico, che è uno dei problemi fondamentali allo studio della Commissione per il piano regolatore.

Per quanto riguarda, invece, il disappunto perchè il Ministero della marina mercantile ha utilizzato una piccola, insignificante somma, rispetto allo stanziamento generale di 70 miliardi a favore dell'industria delle costruzioni navali, mi pare che sia eccessivo e fuor di luogo.

CAPPELLINI. Mi meraviglio che l'onorevole Sottosegretario per la marina mercantile venga qui a difendere una causa che invece andava difesa in altro modo: cioè costruendo il nuovo Ministero della marina mercantile senza sottrarre al settore delle costruzioni navali la somma occorrente.

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

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

Art. 1.

Il Ministero dei lavori pubblici è autorizzato, nel limite di spesa di lire 475.000.000, a provvedere alla costruzione in Roma, della nuova sede del Ministero della marina mercantile.

(*È approvato*).

Art. 2.

La somma di lire 475.000.000 sarà stanziata in apposito capitolo da istituire nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici in ragione di lire 275 milioni nell'esercizio 1953-54 e di lire 200 milioni nell'esercizio 1955-56.

Le somme non impegnate negli esercizi predetti sono utilizzabili negli esercizi successivi.

(*È approvato*).

Art. 3.

Alla copertura dell'onere di lire 275 milioni derivante dall'applicazione della presente legge nell'esercizio 1953-54 si fa fronte, in deroga alla legge 27 febbraio 1955, n. 64, con pari riduzione delle somme disponibili sullo stanziamento di cui al capitolo 69 dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile, per l'esercizio medesimo, per effetto della legge 2 aprile 1953, n. 212, che proroga le disposizioni della legge 8 marzo 1949, n. 75, recante provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali.

Alla copertura della spesa per l'esercizio 1955-56 si provvede con riduzione dello stanziamento dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio medesimo riguardante provvedimenti in corso.

(*È approvato*).

Art. 4.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare con propri decreti le occorrenti vaziazioni di bilancio.

(*È approvato*).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(*È approvato*).

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Modifiche alla legge 1° gennaio 1886, numero 3620, relativa all'esecuzione della Convenzione internazionale per la protezione dei cavi telegrafici sottomarini, conclusa a Parigi il 14 marzo 1884 » (1751) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modifiche alla legge 1° gennaio 1886, n. 3620, relativa all'esecuzione della Convenzione internazionale per la protezione dei cavi telegrafici sottomarini, conclusa a Parigi il 14 marzo 1884 », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

FOCACCIA, *relatore*. Si tratta di una questione molto semplice. Il disegno di legge è stato già approvato dalla VIII Commissione permanente della Camera dei deputati con due

emendamenti: uno di questi emendamenti consiste nella soppressione dell'articolo 8 del testo originario, l'altro nella soppressione del primo comma dell'articolo 13.

Io, mentre sono d'accordo sulla soppressione dell'articolo 8, chiederei al Governo qualche precisazione in merito alla soppressione del primo comma dell'articolo 13 che riguarda una questione tra armatore e comandante della nave, in base all'articolo 196 del Codice penale.

Con queste considerazioni, io raccomando alla Commissione l'approvazione di questo disegno di legge che apporta delle modifiche ad una legge che è ormai di settanta anni fa.

CAPPELLINI. Mi sembra che si tratti di inasprire determinate penalità. Trattandosi di una legge che risale a settanta anni fa, ritengo che questo disegno di legge sia opportuno; perciò noi ci dichiariamo ad esso favorevoli.

CERABONA. Il disegno di legge a mio parere merita una certa discussione, non tanto sul suo complesso, quanto nei singoli articoli. Io sono favorevole al disegno di legge in generale, ma mi riservo di intervenire sui singoli articoli.

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

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

Art. 1.

Chiunque rompe o guasta, entro o fuori delle acque territoriali, un cavo o altro ordigno di una comunicazione telegrafica o telefonica sottomarina legalmente posta e che tocca il territorio, una colonia o un possedimento di uno o più degli Stati contraenti della Convenzione del 14 marzo 1884 o aderenti alla medesima, ed in tal modo interrompe o impedisce, in tutto o in parte, le comunicazioni telegrafiche o telefoniche, è punito con la reclusione da uno a tre anni e con la multa da lire 40.000 a lire 400.000.

La disposizione del precedente comma si applica anche nel caso di danneggiamento di cavo telegrafico o telefonico sottomarino legalmente posto e temporaneamente non utilizzato.

CERABONA. Io desidererei un chiarimento sul capoverso di questo articolo. Vorrei sapere cosa si vuole dire con l'espressione « temporaneamente non utilizzato ».

FOCACCIA, *relatore*. Secondo la mia interpretazione, si tratta di un cavo che bisogna rimettere in funzione e che si trova in stato di non utilizzazione per guasti o per riparazioni.

VIGO, *Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni*. Si può trattare anche di un cavo pronto per essere utilizzato per la prima volta e comunque di un cavo che deve essere protetto anche se in quel momento non è in funzione.

CERABONA. Con la mia domanda volevo appunto provocare l'interpretazione da inserire nel resoconto.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'articolo 1.

(*È approvato*).

Art. 2.

Chiunque trova in mare o dal mare rigettati in località del demanio marittimo spezzoni di cavi sottomarini o altri ordigni appartenenti a comunicazione telegrafica o telefonica sottomarina è tenuto, entro ventiquattro ore dall'arrivo della nave in porto o dal ritrovamento, a farne denuncia all'autorità marittima più vicina.

Chi non osserva tale obbligo è punito con l'ammenda da lire 10.000 a lire 100.000.

CERABONA. L'ammenda da lire 10.000 a lire 100.000 mi sembra eccessiva per le infrazioni previste nel primo comma di questo articolo.

VIGO, *Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni*. Perchè si abbia l'appli-

cazione dell'ammenda, chi ha commesso uno degli atti contemplati nel primo comma dell'articolo 2 deve aver avuto conoscenza che si trattava effettivamente di spezzoni di cavi sottomarini o di altri ordigni appartenenti a comunicazione telegrafica o telefonica sottomarina.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'articolo 2.

(*È approvato*).

Art. 3.

Chiunque imbarca strumenti atti esclusivamente a spezzare o distruggere comunicazioni telegrafiche o telefoniche sottomarine è punito con l'ammenda da lire 40.000 a lire 400.000.

È punito con la stessa pena chiunque imbarca strumenti atti anche a spezzare o distruggere comunicazioni telegrafiche o telefoniche sottomarine, qualora non sia autorizzato a svolgere attività che richiedano l'impiego di tali strumenti.

Colui che, svolgendo le attività indicate nel comma precedente, rompe o guasta volontariamente un cavo od altro ordigno di una comunicazione telegrafica o telefonica sottomarina è punito a sensi dell'articolo 1, ma le pene sono aumentate.

CERABONA. Nel primo comma dell'articolo 3 si parla di « chiunque imbarca strumenti atti, ecc. ». Il verbo imbarcare si intende riferito a colui che immette in un naviglio questi determinati strumenti, oppure a colui che li trasporta sul naviglio stesso? Se non si chiarisce bene questo concetto, il giudice non sarà mai in condizione di poter applicare l'ammenda prevista.

E poi, cosa significa l'espressione « strumenti atti esclusivamente a spezzare o distruggere »? La limitazione insita nella parola « esclusivamente », a mio parere, è pericolosa.

PRESIDENTE. Per spezzare un cavo è sufficiente un'ascia ma, evidentemente, per danneggiare dei cavi che stanno anche a grandi profondità occorrono degli strumenti particolari appositamente costruiti.

VIGO, *Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni*. Colui che imbarca è colui che trasferisce sul natante gli strumenti, non colui che li trasporta.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'articolo 3.

(*È approvato*).

Art. 4.

È punito con la reclusione fino a sei mesi e con la multa da lire 40.000 a lire 400.000:

1) chiunque per colpa rompe il cavo di una comunicazione telegrafica o telefonica sottomarina ovvero cagiona ad esso guasti tali da interrompere o impedire, in tutto o in parte, le comunicazioni telegrafiche o telefoniche;

2) il comandante di una nave il quale nel far porre o riparare un cavo sottomarino, per inosservanza delle regole sui segnali stabiliti per impedire gli abbordi in mare, abbia dato causa alla rottura o al deterioramento di una comunicazione telegrafica o telefonica sottomarina da parte di altra nave.

La disposizione del precedente comma si applica anche nel caso di rottura o danneggiamento di cavo telegrafico o telefonico sottomarino legalmente posto e temporaneamente non utilizzato.

Nel caso indicato nel n. 1) la pena è aumentata se l'autore della rottura o del danneggiamento non ne dia notizia alle autorità del primo porto ove approda la nave sulla quale è imbarcato, nel termine di ventiquattro ore dal suo arrivo.

CERABONA. Mi sembra che per reati colposi la multa da 40.000 a 400.000 lire sia eccessiva.

VIGO, *Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni*. Qui però non si può avere che una colpa grave.

CERABONA. Al n. 2) nel primo comma è previsto, se non erro, un reato di ordine.

VIGO, *Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni*. Da un punto di vista formale c'è da osservare che l'inciso « per inosservanza delle regole sui segnali stabiliti per impedire gli abbordi in mare » avrebbe dovuto essere posto alla fine del n. 2); comunque si vede bene che si tratta di una proposizione incidentale per il fatto che è delimitata da due virgole.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'articolo 4, di cui ho dato lettura.

(*È approvato*).

Art. 5.

Le disposizioni degli articoli 1 e 4 non si applicano a coloro che, dopo avere usato le necessarie precauzioni, sono stati costretti a interrompere una comunicazione telegrafica o telefonica sottomarina o a causare ad essa guasti per proteggere la propria vita o per la sicurezza della propria nave.

Le persone indicate nel comma precedente sono punite con l'ammenda da lire 40.000 a lire 400.000 se non dànno notizia della rottura o del danneggiamento all'autorità del primo porto, ove approda la nave sulla quale sono imbarcate, entro le ventiquattro ore dal loro arrivo.

(*È approvato*).

Art. 6.

È punito con l'ammenda da lire 40.000 a lire 400.000:

1) il comandante di una nave il quale nel far porre o riparare una comunicazione telegrafica o telefonica sottomarina non osserva le norme sui segnali stabiliti per impedire gli abbordi in mare;

2) il comandante o padrone di una nave il quale, vedendo od essendo in condizione di vedere i detti segnali, non si ritira o non si tiene lontano almeno un miglio nautico dalla nave destinata a porre o a riparare una comunicazione telegrafica o telefonica sottomarina;

3) il comandante o padrone di una nave il quale, salvo i casi di forza maggiore, nonostante i segnali che servono a indicare la posizione dei cavi sottomarini, non si tiene lontano dalla linea dei segnali almeno un quarto di miglio nautico.

(*È approvato*).

Art. 7.

È punito con l'arresto fino a sei mesi e con l'ammenda da lire 40.000 a lire 400.000:

1) il comandante di una nave il quale getta l'ancora a distanza minore di un quarto di miglio nautico da un cavo sottomarino di cui egli può conoscere la posizione per mezzo di segnali o in altro modo, ovvero urta in un segnale destinato ad indicare la posizione di un cavo sottomarino;

2) il padrone di una barca da pesca il quale non tiene le reti alla distanza di almeno un miglio nautico dalla nave che pone o ripara un cavo sottomarino. Tuttavia i padroni delle barche da pesca che scorgono o sono in grado di scorgere la nave posacavi o altro mezzo navale all'uopo utilizzato portante i prescritti segnali, hanno, per conformarsi all'avvertimento, il termine necessario per finire l'operazione in corso, ma questo termine non può eccedere le quattro ore;

3) il padrone di una barca da pesca il quale non tiene le sue reti alla distanza di almeno un quarto di miglio nautico dalla linea dei segnali destinati ad indicare la posizione di un cavo sottomarino.

(*È approvato*).

Art. 8.

Se i reati sono commessi in alto mare o all'estero, la competenza è determinata secondo le disposizioni dell'articolo 1240 del Codice della navigazione.

Se il cittadino ha commesso alcuni dei reati previsti dalla presente legge a bordo di una nave straniera in alto mare e deve essere giudicato nello Stato, la competenza territoriale

è determinata secondo le norme del Codice di procedura penale.

(*È approvato*).

Art. 9.

Gli ufficiali comandanti navi da guerra o navi destinate a questo fine da uno degli Stati contraenti della Convenzione del 14 marzo 1884, o aderenti alla medesima, ove abbiano ragionevoli motivi per supporre che da persone imbarcate sopra una nave commerciale sia stato commesso in alto mare alcuno dei reati previsti dalla stessa convenzione, possono esigere dal comandante o padrone di tale nave l'esibizione dei documenti ufficiali concernenti la nazionalità di essa. Di tale esibizione si deve subito prendere nota sui detti documenti.

Gli ufficiali indicati nel comma precedente possono compilare processi verbali per accertare la sussistenza del reato. I verbali sono compilati secondo le forme e nella lingua del Paese al quale appartiene l'ufficiale che li compila. Gli imputati ed i testimoni possono nella loro lingua aggiungere tutte le spiegazioni che credono utili, apponendovi la propria firma.

I verbali, quando siano stati compilati da ufficiali comandanti navi straniere, fanno fede soltanto fino a prova contraria di quanto l'ufficiale attesta di avere fatto o di essere avvenuto in sua presenza.

(*È approvato*).

Art. 10.

Il comandante di una nave italiana che si rifiuta di esibire i documenti richiestigli dagli ufficiali indicati nell'articolo precedente è punito con la multa da lire 40.000 a lire 400.000.

Si applica la reclusione fino a due anni se il rifiuto è opposto a ufficiali della marina da guerra.

(*È approvato*).

Art. 11.

Gli ufficiali che, ai sensi dell'articolo 9, hanno facoltà di chiedere l'esibizione dei documenti ivi indicati e di compilare processi verbali per l'accertamento dei reati previsti dalla presente legge, sono considerati, nell'esercizio di tale facoltà, pubblici ufficiali, anche se non siano ufficiali comandanti navi italiane.

(*È approvato*).

Art. 12.

Per i danni cagionati dai reati previsti dalla presente legge si applicano le norme contenute negli articoli 185 e seguenti del Codice penale.

Per l'indennità prevista nella prima parte dell'articolo 7 della Convenzione internazionale del 14 marzo 1884, si osserva la disposizione contenuta nel capoverso dello stesso articolo.

(*È approvato*).

Art. 13.

Le disposizioni della presente legge sostituiscono le norme contenute negli articoli da 3 a 22 della legge 1° gennaio 1886, n. 3620.

(*È approvato*).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(*È approvato*).

La seduta termina alle ore 12,20.

Dott. MARIO CARONI
Direttore dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari.