

SENATO DELLA REPUBBLICA

VII COMMISSIONE

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

RIUNIONE DELL' 8 FEBBRAIO 1951

(85^a in sede deliberante)

Presidenza del Presidente CAPPA

I N D I C E

Disegni di legge:

(Discussione)

«Potenziamento della ferrovia Trento-Malè
concessa all'industria privata» (N. 1465):

PRESIDENTE	Pag. 909
CORBELLINI, <i>relatore</i>	907, 908
FERRARI	907, 909
PANETTI	908
TISSI	908
CAPPELLINI	909
TOMMASINI	909

(Discussione e approvazione)

«Organizzazione dei servizi del Ministero della
marina mercantile» (N. 1399) (*Approvato dalla
Camera dei deputati*):

PRESIDENTE	889, 898
TOMMASINI, <i>relatore</i>	888, 897
TAMBRONI, <i>Sottosegretario di Stato per la ma- rina mercantile</i>	891, 895
PANETTI	893
RAJA	893
FOCACCIA	895
VOCCOLI	896

«Provvedimenti per il completamento del nuo-
vo ospedale policlinico di Modena» (N. 1469)
(*Approvato dalla Camera dei deputati*):

PRESIDENTE	Pag. 898, 904
BUIZZA, <i>relatore</i>	898, 903, 905
CESCHI	900, 904, 905
GENCO	902
PANETTI	903, 905
COTELLESA, <i>Alto Commissario per l'igiene e la sanità pubblica</i>	903
FERRARI	904, 905
MANCINI	905
CAMANGI, <i>Sottosegretario di Stato per i la- vori pubblici</i>	905

La riunione ha inizio alle ore 10.

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

A norma dell'articolo 26 del Regolamento, il Gruppo comunista ha costituito per la presente riunione il senatore Meacci con il senatore Pucci, che è presente. Assistono altresì, a norma dell'articolo 25 del Regolamento, i senatori Medici e Farioli.

Sono, infine, presenti l'onorevole Cotellessa, Alto Commissario per l'igiene e la sanità pubblica, l'onorevole Camangi, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici, l'onorevole Chiaranello, Sottosegretario di Stato per il tesoro, l'onorevole Galati, Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni, e l'onorevole Tambroni, Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.

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

Discussione e approvazione del disegno di legge:

« **Organizzazione dei servizi del Ministero della marina mercantile** » (N. 1399) (Approvato dalla Camera dei deputati).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Organizzazione dei servizi del Ministero della marina mercantile ».

Dichiaro aperta la discussione generale. Ha facoltà di parlare il relatore, senatore Tommasini.

TOMMASINI, *relatore*. Onorevoli colleghi, questo disegno di legge è stato da me esaminato con una particolare attenzione e con uno speciale interessamento, cui sono stato indotto dalle parole con cui il relatore alla Camera, onorevole Orlando, comincia la sua relazione scritta: « Sono grato al destino per aver voluto riservare a me la soddisfazione di essere relatore di questo disegno di legge dinanzi a voi... ». Ho voluto perciò rendermi esatto conto della importanza di questo disegno di legge e delle ragioni dell'entusiasmo dell'onorevole Orlando, di quello dei suoi colleghi di Commissione che intervennero nella discussione, di quello dello stesso ministro Simonini, benchè questi, più modestamente, anzichè chiamarlo un disegno di legge rivoluzionario, lo abbia definito soltanto il principio di un più vasto programma. Fatto è che la legge veniva a riportare la approvazione unanime di tutti i rappresentanti della Commissione della Camera dei deputati.

A questo punto io mi permetto di fare talune osservazioni, allo scopo di chiarire le finalità del disegno di legge.

La stessa relazione ministeriale affronta il problema puntando sulla necessità di dare una veste organica al Ministero della marina mercantile, il quale, come voi sapete, è di recente costituzione, in quanto i compiti ad esso ora affidati erano prima di pertinenza del Ministero delle comunicazioni.

Al nostro esame viene ora sottoposta una modifica all'organico del Ministero della marina mercantile, che è stato stabilito con il decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 605. Questo decreto contiene le varie tabelle delle varie direzioni e dei vari gradi del Ministero della marina mercantile. Per vostra comodità ho

ritenuto opportuno fare uno specchio comparativo da cui risulta che, in base alla citata legge 7 maggio 1948, n. 615, esistono attualmente: una Direzione generale del naviglio, una Direzione generale della navigazione e del traffico marittimo, un Ispettorato generale del lavoro marittimo e portuale, un Ispettorato generale dei porti, un Ispettorato generale degli apparati e del personale. Il disegno di legge sottoposto al nostro esame, invece, prevede una Direzione generale del naviglio, una Direzione generale della navigazione e del traffico marittimo, una Direzione generale del lavoro marittimo portuale e dei porti, una Direzione generale della pesca e del demanio marittimo, un Ispettorato generale degli affari generali e del personale, un Ispettorato tecnico. Ragione per cui, dal prospetto comparativo, tradotto in numeri, si rileva che i posti di grado IV da due vengono portati a quattro, i capi divisione rimangono 12, i capi sezione 16, i consiglieri 18, mentre i posti di grado X e XI (segretari e vice segretari) da 40 diventano 34. La risultante è che, numericamente, i funzionari, dal direttore generale alla base, da 122 diventano 118 con la diminuzione di quattro unità, la quale si spiega con l'aumento di due unità nel primo grado e la diminuzione di sei unità nell'ultimo grado.

A tal proposito non posso non ripetere quanto ebbi già ad accennare nei miei molteplici interventi al Senato nell'aumento dei gradi superiori, che significa incanalarsi verso l'organizzazione dell'Amministrazione in una piramide gerarchica a rovescio, più larga alla punta anzichè alla base. D'altra parte, chi ha vissuto nella burocrazia, quando ha notizia della costituzione di una nuova direzione generale, prova un senso di sgomento, perchè creare una nuova direzione generale significa anche creare una nuova segreteria, un nuovo servizio di coordinamento, una nuova attrezzatura: ed è proprio per questo che si ha paura delle direzioni generali. Nella fattispecie, però, capovolgo il ragionamento e dico che, in questo caso, vorrei che, all'istituzione di una nuova direzione generale, corrispondesse la costituzione di un corrispettivo di quadri che alimentassero la direzione generale stessa.

Nel caso particolare si tratta di funzionari meritevoli di elogio, per i quali un'avanza-

mento di grado non rappresenta, in ultima analisi, che il riconoscimento della funzione che fin'ora hanno svolto nell'interesse generale.

D'altra parte, però, quando ho notato l'aumento di queste due unità, mi sono domandato perchè vengano ritoccati i soli ruoli amministrativi e non anche i ruoli tecnici.

Una questione molto delicata è quella relativa ai servizi della pesca e del demanio marittimo, che col presente disegno di legge — e ciò ha entusiasmato l'onorevole Orlando — vengono unificati in una direzione generale. Ora, mentre la legge 7 maggio 1948 dava facoltà al Presidente della Repubblica di stabilire quelle che saranno le modalità del passaggio dei servizi della pesca dal Ministero dell'agricoltura a quello della marina mercantile, in occasione dell'approvazione di questo disegno di legge, la Commissione della Camera dei deputati ha approvato un ordine del giorno, col quale si invita il Governo ad unificare in breve tempo, nella costituita Direzione generale della pesca e del demanio marittimo, tutti i servizi interessati alla pesca e ai pescatori.

Questo ordine del giorno dovrebbe, a mio parere, essere fatto proprio dalla nostra Commissione, accentuandone le tinte, perchè, a tre anni da una legge con la quale si fa riserva di stabilire con decreto del Presidente della Repubblica su proposta del Ministro della marina mercantile le norme che dovranno presiedere a tale trasformazione, non è possibile che ciò non sia ancora avvenuto. Ora, onorevoli colleghi, noi abbiamo avuto occasione di assistere a tutta una serie di vivaci opposizioni a che l'unificazione avvenisse: il Ministero della Marina mercantile ci assicura che questa unificazione è già avvenuta e si perfezionerà. Sono ben lieto di prenderne atto, salvo a riprendere l'argomento se ciò non dovesse verificarsi.

Non ho altro da aggiungere, e mi onoro di proporre l'approvazione del disegno di legge nel testo trasmesso dalla Camera.

PRESIDENTE. Mi è pervenuta una lettera dall'Associazione italiana tecnica navale, la quale a proposito di questo disegno di legge così scrive:

«L'Associazione italiana di tecnica navale (ATENA), che raccoglie nel suo seno oltre 500 ingegneri navali, tra i quali tutte le maggiori personalità dello studio, della progetta-

zione, della costruzione e dell'esercizio delle navi, approva cordialmente il progetto di legge presentato dal ministro Simonini circa il consolidamento e riordinamento della organizzazione del Ministero della marina mercantile — che trovasi davanti a codesta onorevole Commissione — nella parte che si riferisce alla proposta creazione di due nuove direzioni generali, rispettivamente per il lavoro marittimo e portuale e per i servizi della pesca, ma con profondo disappunto rileva nel disegno di legge una grave lacuna per quanto si riferisce ai servizi tecnici del Ministero, e domanda a codesta onorevole Commissione settima del Senato di vagliare le osservazioni che seguono per le inerenti deliberazioni.

«È nota, per essere stata più volte fermamente proclamata nei due rami del Parlamento, nella stampa tecnica, e nel 2° Convegno nazionale di tecnica navale, a Roma, nel dicembre 1949, l'inadeguata considerazione e la insufficiente consistenza dei servizi tecnici presso il Ministero della marina mercantile fino dallo stesso sorgere del detto Ministero.

«Non può sussistere dubbio sulla fondamentale e inderogabile necessità che detti servizi siano tratti dalla umiliante, dannosa ed ingiusta posizione di minorità nella quale tuttora si trovano, mentre la legge in progetto, qualora non fosse opportunamente corretta, perpetuerebbe tale stato di cose.

«Una strutturazione moderna, completa e soprattutto efficiente dei servizi tecnici del Ministero è premessa necessaria alla auspicata politica marinara che è nei voti di tutta la marinaria mercantile, e che il Ministro Simonini ha in animo di realizzare.

«Lo stesso Ministro si rende certamente conto di tale necessità, sempre postulata da questa Associazione, tanto è che nel discorso di Genova (30 dicembre u.s.) sui "lineamenti di una politica marinara", francamente ammise che nel progetto in esame si è fatto solo un primo passo verso la sistemazione dei servizi tecnici del suo dicastero.

«Questa Associazione ritiene, invece, che il problema debba e possa essere affrontato e risolto subito, non potendo sopportare dannosi rinvii. La saggezza di codesta onorevole Commissione consideri che il successo della marina mercantile dipende essenzialmente dal suc-

cesso delle sue navi, e che naviglio di qualità non è quello che costa di più o che solamente risponde a particolari esigenze, ma quello migliore dal punto di vista tecnico-economico e del rendimento: in altre parole quello in ogni senso meglio ideato, progettato e costruito.

«È evidente che l'azione del Ministero per stimolare la creazione di tale naviglio non può essere scissa dalla profonda conoscenza del naviglio stesso, ed erronea si è dimostrata la pratica fin qui seguita di considerare non necessarie profonde conoscenze di merito.

«Degno di rilievo il fatto che, per l'applicazione della legge n. 75, cosiddetta "legge Saragat", si è dovuto ricorrere alla creazione di un apposito Comitato tecnico, con tecnici tutti estranei al Ministero, appunto perchè questo è privo di una sufficiente competenza in materia, nè poteva essere altrimenti, se si considera che il personale del ruolo tecnico ha un organico di cinque soli funzionari, di cui uno di grado 6°, due di grado 7° e due di grado 8°, posti coperti tutti da avventizi, per essere i concorsi relativi andati deserti, data la eccessiva modestia delle condizioni di carriera offerte, e la eccessiva subordinazione prevista.

«Una sistemazione razionale di detti servizi meriterebbe invero la creazione di una apposita Direzione generale tecnica, la quale, tra registri di classificazione, enti di studio, associazioni tecniche, norme per la sicurezza della vita umana in mare, valutazioni di navi per fini fiscali e per i compensi da assegnarsi a quelle noleggiate dallo Stato, ecc., avrebbe ben ampia materia di lavoro. Alla quale sono da aggiungere i compiti di aggiornamento tecnico e la sorveglianza sui cantieri navali e sulle nuove costruzioni almeno per la cognizione dei costi reali di produzione in rapporto alla erogazione dei contributi posti dalla legge a carico dello Stato.

«Eppure si tratta di decine di miliardi dell'erario (la sola "legge Saragat" ne prevede 34), la cui corretta erogazione giustificherebbe da sola la creazione di un autorevole ed apprezzabile centro tecnico presso il Ministero.

«La spesa è irrisoria rispetto ai contributi erogandi e di fronte agli altri oneri che, indispensabilmente, dovranno essere affrontati per i non procrastinabili futuri programmi navali.

«È noto pure che già il ministro Saragat - in attesa dell'approvazione di una legge apposita - ritenne di non poter rinviare la creazione di detto organo tecnico e, in via provvisoria, chiamò presso il Ministero della marina mercantile un personale di alto valore destinato a reggere un istituendo "Ispettorato generale dei cantieri e delle costruzioni navali".

«È anche noto che alcuni eminenti componenti del Senato, rompendo gli indugi, si indussero alla presentazione di un disegno di legge, d'iniziativa parlamentare, per la soluzione dell'assolutamente indifferibile problema.

«Orbene, la creazione di un Ispettorato tecnico, come proposto col disegno di legge in esame, non appare essere una soluzione, ma una lustra, la quale lascerà le cose negli stessi insoddisfacenti termini attuali, se pure non aggraverà la situazione, mantenendo il Ministero della marina mercantile mutilo di quel proprio organo di competenza, capace di conoscere e vagliare le reali esigenze di una Marina di qualità.

«Nè possono ostare ragioni di spesa alla creazione di un Ispettorato generale tecnico, con una modestissima tabella organica (assorbente la tabella già esistente), perchè l'aumento di spesa non supera una cifra dell'ordine di quattro milioni di lire annue: cifra assolutamente insignificante a petto delle enormemente maggiori somme che lo Stato eroga senza possedere i mezzi per un proprio controllo tecnico sulle stesse erogazioni.

«In linea subordinata si osserva che - qualora fosse necessario - il piccolo aumento di spesa potrebbe anche non costituire un aggravio del bilancio, prelevando i fondi da quelli che la legge Saragat mette a disposizione del Ministero attraverso il prelevamento dei contributi (articolo 32 della legge 8 maggio 1949, n. 75), che ammontano alla cospicua somma di 170 milioni.

«Anche da tali proventi potrebbero, senza danno, essere prelevate le piccole cifre necessarie a dare, finalmente, al Ministero della marina mercantile quella efficace ossatura tecnica, alla cui mancanza questa Associazione attribuisce la stentata attività fin qui svolta dal Ministero, malgrado la fervorosa opera dei Ministri che vi sono succeduti alla testa.

« Si chiede pertanto a codesta onorevole Commissione di variare come segue il disegno di legge al suo esame:

« Al capo 6° dell'articolo 1 - al titolo: "Ispettorato tecnico" sostituire "Ispettorato generale tecnico".

« All'articolo 2 aggiungere il capoverso:

« Il ruolo del personale tecnico di cui alla tabella A, gruppo A (ruolo tecnico) annesso al decreto legislativo 7 maggio 1948 numero 515 è sostituito da quello di cui all'annessa tabella".

« Dopo la tabella organica A, aggiungere la seguente altra tabellina:

« Gruppo A (ruolo tecnico)

	Numero dei posti
« Grado 5° - Ispettore generale	1
« Grado 6° - Ispettore tecnico capo.	2
« Grado 7° - Ispettore tecnico principale di 1ª classe	3
« Grado 8° - Ispettore tecnico principale di 2ª classe	3

« Questa Associazione, nel formulare la sua richiesta, che essa giudica corrispondente ad una necessità dalla quale non è possibile demordere, è certa che l'organizzazione del Ministero della marina mercantile sarà così messa in grado di affrontare con successo le esigenze dello sviluppo della marina mercantile italiana e degli interessi nazionali.

« Codesta onorevole Commissione settima, rendendosi conto della finalità di pubblico bene che ispira l'istanza, ed accogliendola, si renderà benemerita dell'avvenire della marina mercantile italiana ».

TAMBRONI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Ho ascoltato il relatore, onorevole Tommasini, e debbo dire che, sulla fondata apparenza delle sue osservazioni, sono d'accordo anche io. Bisogna però tener conto di una particolare situazione che si è venuta a determinare, la quale imponeva di dare e subito un'organamento definitivo al Ministero della marina mercantile.

Come gli onorevoli senatori sanno, il Ministero della marina mercantile è di recente costituzione, ed un primo decisivo impulso organizzativo gli fu dato proprio dal Presidente di questa Commissione, senatore Cappa, nel periodo in cui egli fu Ministro della marina

mercantile. Il periodo di attività che immediatamente seguì all'allontanamento dal Ministero del senatore Cappa, fu interamente occupato dalla legge sulle costruzioni navali, quella legge che era stata preparata dal senatore Cappa e che va sotto il nome Cappa-Saragat. L'ultimo periodo, l'attuale, ha trovato la legge per le nuove costruzioni navali già interamente esaurita, e quindi il problema della definitiva organizzazione del Ministero si è presentato come un problema non ulteriormente dilazionabile.

Dirò subito - il senatore Tommasini l'ha già detto per suo conto - che, in particolare, il problema dell'unificazione dei servizi della pesca è un problema che non poteva e non può ulteriormente essere procrastinato. Chi ha l'onore di parlarvi si è occupato quasi esclusivamente di questo settore dei problemi attinenti alla pesca, ed è perciò in grado di illustrare agli onorevoli senatori quali sono i problemi di questa categoria, che è veramente la più misera del proletariato italiano. Proprio l'altro giorno, a Sestri Levante, in un convegno della « piccola pesca » abbiamo avuto modo di constatare ancora una volta quale sia la bonaria remissività di questi lavoratori del mare. Essi possono veramente definirsi marittimi due volte, gente che non ha mai chiesto e che in definitiva non ha mai avuto niente dal Governo.

Il problema dell'unificazione dei servizi della pesca si poneva, innanzi tutto, su di un terreno burocratico. Dobbiamo avere il coraggio di dirlo. Si è lungamente discusso se si dovesse creare un Commissariato. I Commissariati, però, in Italia, in questo settore, non hanno dato risultati positivi. Abbiamo avuto due esercizi commissariali e i bilanci di entrambi si sono chiusi al passivo. Sarebbe troppo lungo adesso dire per quali infinite e complesse ragioni ciò sia avvenuto. Comunque, così stando i fatti, si è pensato che il sistema più pratico e rapido fosse quello di costituire una Direzione generale della pesca.

La Commissione sa che, fino alla promulgazione della legge cui ha fatto riferimento il senatore Tommasini, la pesca era divisa fra il Ministro dell'agricoltura e il Ministero della marina mercantile. Con la legge cui si fa riferimento, al Ministero della marina mercantile è stata demandata tutta la pesca marittima ed è ri-

masta all'agricoltura la pesca in acque dolci e nei laghi interni, anche se salmastri.

Non posso tacere, perchè la pagina è ormai interamente scritta, e corretta, come le trattative col Ministero dell'agricoltura siano state lunghe e faticose. Più che i Ministri ed i Sottosegretari, i quali passano, la burocrazia, che resta, tende a difendere quelli che sono i possessi burocratici della propria attività. Pertanto il Ministero dell'agricoltura non voleva in nessun modo cedere, poichè evidentemente il giorno in cui si fosse creata una Direzione generale della pesca presso il Ministero della marina mercantile, l'Ispettorato generale della pesca attualmente dipendente dal Ministero della agricoltura sarebbe sceso sulla scala burocratica un gradino più giù di quel che non sarà la nostra Direzione quando il Senato avrà approvato, come mi auguro, il presente disegno di legge.

Vi era un problema grave da risolvere: quello della unificazione dei servizi. Allorchè fu sciolto il Commissariato della pesca, una certa aliquota di funzionari ed impiegati di quel personale, provenienti dal Ministero dell'agricoltura, furono trasferiti al Ministero della marina mercantile. Purtroppo questo gruppo di dipendenti dello Stato si è trovato per quattro anni una situazione quanto mai precaria ed indefinita e non ha potuto essere preso in considerazione per le promozioni cui eventualmente avesse avuto diritto nè nei quadri del Ministero dell'agricoltura nè in quelli del Ministero della marina mercantile, in quanto chè non faceva parte integrante nè degli uni nè degli altri. Proprio in questi giorni, sotto la presidenza del ministro Petrilli, si è potuto raggiungere un accordo fra i due dicasteri, che si sono divisi questo gruppo di funzionari, ed è ora in corso il provvedimento relativo, secondo il quale una parte notevole di costoro passerà alla dipendenza del Ministero della marina mercantile e la rimanente parte ritornerà a quello dell'agricoltura. Ecco pertanto che l'unificazione dei servizi è un fatto compiuto. Io mi auguro di non dover pagare quella cambiale a cui poco fa il senatore Tommasini mi richiama come atto di responsabilità. Ma dicendo quello che dico, io comunico una cosa che è veramente accaduta e non che dovrà accadere. Rimarranno al Ministero del-

l'agricoltura, del personale del soppresso Commissariato, per ora, i gabinetti scientifici, di analisi e di indagine. Forse qualcuno di voi potrà dire che sarebbe stato meglio che anche questi passassero al Ministero della marina mercantile. Ci siamo però dovuti convincere che era meglio procedere per gradi onde non compromettere tutto per voler troppo.

Per quanto si attiene all'altra Direzione generale, va rilevato che il settore del lavoro portuale ha raggiunto una tale importanza e le vertenze di natura economica e sindacali sono talmente frequenti, che la creazione di detta Direzione si imponeva.

Penso di non dover aggiungere altro, perchè so di parlare a persone più competenti di me in questo settore. Non debbo pertanto illustrare che cosa rappresenta oggi il lavoro marittimo e portuale. Debbo soltanto dire che ieri sera, in sede di C.I.R., si è affermato che la Marina mercantile dovrà assolvere compiti notevolissimi per il bene dell'economia nazionale e per la tranquillità del Paese.

Noi veramente entriamo in un periodo nuovo dell'attività di questo Ministero, il quale non fa del resto che allinearsi sul terreno dell'importanza indiscussa a quelle che sono state le cure particolari che altri Stati europei hanno già rivolto ai loro Ministeri della marina mercantile. In Francia e nei paesi nordici esiste anche un Ministero della pesca. Se noi avessimo avanzato oggi l'idea di creare un tal Ministero in Italia, avremmo sollevato le proteste e le ire di tutti: ci siamo perciò accontentati di questo progetto.

Rimane il problema della « piramide ». « Voi l'avete allargata in alto e ristretta in basso », ha dichiarato il senatore Tommasini. Si è verificata, a questo proposito, una specie di lotta con il Ministero del tesoro. Il Ministero del tesoro ha dichiarato che, se questa nuova organizzazione del Ministero della marina mercantile non avesse per ora comportato oneri, avrebbe dato il suo parere favorevole, altrimenti no.

Qui non si tratta di promuovere questo o quel funzionario, e lo affermo con estrema chiarezza, perchè se un disegno di legge di questa natura fosse formulato per promuovere Tizio o Caio, sarebbe deteriore il disegno di legge stesso, ma sarebbero ancor più deteriori coloro che

lo avessero impostato e portato all'esame del Parlamento. Si tratta qui di creare nuovi quadri. I senatori Cappa e Corbellini mi daranno atto che noi abbiamo ancora una burocrazia da modellare. Esistono ancora soprattutto delle mentalità superate, che occorre adeguare a questa ansia di rinnovamento. Non è quindi questione di promuovere Tizio e Caio, ma di fare il meglio per il meglio nell'interesse della attività futura del dicastero.

Per quanto concerne la questione relativa alla creazione dell'Ispettorato generale tecnico, debbo far presente, brevemente, la mia opinione personale, che è poi, credo, anche l'opinione del Ministro. L'Ispettorato non esisteva al Ministero della marina mercantile. Se ne occupò a suo tempo il ministro Aldisio e in un secondo tempo il ministro Cappa. Si è creato così un Ispettorato tecnico alla cui direzione si è posto un generale in pensione del Genio navale. Il Tesoro però non ha voluto saperne di questo nuovo onere, che supererebbe di molto i quattro milioni annui, perchè l'attuale Ispettorato tecnico è composto in prevalenza di ingegneri che non fanno parte del ruolo del Ministero della marina mercantile. I servizi dipendenti dalla Direzione generale della marina mercantile si erano sempre serviti del R.I.N.A., cioè del Registro Navale Aeronautico, per quanto riguardava i collaudi, le indagini, gli accertamenti.

Mi trovo d'accordo sull'affermazione che i cantieri non dipendono da noi, ma dipendono dal Ministero dell'industria. Purtuttavia il Ministero della marina mercantile si è dovuto occupare dei cantieri quando, in base alla legge sulle costruzioni navali, ha dovuto distribuire il concorso dello Stato nelle costruzioni stesse e quindi ripartire il lavoro tra i singoli cantieri. In tale contingenza esso è diventato anche il distributore dei lavori ai cantieri stessi ed è probabile che lo sarà ancora per l'anno venturo, se, come sembra, il Tesoro fornirà altri miliardi per nuove costruzioni. Mi sembra che, in una situazione di questo genere, la questione della piramide sia risolta, e ciò non soltanto con il passaggio al nostro Ministero di quella aliquota di funzionari e di impiegati provenienti dal Ministero dell'agricoltura, con il quale passaggio noi allarghiamo la base della piramide, ma anche con il futuro

bilancio, con il quale noi avremo la possibilità di aumentare i posti di Capo divisione, Capo sezione e Consigliere, sì da dare al Ministero, che in questo momento assume una maggiore consistenza, confacente agli impegni che dovrà assolvere, quella necessaria elasticità burocratica, che indubbiamente è nelle premesse di questo disegno di legge.

A me pare, onorevoli senatori, che non vi siano ragioni perchè questo disegno di legge non debba essere approvato, e mi permetto perciò di raccomandare al vostro voto la sua approvazione.

PANETTI. Sul voto espresso dal nostro Presidente, che l'Ispettorato tecnico abbia uno sviluppo adeguato al titolo di ingegnere dei membri che ne fanno parte, io debbo spendere una parola favorevole. Se pur nelle condizioni attuali non è forse possibile modificare addirittura gli organici, si tenga almeno presente ciò come un voto vivissimo che esprime la nostra Commissione in seguito ai chiarimenti dati dal suo Presidente.

Vorrei anche accennare al fatto che l'Ispettorato tecnico della marina mercantile non deve soltanto tenere rapporti con i cantieri, per i quali, come ha ricordato opportunamente l'onorevole Sottosegretario, esiste il Registro navale, il quale ha il compito di giudicare se le navi rispondono alle esigenze di sicurezza e di capacità di navigazione richieste, ma deve anche affrontare i problemi inerenti alla scelta delle linee, ai servizi portuali, alle capitanerie di porto. Anzi, io mi domando se, oggi, nelle difficoltà di approvvigionamento di combustibili, in particolare di carbone, in cui versiamo, non sarebbe, ad esempio, opportuno che l'Ispettorato tecnico della marina mercantile studiasse le combinazioni migliori per favorire l'approvvigionamento di questo necessarissimo complemento della navigazione.

Concludo, ripetendo che, se il cambiamento degli organici è ritenuto da parte del Tesoro, nelle condizioni attuali, impossibile, è purtuttavia opportuno esprimere almeno il voto che, quanto meno, entro breve scadenza la cosa abbia concreta attuazione.

RAJA. L'attuale disegno di legge intende concludere tutta una imponente serie di discussioni, culminata con i voti espressi dai due rami del Parlamento a conclusione dei bilanci

1948-49 e 1949-50. Le due Camere hanno più volte affermato la necessità che si dovesse infine addivenire alla riunione di tutti i vari settori burocratici della pesca e che al coordinamento di tali servizi fosse preposto, eventualmente, un Commissariato.

L'onorevole Sottosegretario ha detto che i Commissariati della pesca hanno fatto cattiva prova. Io non intendo fare il bilancio del passato. Non c'era comunque dubbio che l'aspirazione prospettata alle Assemblee parlamentari e sancita poi dalla volontà delle stesse categorie degli armatori e dei pescatori esprimeva soprattutto la necessità che il settore della pesca avesse una sua organizzazione amministrativa.

Il Governo ritiene opportuno di presentare questo disegno di legge, il quale non prevede un Commissariato, ma una Direzione generale della pesca. Io assumo che verrà il momento in cui questo stesso problema si ripresenterà, perchè, come ho avuto più volte occasione di affermare in Senato, se vi è un problema che ha un'importanza capitale, che merita l'attenzione del Parlamento e del Governo, che interessa la vita economica del nostro Paese, è appunto il problema della pesca. Purtroppo i problemi marittimi non sono stati mai nè adeguatamente affrontati, nè risolti.

L'Italia è circondata dal mare e la sua tradizione è in gran parte fondata sulla vita marinara; debbo dire con orgoglio che il problema dei traffici marittimi ed il potenziamento e lo sviluppo della Marina mercantile è stato affrontato per la prima volta in modo organico proprio da un siciliano, da Florio in associazione col genovese Rubattino, mentre i Governi italiani non si sono mai sentiti in dovere di curare sufficientemente il potenziamento e lo sviluppo di questa industria che ha una parte così notevole nella vita del nostro Paese.

È quindi con innegabile senso di soddisfazione che vediamo giungere al nostro esame il presente disegno di legge, che rappresenta certamente un passo avanti, di cui dobbiamo rendere atto ai colleghi del Ministero. In linea di massima io pertanto non posso dire di disapprovare il disegno di legge, ed ho fiducia che il problema della pesca venga con esso affrontato in maniera consona.

L'onorevole Sottosegretario ha avanzato una osservazione che io, con tutto il rispetto che ho per la sua capacità tecnica in materia, mi permetto di non condividere. Egli afferma che l'attività dei cantieri dovrebbe essere sottoposta al controllo del Ministero dell'industria. Io mi permetto di dissentire da questa opinione. Se noi intendiamo dare al Ministero della marina mercantile quell'importanza che esso merita di avere, non possiamo sottrarre nulla di tutto ciò che ha attinenza con l'attività marinara al controllo di questo Ministero. E non si può negare che i cantieri marittimi hanno stretta relazione con tale attività.

Se c'è un errore nell'organizzazione della amministrazione italiana, è appunto quello di distribuire in vari dicasteri i servizi che dovrebbero essere riuniti e accentrati in un solo dicastero. Per cui si verificano tali e tante interferenze, che si giunge talvolta, come è successo per il Ministero dei lavori pubblici, alla necessità estrema di richiedere un ufficio superiore di coordinamento presso la Presidenza del Consiglio, creando così altri uffici, altre amministrazioni, ed aumentando ancor più le interferenze e la lentezza che è ormai diventata tradizionale e storica nella nostra burocrazia.

Ritornando in tema, v'è da rilevare che un altro vantaggio offerto da questa legge consiste nell'istituzione della Direzione generale del lavoro marittimo e portuale. Non v'è dubbio che questo provvedimento risponde ad una reale necessità. Noi abbiamo lamentato i vari scioperi che si sono susseguiti in questo scorcio della nostra legislatura ed abbiamo rimproverato agli scioperanti che, anzichè concorrere al potenziamento della nostra Marina, l'ostacolassero, arrecando grave danno alla economia del Paese. Ma se, in realtà, vogliamo risolvere anche questo problema, se vogliamo dirimere i conflitti fatali che si verificano tra i prestatori e i datori d'opera, non vi può esser dubbio che una Direzione generale preposta a tale scopo ha grandi possibilità di operare per risolvere prontamente e comunque attenuare le controversie e di correggere gli eventuali errori commessi dall'una parte verso l'altra. Tale Direzione risponderebbe quindi anche alla necessità di evitare il più possibile i conflitti tra capitale e lavoro.

V'è da rilevare, infine, la giusta osservazione fatta dal nostro Presidente e confermata dal senatore Panetti, i quali chiedono che la situazione dell'Ispettorato tecnico della marina mercantile venga esaminata con molta attenzione. Io non so se, nel presente disegno di legge, potrà essere inserito un qualunque emendamento, che prenda in considerazione la situazione di questi tecnici, i quali si vedono attualmente preclusa la carriera. Ma più che un emendamento, sarà forse bene, nelle condizioni odierne, approvare un ordine del giorno, in cui si sottoponga al Governo la volontà del Senato per una concreta risoluzione di questo problema.

FOCACCIA. Confesso di essere rimasto male impressionato dalla richiesta creazione di una Direzione generale della pesca. Il problema della pesca non è infatti burocratico, ma tecnico, economico, sociale, politico e morale. È cioè un problema di una complessità spaventosa. Non sono pertanto d'accordo né sulla creazione di una Direzione generale, né sulla creazione di un Commissariato, entrambi essendo organi burocratici, i quali inevitabilmente trascureranno la parte tecnica e fisica della questione.

Sono perciò veramente perplesso di fronte alla proposta di creare una Direzione generale della pesca. Noi abbiamo già degli organismi che, possono rispondere soddisfacentemente allo scopo, cioè gli Enti che vanno sotto il nome di Aziende autonome. Non vorrei passare per autonomista ad oltranza, ma è proprio questo il caso in cui le Aziende autonome statali possono fare buona prova, essendo amministrate da un consiglio di amministrazione il cui direttore generale assume la responsabilità di quanto il consiglio stesso decide. Sta di fatto che, nel consiglio di amministrazione, non vi saranno soltanto i burocrati, ma anche i competenti specifici, specie cittadini privati.

Ritengo quindi che questo problema debba essere affrontato sotto un aspetto assolutamente diverso, altrimenti si darà un ben scarso incremento alla pesca. Provenendo da un paese marinaro, conosco e vedo quel che accade in questo settore. Si deve purtroppo constatare che si pesca una certa qualità di pesce in epoche nelle quali non dovrebbe essere pescato, che si adoperano attrezzi che non dovrebbero

essere adoperati, che si depauperano la nostra ricchezza ittica usando mezzi inadeguati e nocivi. Tutta questa attività dovrebbe essere quindi disciplinata, e non può esserlo che da competenti. E in tal senso, che cosa fuò fare una Direzione generale presso il Ministero? Non riesco proprio ad immaginarmelo.

Un direttore generale deve esserci, ma deve essere organo consultivo presso un Consiglio di amministrazione competente e specifico. D'altra parte mi pare che il Senato abbia già votato un ordine del giorno preciso e categorico in tal senso, presentato dal senatore Ruini e da me, in occasione della discussione del bilancio, in cui si fa appunto cenno ad una Azienda autonoma della pesca.

Penso che la questione non possa essere trascurata e che il problema vada integralmente affrontato. Per una definitiva soluzione, a mio avviso, ripeto, non basta una Direzione generale, ma ci vuole una Azienda autonoma.

TAMBRONI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Debbo innanzi tutto ringraziare il senatore Raja per le parole pronunziate in favore della pesca, tanto più significative in quanto egli appartiene al maggior centro peschereccio d'Italia, Mazara del Vallo.

Debbo poi far presente al senatore Focaccia che questo che noi compiamo è il primo gradino, come ho avuto occasione di osservare prima. Debbo, comunque, ricordare un particolare di notevole importanza.

Fino a questo momento il Tesoro non ha mai voluto considerare le necessità economiche e finanziarie della pesca. Esistendo due Ispettorati generali, gli interessi della pesca erano divisi e perciò trascurati, poichè in un certo senso i due organi amministrativi si ponevano in una situazione di antitesi. Per creare una Azienda autonoma della pesca, bisognerebbe entrare nell'ordine di idee di fare della pesca una attività dello Stato, il che non è assolutamente possibile per una sola considerazione — e ve ne sarebbero tante altre — quella dello spirito esasperatamente individualistico dei pescatori, i quali debbono essere considerati degli artigiani. La sola forma di pesca associata si verifica nelle cooperative e negli enti consorziati. Lo Stato deve disciplinare l'esercizio della pesca e non può che disciplinarlo attraverso le norme del Codice di

navigazione con i suoi organi periferici, comandi marittimi e capitanerie di porto. Perché reprimere la pesca di frodo, evitare l'uso di determinati strumenti di pesca superati e dannosi è compito repressivo che non potrebbe certamente essere affidato ad una organizzazione autonoma la quale presuppone, indubbiamente, uno scopo industriale. La pesca è attualmente all'inizio della sua industrializzazione. Esistono in Italia industrie conserviere le quali sono regolarmente battute dalle industrie straniere di prodotti ittici, ed il Ministero ha dovuto combattere una faticosa battaglia per evitare che i contingenti importati aumentassero fino a soffocare le industrie nostrane.

Stabilimenti conservieri, industria della pesca, mercati di produzione (problema per cui è in stadio avanzatissimo la progettazione di un disegno di legge, che mi auguro avremo l'onore di presentare al più presto al Parlamento) sono tutti problemi connessi, ma è soprattutto la pesca che ha bisogno di una attenzione paterna e affettuosa da parte dello Stato. Ha ragione il senatore Raja, hanno ragione tutti coloro che si occupano della pesca e che lamentano che mai i Governi succedutisi dal 1870 in poi si sono preoccupati di tale attività, che è stata abbandonata a se stessa, alla sua iniziativa e talvolta alla sua disperazione. Il presente disegno di legge rappresenta un primo passo, significa aprire la porta ad un grande domani peschereccio del nostro Paese. Poiché non possiamo far di più, perchè lo avemmo volentieri fatto, io vi prego di dare, con il vostro consenso, un decisivo avvio alla soluzione di questo problema, una spinta che ci servirà soprattutto per il prossimo bilancio e per ottenere un adeguato stanziamento a favore della pesca.

Accetto l'ordine del giorno relativo all'inquadramento del personale dell'Ispettorato tecnico, problema già allo studio.

VOCCOLI. Mi associo a quanto detto dall'onorevole Raja circa la questione dei portuali e ritengo che l'esperimento da essi fornito, da quando il fascismo ebbe l'idea di costituirli in Compagnia, sia un esperimento che dovrebbe fare pensare ed essere d'esempio anche per gli altri servizi della marina mercantile. Si tende, dai legislatori, ad armonizzare le forze della produzione, a fare in modo

che sia evitato il più possibile lo sciopero. Ebbene, le Compagnie portuali create dal fascismo con fini forse in antitesi con la classe lavoratrice dei portuali, si sono risolte invece in bene, perchè si è potuta assicurare, loro tramite, la sicurezza dei traffici e la continuità del lavoro, evitando gli attriti fra armatori e lavoratori, in quanto è il Ministero della marina mercantile, il consiglio creato presso di esso, che regola tutti i rapporti tra le varie categorie.

Ora, visto che questa esperienza ha dato un risultato favorevole per lo sviluppo del lavoro nei porti è bene che il sistema delle compagnie portuali sia mantenuto in vita, ed è con piacere che ho constatato che un senatore nostro collega ha ritirato un progetto di legge da lui presentato, col quale avrebbe voluto introdurre il sistema cooperativo nei porti, il che avrebbe portato a una libertà di azione certamente dannosa per la sicurezza del lavoro portuale.

Per ciò che riflette la richiesta del sindacato ingegneri navali circa l'istituzione di un Ispettorato tecnico, ritengo che il Ministero dovrebbe regolare tale servizio con un apposito organico e che si dovrebbe insistere, se il Tesoro dovesse fare delle eccezioni, perchè siano stanziati i fondi necessari per la creazione di un Ispettorato generale direttamente dipendente dalla Marina mercantile, in modo da apportare un incremento allo svolgimento di tale servizio e da ovviare ai numerosi inconvenienti che attualmente si verificano. D'altra parte ci sono ingegneri navali che prestano da anni servizio alle dipendenze della marina come consiglieri tecnici; ed è ingiusto che non ricevano la dovuta sistemazione. Dichiaro che, se la Commissione oggi dovesse limitarsi ad emettere soltanto un voto, un'ordine del giorno, a tale proposito, presenterò un disegno di legge perchè sia regolato il servizio tecnico in maniera e in modo che sia assicurato che esso è svolto non da avventizi ma da personale di ruolo, che ha davanti a sé una sicura e regolare carriera.

Per quanto poi riflette la pesca, sono perfettamente dell'avviso testè espresso dal Sottosegretario, perchè creare un ente autonomo oggi, quando i pescatori hanno bisogno di tutta l'assistenza e sono come i bambini ai primi

passi, non penso sia opportuno, in quanto esso sarebbe una specie di Ministero, e, dovendo creare un consiglio di amministrazione, e un apparato burocratico dipendente esclusivamente dall'Ente, tanto varrebbe creare un Ministero della pesca. Approvo ciò che ha detto il Sottosegretario e mi associo pienamente a quanto ha detto il senatore Tommasini, il quale ha molta esperienza per quanto riguarda la burocrazia e l'organizzazione dei servizi.

Il gruppo cui appartengo non metterà alcun ostacolo all'approvazione del disegno di legge in discussione, pur augurandosi che la Marina mercantile — che oggi è guidata da un lavoratore, da un uomo che conosce da vicino i problemi del lavoro — conosca un maggiore sviluppo e possa avviarsi alla soluzione completa di tutti i problemi che la interessano.

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

Passiamo ora alla discussione e approvazione degli articoli di cui do lettura :

Art. 1.

Il decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 615, è ratificato con le modificazioni di cui agli articoli seguenti.

(È approvato).

Art. 2.

Il primo comma dell'articolo 1 del decreto legislativo di cui al precedente articolo, è sostituito dal seguente:

« Il Ministero della marina mercantile è costituito dai seguenti uffici:

- 1° Direzione generale del naviglio;
- 2° Direzione generale della navigazione e del traffico marittimo;
- 3° Direzione generale del lavoro marittimo e portuale e dei porti;
- 4° Direzione generale della pesca e del demanio marittimo;
- 5° Ispettorato generale degli affari generali e del personale;
- 6° Ispettorato tecnico ».

(È approvato).

Art. 3.

Il ruolo del personale amministrativo di cui alla tabella A, gruppo A (ruolo amministra-

tivo), annessa al decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 615, è sostituito da quello di cui alla annessa tabella.

(È approvato).

Art. 4.

La ripartizione tra il Ministero della marina mercantile e quello dell'agricoltura e delle foreste dei ruoli organici dell'ex Commissariato generale per la pesca, previsti dal regio decreto 9 dicembre 1941, n. 1644, sarà disposto con il provvedimento di cui al secondo comma dell'articolo 7 del decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 615.

(È approvato).

Art. 5.

Il Consiglio di amministrazione per il personale civile della marina mercantile è costituito dal Ministro della marina mercantile, dal Sottosegretario di Stato per la marina mercantile, dai direttori generali e dal capo del personale. Esso è presieduto dal Ministro ed, in sua assenza, dal Sottosegretario di Stato.

TOMMASINI, relatore. L'articolo 5 è completamente estraneo all'oggetto del disegno di legge, così come appare dal suo titolo, nel quale non si accenna affatto alla modifica del Consiglio di amministrazione. L'articolo 5, dunque, non avrebbe ragione di essere nè per la sostanza nè per la forma.

Ho poi da fare un'altra osservazione: mentre la presenza del Sottosegretario è prevista normalmente in sostituzione del Ministro, qui, viceversa, il Sottosegretario fa parte di diritto del Consiglio di amministrazione; ora mi domando se non sia il caso di ammettere anche un rappresentante elettivo del personale. Fatte queste osservazioni, non ho altro da dire.

PRESIDENTE. Pongo ai voti l'articolo 5. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Art. 6.

Il Ministro per il tesoro è autorizzato ad apportare, con proprio decreto, le variazioni di bilancio necessarie all'attuazione della presente legge.

(È approvato).

Art. 7.

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

(È approvato).

TABELLA ORGANICA A

RUOLI ORGANICI DEL PERSONALE
DELL'AMMINISTRAZIONE CENTRALE
DELLA MARINA MERCANTILE

Gruppo A (ruolo amministrativo)

	Numero dei posti
Grado 4° - Direttore generale	4
» 5° - Ispettore generale	4
» 6° - Direttore capo divisione	12
» 7° - Capo sezione	16
» 8° - Consigliere	18
» 9° - Primo segretario	30
» 10° - Segretario	} 34
» 11° - Vice segretario	
Totale.	118

(È approvata).

Il senatore Panetti ha presentato il seguente ordine del giorno, che è accettato dal Sottosegretario:

« La 7ª Commissione permanente del Senato della Repubblica, in sede di approvazione del disegno di legge " Ordinamento dei servizi del Ministero della marina mercantile " (n. 1399), si rende conto della necessità di un migliore assetto e di un rafforzamento dell'organico dell'Ispettorato tecnico, stante la complessità delle funzioni che gli sono affidate e che conviene sviluppare in notevole misura con il reclutamento di nuovi elementi muniti di laurea in ingegneria.

« La Commissione esprime quindi il voto che, a breve scadenza, la riforma e il potenziamento della organizzazione dei servizi tecnici, con l'istituzione di un Ispettorato generale, siano proposti all'esame del Parlamento ».

Pongo in votazione tale ordine del giorno.

(È approvato).

Pongo in votazione il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

Discussione e approvazione del disegno di legge di iniziativa dei deputati Bartole e Coppi Alessandro: « Provvedimenti per il completamento del nuovo ospedale policlinico di Modena » (N. 1469) (Approvato dalla Camera dei deputati).

PRESIDENTE. Segue all'ordine del giorno la discussione del disegno di legge: « Provvedimenti per il completamento del nuovo ospedale policlinico di Modena », d'iniziativa dei deputati Bartole e Coppi Alessandro.

Su questo disegno di legge sono stati fatti dal senatore Ceschi dei rilievi, che io ho trasmesso ai Ministeri competenti. Ho pure trasmesso a chi di dovere le numerose pressioni e lettere che mi sono pervenute, tendenti a far sì che fosse approvato il più presto possibile il disegno di legge. Probabilmente è un disegno di legge sul quale ci sarà battaglia. Sono comunque presenti alla riunione l'Alto Commissario per l'igiene e la sanità pubblica ed il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici che potranno rispondere alle obiezioni che sono state sollevate dal senatore Ceschi. Dichiaro aperta la discussione generale.

Ha, pertanto, facoltà di parlare il senatore Buizza, relatore su questo disegno di legge, per riferire ai colleghi della Commissione.

BUIZZA, relatore. Onorevoli colleghi, il disegno di legge n. 469, che è all'ordine del giorno della nostra Commissione, reca provvedimenti per il completamento del nuovo ospedale policlinico di Modena. Esso è già stato approvato dalla Camera dei deputati, e precisamente dalla VII Commissione permanente in sede legislativa, nel testo che è proposto alla nostra approvazione e che, per la sua chiarezza e semplicità, non ha bisogno di una diffusa illustrazione. Giova piuttosto richiamare qui gli antecessari. L'ospedale di Modena (capacità 400 letti), costruito due secoli or sono, e per il notevole aumento della popolazione alla quale deve servire e per il ragguardevole progresso tecnico raggiunto nel campo della medi-

cina e della chirurgia, è oggi in condizioni strutturali e funzionali affatto inadeguate.

Se poi si tiene conto che da 25 anni (regio decreto legge 10 febbraio 1924, n. 549) esso deve soddisfare anche alle esigenze dello insegnamento, ancora più urgente appare la necessità del suo aggiornamento.

Il problema è stato posto in rilievo da anni, tanto che, con il regio decreto-legge 17 dicembre 1934, n. 2022, è stata autorizzata l'assegnazione di lire 3 milioni per contributo statale alla spesa occorrente per la costruzione del nuovo ospedale policlinico di Modena, e col successivo decreto interministeriale 29 agosto 1936 è stata autorizzata una ulteriore assegnazione di lire sei milioni e 500 mila allo stesso scopo. I due provvedimenti trovarono poi la loro definitiva formulazione e conferma nella convenzione 22 luglio 1939, n. 461, intesa a regolare « i rapporti fra lo Stato ed il Consorzio per la costruzione del nuovo ospedale policlinico di Modena nei riguardi del finanziamento dell'opera », convenzione approvata e resa esecutiva con decreto del Ministro dei lavori pubblici del 12 agosto 1939 - divisione VII - n. 5593. Con codesta convenzione, ritenuto in lire 20 milioni l'importo presunto dei lavori di costruzioni, era riconfermato in lire 9.500.000 il contributo dello Stato, mentre era fissata in lire 10.500.000 la quota della spesa che restava a carico del consorzio e che era ripartita così: lire 4.200.000 al comune di Modena, lire 3.700.000 all'Ente comunale di assistenza di Modena, lire 2.000.000 all'Amministrazione provinciale di Modena, lire 600.000 alla Cassa di risparmio di Modena. Fin dal 1933 era stato indetto un pubblico concorso nazionale per il progetto del nuovo ospedale policlinico ed il progetto vincitore venne regolarmente approvato dal Consiglio superiore della Sanità pubblica e dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, con i pareri emessi rispettivamente nelle adunanze del 30 giugno 1938 e del 26 luglio 1938. A seguito di tutto ciò, e poichè nel contempo aveva acquistato l'area necessaria, nel 1940 il Consorzio provvide anche ad appaltare un primo lotto di lavori. Essi furono iniziati nel marzo 1941 e forzatamente sospesi nel gennaio del 1942 per i sopravvenuti eventi bellici: all'atto della sospensione era già stata eseguita tutta la palificata di fonda-

zione composta di oltre 2.200 pali di calcestruzzo. L'importo di questa parte di opera, eseguita ai prezzi odierni, può valutarsi in 100.000.000 di lire. Il complesso ospedaliero, che sarà capace di 1.200 letti, da costruirsi con tutte le sue cliniche, reparti, servizi, ecc., è progettato riunito quasi per intero in un unico blocco di sette piani fuori terra, mentre gli edifici separati sono sistemati così: l'istituto di clinica pediatrica, il reparto sanatoriale, il reparto malattie infettive, gli istituti di anatomia normale, di anatomia patologica e di medicina legale, la centrale termica e lo stabulario. La palificazione già eseguita si riferisce alle fondazioni del monoblocco centrale. Il costo del complesso dei fabbricati progettati ammonta a circa 900.000.000: è dunque da provvedere ad una residua spesa di 1.800 milioni di lire.

Giova qui rilevare che di questa spesa residua almeno 400 milioni di lire rappresentano il costo di costruzione della sede di istituti di esclusivo uso universitario, senza i servizi. Ed è inoltre da ricordare che l'istituto ospedaliero di Modena è istituzione pubblica di assistenza e beneficenza, ai sensi della legge 17 luglio 1890, n. 6972, ed ha fine di assistenza ospedaliera; funziona - essendo Modena città sede di facoltà universitaria di medicina e chirurgia - trasformato in ospedale clinico (clinicizzazione totale), per provvedere ai bisogni dell'insegnamento (regio decreto-legge 10 febbraio 1924 n. 549 - le cui norme sono state trasfuse nel testo unico per l'istruzione superiore del 31 agosto 1933, n. 1592 - e regolamento 24 maggio 1926 n. 1144-1426); è quindi una istituzione di assistenza e beneficenza che, oltre adempiere agli scopi suoi propri, assicura, mettendo a disposizione i propri locali ed i propri servizi, una attività didattica statale quale è quella affidata alle Cliniche ed alle Patologie della Facoltà di medicina e chirurgia della locale università.

Le disposizioni per l'edilizia ospedaliera - di cui alla legge 3 agosto 1949, n. 589 (articolo 4) - riguardano gli ospedali che hanno una funzione esclusivamente assistenziale, non quindi un fine didattico, nè d'altra parte è possibile servirsene, dato che non ammettono il concorso a spese superiori a lire 450 milioni. Le disposizioni sulla edilizia universitaria con-

tenute nel testo unico per l'istruzione superiore 31 agosto 1933, n. 1592 (articoli 46 e 57), riguardano la costruzione di fabbricati da adibire a funzione esclusivamente didattica universitaria. Da ciò, per assicurare il completamento della costruzione dell'ospedale clinico di Modena, la necessità di uno speciale provvedimento di legge, col quale gli enti locali e lo Stato siano tenuti in eque proporzioni alla realizzazione dell'opera. Il disegno di legge n. 1469, d'iniziativa dei deputati Bartole e Coppi Alessandro, è così strutturato da consentire al già esistente consorzio per la costruzione del nuovo ospedale clinico di Modena la immediata stipulazione di mutui per la realizzazione dell'opera.

Fatte queste premesse, riassumo le disposizioni degli articoli. L'articolo 1, concretata in lire 1.800 milioni la spesa occorrente, stabilisce che lo Stato vi concorre in ragione del 50 per cento; inoltre lo Stato anticiperà il rimanente 50 per cento della spesa che rimane a carico del Consorzio per la costruzione dell'ospedale policlinico di Modena con l'impegno di rimborsare questa quota in 30 rate annuali, costanti, senza interessi, decorrenti dal 3° anno successivo all'approvazione degli atti di collaudo. L'articolo 2 prevede le modalità da eseguirsi per l'esecuzione dei lavori ed i rapporti tra consorzio e Stato negli atti esecutivi. L'articolo 3 afferma la destinazione in perpetuo del complesso ospedaliero anche ad uso delle cliniche dell'Università di Modena. L'articolo 4 programma lo stanziamento della spesa di lire 1.800.000.000 nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici degli anni 1950-51, 1951-52, 1952-53, 1953-54, 1954-55, 1955-56, 1956-57, in sette anni, mentre autorizza il Consorzio ad appaltare le opere anche per importi eccedenti gli stanziamenti annuali anche in 4 anni, a partire dal 1950-51. L'articolo 5 autorizza il Ministro del tesoro ad apportare le occorrenti variazioni nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici. All'articolo 4, poi, circa la copertura dei 50.000.000 di lire da stanziare nell'esercizio finanziario in corso, si dice che questa somma deve essere coperta con una corrispondente aliquota delle maggiori entrate di cui alla legge concernente la prima variazione allo stato di previsione dell'entrata per l'esercizio finanziario 1950-51.

Ricordo ai colleghi che la 5ª Commissione di finanza ha già comunicato il suo parere favorevole all'approvazione del disegno di legge e, perciò, a conclusione di quanto ho avuto l'onore di esporvi, vi propongo di approvare il disegno di legge nel testo che ci è stato trasmesso dalla Camera dei deputati.

CESCHI. Ho sentito prima dire dall'onorevole Presidente che su questo disegno di legge ci sarà battaglia. Mi pare che non sia esatta la previsione che fa il Presidente della Commissione, perchè, se allude alla presa di posizione che io ho assunto circa questo disegno di legge, non mi pare di aver fornito elementi tali da definire battaglia contro la legge quella che è stata la mia presa di posizione. D'altra parte sarebbe molto puerile che volessi assumere un tale atteggiamento specialmente dopo che il Presidente ci ha detto che per questo disegno di legge c'è un bel pacco di sollecitazioni da varie parti perchè la Commissione voglia approvarlo così come è pervenuto dalla Camera dei deputati. Oltre le lettere raccomandatorie di cui ha parlato il Presidente ci sono anche compromissioni da parte di Ministri e dello stesso Presidente del Consiglio — per cui una certa parte almeno della Commissione sarebbe imbarazzata se volesse pretendere di più per questo progetto — compromissioni che debbo deplorare nella vita parlamentare e politica italiana. D'altra parte (chiedo scusa agli amici e colleghi dell'opposizione della mia posizione a proposito di questa legge) non è colpa mia se la legge suscita una discussione anche un pò generale e che esorbita dai limiti ristretti del disegno di legge stesso.

Quello che io chiedevo al Presidente della Commissione era specificato in una lettera alla quale il Presidente stesso ha accennato ma della quale non ha riferito esattamente, nei termini precisi, quelle che erano le richieste da me formulate. Io chiedevo al Presidente che si facesse obbligo di domandare ai Ministri della pubblica istruzione e dei lavori pubblici, perchè informassero la Commissione, notizie sul piano nazionale di sistemazione delle cliniche universitarie italiane e perchè dessero spiegazione delle ragioni di vario ordine, scolastico, sanitario ed edilizio per le quali l'Università di Modena è considerata la prima in graduatoria per necessità; domandavo poi che gli stessi Ministri dei lavori pubblici e

della pubblica istruzione esponessero quali sono i limiti minimi di spesa sufficienti per realizzare una conveniente sistemazione di tutte le cliniche universitarie italiane: in terzo luogo domandavo che il Ministero del tesoro spiegasse perchè una rateizzazione più ampia di quella prevista per Modena e una ragionevole limitazione di intervento sulle richieste delle varie Università non rendesse possibile affrontare tutto il complesso, urgentissimo problema della sistemazione delle cliniche delle Università italiane. Le mie richieste erano specifiche ed avevano un preciso scopo, intanto di sapere, come Commissione, quale era il piano di intervento statale nei riguardi di questo settore particolare, cosa che non c'è stata finora detta; e non si sa se nel corso della discussione il Sottosegretario per i lavori pubblici o anche l'Alto Commissario per la sanità possano dirci qualche cosa nei riguardi di un piano organico di intervento per la sistemazione delle cliniche universitarie italiane. Se il Sottosegretario o l'Alto Commissario non dovessero farlo, sarebbe veramente una cosa grave, perchè altri Ministeri o altri settori dell'amministrazione, in aggiunta a quello del Tesoro, potrebbero non dico ignorare, ma non considerare nella dovuta importanza un tale problema: va infatti tenuto presente che, oltre la clinica universitaria di Modena, ci sono altre cliniche universitarie italiane molto più importanti di quella di Modena che hanno bisogno di un intervento statale che richiede l'elaborazione di un piano organico. Dico questo perchè, quando una rappresentanza dei parlamentari veneti ha conferito con il Ministro del tesoro, si è trovata di fronte (ed ero anch'io presente) non dico ad una ignoranza, ma ad una conoscenza limitata di questo problema, per cui il Ministro del tesoro ha dovuto onestamente riconoscere che le nostre affermazioni erano fondate. Non c'era l'idea di un piano organico di intervento per le cliniche universitarie italiane e questo è una cosa deplorabile ed io credo che una Commissione come la nostra, che non deve limitarsi a mettere lo spolvero puro e semplice sulle proposte di legge che vengono da parte del Governo o dei parlamentari, deve entrare nell'intimo, nel fondo dei problemi. La nostra Commissione deve ancora una volta lamentare questa

attenzione disorganica dei problemi che interessano la vita del Paese.

È stato detto, anzi il nostro relatore ha rilevato che la clinica universitaria di Modena ha avuto un progetto approvato dagli organi competenti nel 1933. Questo è un fatto, ma anche per altre cliniche universitarie è lo stesso e l'averlo messo nella relazione non è un elemento che possa portare qualche cosa per qualificare la clinica universitaria di Modena con precedenza in una graduatoria rispetto alle altre cliniche universitarie.

Il mio intervento, ripeto, non è tale da voler misconoscere la realtà dei bisogni delle cliniche universitarie di Modena; vuole soltanto riaffermare in questa sede l'esigenza della considerazione organica dei problemi, come quello che oggi parzialmente esaminiamo; ed io qui parlo non soltanto da un punto di vista generale, ma anche nell'interesse di una Regione e di una provincia, come quella veneta, che io parzialmente qui rappresento, facendo rilevare una cosa, che la critica che si può fare a questo intervento dello Stato nel settore sanitario universitario è tanto più grave in quanto le università che sono state lasciate indietro sono di gran lunga più importanti di quella di Modena. Noi sappiamo che nell'Emilia ci sono quattro Università, quella di Parma, quella di Modena, quella di Ferrara e quella di Bologna. Nel Veneto c'è una sola Università che serve tre Regioni; anche nel Piemonte c'è una sola Università. Ora, quando affrontiamo problemi di questo genere, dobbiamo tenere conto di una graduatoria di importanza e di funzioni anche territoriali. La necessità di un intervento organico e non parziale è sottolineata anche da un altro fatto, dal fatto cioè che questo sistema di accaparrare con metodi più o meno parlamentari l'intervento dello Stato per la soluzione di un bisogno determinato, è contagioso, fa strada e so, per esempio, che alla Camera c'è un altro disegno di legge simile per l'Università di Bari, dello stesso senso e per lo stesso scopo. Ma allora dico: anche altre Università e gruppi parlamentari potranno fare la stessa cosa e noi continueremo ad affrontare i problemi in maniera sempre disorganica. E non si deve credere che il mio intervento abbia un fondamento puramente astratto e teorico, nel senso che non mi attendo niente

dal Governo, ma è invece fondato su una mezza assicurazione che i parlamentari veneti ebbero dal Ministro del tesoro prima ancora che questo disegno di legge fosse messo in discussione alla Camera dei deputati, per cui speravo veramente che l'onorevole Pella potesse elaborare un piano organico, nel quale includere anche il problema di Modena nella sua giusta posizione. So che l'onorevole Pella fece dei conti proprio davanti alla Commissione dei parlamentari veneti per vedere se, con una rateizzazione di interventi e con una valutazione delle richieste degli enti e delle Università, tenendo anche conto che in genere le richieste sono un po' maggiori degli effettivi bisogni, si sarebbe potuto affrontare nel suo complesso il problema degli istituti universitari italiani. Oggi questo non è possibile fare e la politica del fatto compiuto è una politica che trova purtroppo diritto di cittadinanza in Parlamento.

Ritengo però che la Commissione sia tutta concorde con me, anche dopo aver preso atto che il mio intervento non è ispirato ad un mancato riconoscimento delle reali necessità dell'Università di Modena, nel formulare un voto perchè il Governo non prenda più in considerazione problemi parziali e isolati dal loro complesso o almeno perchè formuli un piano generale per cui i successivi interventi, anche parziali, in questo settore rispondano ad un criterio logico di graduazione, in base al quale i bisogni più urgenti e più vasti non vengano spostati a quelli che lo sono di meno.

Per questo io proporrei alla Commissione un ordine del giorno così formulato: « La 7ª Commissione permanente, esaminato il progetto di legge degli onorevoli deputati Bartole e Coppi Alessandro volto ad ottenere il contributo statale per la costruzione dell'ospedale policlinico di Modena, mentre prende atto delle obiettive necessità di quegli istituti ospedalieri e universitari, rileva che altre più importanti cliniche universitarie hanno gravi e più urgenti bisogni dell'intervento statale per la sistemazione e l'ampliamento o la costruzione di sedi rispondenti alle più elementari necessità edilizie e sanitarie; invita il Governo a presentare con sollecitudine un disegno di legge organico che preveda un piano di contributi a tutte le cliniche universitarie che ancora si trovano in grave situazione deficitaria,

tenendo conto dell'importanza e della funzione territoriale delle Università, al fine di graduare logicamente l'intervento dell'Amministrazione centrale ».

GENCO. Concordo con molte delle osservazioni che sono state fatte dall'amico e collega Ceschi. Vorrei però far notare, così, di scorcio, che in fondo i parlamentari veneti hanno peccato di sollecitudine, in quanto nessuno avrebbe impedito loro di presentare un disegno di legge riguardante i problemi ospedalieri della loro Regione e in particolare quelli delle cliniche universitarie di Padova.

Il problema è, in realtà, di ordine generale, ma noi ci troviamo di fronte a un disegno di legge già approvato dalla Camera dei deputati e data la sua natura sarebbe ingiusto che ne rimandassimo l'approvazione. Sta poi a noi votare — ed io voterò — l'ordine del giorno Ceschi che chiede che il Governo si preoccupi anche delle altre cliniche universitarie. Non so precisamente che cosa abbia fatto l'Università di Modena, ma da quello che ho appreso dalla relazione dell'onorevole Buizza mi pare di aver capito che il fabbricato è stato già iniziato, che le fondazioni sono state fissate, che c'è a disposizione un'area di 300.000 metri quadrati e che sono già stati spesi milioni. Quindi su questo disegno di legge darò il mio voto incondizionato.

E voglio rispondere anche al collega Ceschi per quel che riguarda l'Università di Bari. L'Università di Bari ha una clinica che fu costruita prima della guerra e che importò allora una spesa di circa 50 milioni. Furono costruiti interamente nelle opere murarie, ben ventun padiglioni, senonchè sopraggiunse la guerra e in quei padiglioni furono alloggiati i soldati di transito per l'Albania. Non sto a dire che cosa accadde. Tutto fu bruciato, le finestre e le porte divelte, asportati i tubi dei termosifoni e delle fognature. Essa si trova ora in queste condizioni: di ventun padiglioni soltanto tre, con grande sforzo di volontà, sono ora in grado di funzionare, pur essendo fabbricati privi di intonacatura esterna e di opere di rifinitura. Ci sono ancora altri diciotto padiglioni che aspettano di essere rimessi completamente a posto. È giusto, quindi, che altri colleghi della Camera abbiano presentato

un altro progetto di legge per l'Università di Bari.

Per quello che riguarda il disegno di legge in discussione mi rifiuto di accettare ogni criterio di graduatoria, specie se dovesse essere fatta in base al numero degli studenti. L'Università di Modena non ha ospedali, non ha cliniche e noi abbiamo il dovere di provvedere approvando questo disegno di legge. E abbiamo il diritto di chiedere agli organi competenti, Ministero dei lavori pubblici e Alto Commissariato per l'igiene e la sanità pubblica, che, come hanno provveduto per la città di Modena, dovranno provvedere anche per le altre città italiane. Dichiaro perciò di votare il disegno di legge in discussione.

PANETTI. Vorrei domandare un chiarimento di ordine finanziario. Sento parlare come termine di confronto della clinica di Bari, per la quale a quanto sembra tutto si riduce alla ricostruzione della parte edilizia. Probabilmente così è anche per Modena: riguarda, dunque, il progettato stanziamento di 1.800 milioni, oltre la parte edilizia, anche l'arredamento, oppure no?

È stato detto, inoltre, che il 50 per cento di questa cifra verrà fornito dal Governo e l'altro 50 per cento, anche se rimborsato dagli Enti, verrà pur sempre anticipato dal Governo stesso. Quindi sostanzialmente è il 100 per cento che dà il Governo. Sarebbe perciò necessario conoscere il tasso d'interesse.

BUIZZA, *relatore*. Volevo rilevare all'onorevole Ceschi che non ho richiamato la data del concorso per il progetto dell'ospedale di Modena per stabilire un ordine di precedenza; l'ho richiamata soltanto perchè ho fatto la storia di tutti i precedenti di questo disegno di legge. Quindi a me premeva, più che rilevare che i lavori erano già stati iniziati dal 1940 e sospesi nel 1942, che l'importo attuale dei lavori già eseguiti giustifica la spesa autorizzata dal disegno di legge in confronto all'importo delle opere. Quanto poi al fatto, diremo così, personale, del collega Ceschi, io credo che noi tutti qui abbiamo problemi particolari e personali da raccomandare, ma comunque vorrei rilevare che, forse, in un'eventuale ordine di precedenza che si stabilisse, prima che alla sistemazione delle cliniche per l'insegnamento universitario, si dovrebbe pensare

e studiare un programma di sistemazione di tutti gli ospedali pubblici d'Italia.

COTELLESA, *Alto Commissario per l'igiene e la sanità pubblica*. Si sta facendo.

BUIZZA, *relatore*. Per quanto si riferisce ai chiarimenti richiesti dal collega Panetti, posso dire che nel preventivo di spesa è stabilita la totale esecuzione delle opere sia murarie che di rifinimento, l'esecuzione e la sistemazione delle strade e del terreno limitrofo entro la cerchia della zona ospedaliera. Sono poi elencate le centrali termiche ed elettriche, l'autorimessa, ecc. Per quanto riguarda l'autorimessa, se non in tutto, certamente almeno per una parte, l'attrezzatura necessaria sarà fornita da quello che già esiste attualmente, per quanto inferiore ai bisogni. Ci sono poi le gallerie di passaggio, gli impianti tecnologici e idraulici, sanitari e termici, i generatori elettrici e l'impianto telefonico, le cucine, le lavanderie, le stazioni di disinfezione, i montacarichi, ecc.

Quindi non mi pare che sia compreso l'arredamento. È evidente che, a questo proposito, in quanto si potrà, verrà utilizzato tutto l'arredamento esistente. Per quanto riguarda le modalità del finanziamento, altro rilievo fatto dall'onorevole Panetti, risponderò in sede di discussione degli articoli.

COTELLESA, *Alto Commissario per l'igiene e la sanità pubblica*. Non ho molto da dire in merito a questo disegno di legge, in quanto l'interesse dell'Alto Commissariato per l'igiene e la sanità pubblica investe solo il lato ospedaliero del problema delle cliniche universitarie di Modena. Quindi la necessità di sistemare la situazione edilizia di Modena è in rapporto alle gravi manchevolezze che oggi ci sono negli ospedali di Modena, e poichè gli ospedali non sono clinicizzati, di qui la necessità di portare una sistemazione radicale a tutto il complesso per dar modo, non soltanto alle cliniche, ma agli ospedali di assolvere interamente ai loro compiti.

Il relatore parlava delle necessità che ci sono in tutti gli ospedali d'Italia e della necessità che si formuli un piano nazionale di organizzazione ospedaliera. Questo piano è stato già completato per il Mezzogiorno d'Italia e per l'Italia centrale, è in corso di completamento per l'Italia settentrionale. Il Ministro dei lavori

pubblici, d'intesa con l'Alto Commissariato per l'igiene e la sanità pubblica, con il Ministero dell'interno e con il Ministero del tesoro, ha nominato una Commissione che sta completando questo esame dettagliato ed esauriente.

La proposta del senatore Ceschi è, a mio parere, giusta ed io credo che il Ministero della pubblica istruzione potrà tenerla nella dovuta considerazione, sì da esaminare in un quadro d'insieme tutte le necessità delle Università italiane, molte delle quali — e non solo Modena e Bari — si trovano in disagiate condizioni ed hanno bisogno di una definitiva sistemazione.

Per quanto riguarda il lato esecutivo del progetto di legge, non credo che esso riguardi anche l'attrezzatura, ma solo le costruzioni, compresi naturalmente quegli impianti che consentano e permettano la funzionalità completa degli edifici. Infatti l'attrezzatura in parte esiste già, e, per il resto, in parte vi provvederà il Ministero della pubblica istruzione e in parte il Ministero dell'interno e l'Alto Commissariato per l'igiene e la sanità pubblica. Per quello che riguarda l'ordine del giorno Ceschi, l'Alto Commissariato non può che rimettersi al voto della Commissione del Senato, anche perchè il piano in esso previsto riguarda le Amministrazioni della pubblica istruzione e dei lavori pubblici.

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

Prima di passare alla discussione degli articoli, la Commissione deve deliberare sull'ordine del giorno presentato dal senatore Ceschi, di cui do nuovamente lettura:

« La 7ª Commissione permanente, esaminato il progetto di legge degli onorevoli deputati Bartole e Coppi Alessandro, volto ad ottenere il contributo statale per la costruzione dell'ospedale policlinico di Modena, mentre prende atto delle obiettive necessità di quegli istituti ospedalieri e universitari,

rileva che altre più importanti cliniche universitarie hanno gravi e più urgenti bisogni dell'intervento statale per la sistemazione, l'ampliamento o la costruzione di sedi rispondenti alle più elementari necessità edilizie e sanitarie,

invita il Governo a presentare con sollecitudine un disegno di legge organico che preveda un piano di contributi a tutte le cliniche universitarie che ancora si trovano in grave situazione deficitaria, tenendo conto dell'importanza e della funzione territoriale delle Università, al fine di graduare logicamente l'intervento dell'Amministrazione centrale ».

Ha la parola il presentatore, senatore Ceschi, per illustrarlo.

CESCHI. Bisogna rilevare che il Governo, nell'accettare il progetto di legge in discussione, ha messo in seconda linea altri problemi più gravi; quindi bisogna rilevare questa disorganicità e ognuno deve prendersi le sue responsabilità. Il problema certamente è molto grosso, ma se ci fosse un regime dirigista nel senso totale della parola in Italia domani credo che arriverebbe ad una disciplina delle sistemazioni e non ci sarebbe una dispersione di energie per Università che in confronto a molte altre sono di minore importanza. Noi dobbiamo rilevare che ci sono Università importanti, meno importanti e superflue e che sono stati dati dei fondi ad Università meno importanti di altre.

FERRARI. Noi siamo, in parte, d'accordo sull'ordine del giorno Ceschi, ma vorrei sapere perchè dobbiamo votare l'ordine del giorno prima di esaurire tutta la discussione del disegno di legge, compresi gli articoli.

PRESIDENTE. Il Regolamento del Senato, all'articolo 68, stabilisce che gli ordini del giorno sono votati subito dopo la chiusura della discussione generale.

FERRARI. Comunque noi non siamo d'accordo sul principio ed il valore concreto dell'ordine del giorno Ceschi, che si limita ad un invito al Governo. Desidereremmo che il collega Ceschi modificasse tale espressione. Vi sono due considerazioni da fare; la prima mi pare sia stata esposta dall'Alto Commissario per l'igiene e la sanità pubblica, onorevole Cotellessa: per Modena la questione non è solo universitaria ma è specialmente ospedaliera e non vorrei che la dizione dell'ordine del giorno Ceschi desse, in certo qual modo, adito ad una interpretazione che, mi pare, gli è estranea. È evidente che Modena ha anche il suo problema universitario, ma il disegno di legge non vuole assolutamente stabilire delle prio-

rità. Vi sono certamente delle Università più importanti di quella di Modena, ma io ora non intendo entrare in questo esame particolare. Noi siamo d'accordo con il senatore Ceschi: vorremmo però che togliesse il « più » e si limitasse a dire semplicemente « altre importanti », oppure « tutte le cliniche universitarie ».

Un'altra mia considerazione è originata da una specie di dubbio di precedenza che possa sorgere per il futuro, il che non sarebbe affatto auspicabile. La questione è importante. Abbiamo già più volte dichiarato che desidereremo che i denari, destinati dal Governo alle spese di guerra fossero destinati ai lavori di pace ...

CESCHI. Anche noi intendiamo dichiarare che desidereremo che i 250.000.000 di lire destinati per il riarmo andassero per la pace, ma vorremmo nello stesso tempo che tutte le Nazioni attendessero solo ad opere di pace.

FERRARI. In ogni modo, il problema è grosso ed è difficile stabilire delle priorità, anche perchè non avremmo gli elementi sufficienti per giudicare.

Ripeto comunque l'invito formale al collega Ceschi perchè modifichi il testo del suo ordine del giorno nel senso da me indicato.

CESCHI. Quando il collega Ferrari ha detto che, votando l'ordine del giorno nella dizione che ho proposto, verrebbe il dubbio che i deputati Bartole e Coppi avessero inserito il riferimento all'Università quasi per rafforzare la richiesta del contributo all'istituto ospedaliero, che costituisce la parte preponderante di questo problema di Modena, afferma, che, se i deputati Bartole e Coppi avessero presentato il problema soltanto dal punto di vista ospedaliero, certamente non avrebbero incontrato il favore che hanno avuto rilevando anche il carattere universitario della questione. Se questa è la realtà, noi, votando l'ordine del giorno, non facciamo nulla che vada minimamente contro il fine del disegno di legge. La dizione da me proposta sottolinea anche i problemi universitari e quindi non solo non danneggia Modena, ma favorisce un maggior intervento da parte del Governo per le altre università italiane. Non vedo quindi le ragioni della riserva del collega Ferrari.

FERRARI. Dopo i chiarimenti del senatore Ceschi dichiaro di non insistere nella mia proposta di emendamento all'ordine del giorno.

BUIZZA, *relatore*. Vorrei osservare soltanto che non si può stabilire fin d'ora l'ordine di precedenza delle cliniche da sovvenire. A mio parere basterebbe che la parola « più » fosse sostituita dalla parola « altre ».

MANCINI. La questione è puramente lessicale. Quando il presentatore dell'ordine del giorno parla di « più importanti », non può fare una gerarchia: ciò è lontano dal suo pensiero e tutti possiamo essere tranquilli che egli intende servirsi di quella espressione esclusivamente come di una spinta maggiore, affinché si provveda sollecitamente per le altre Università. Si tratta quindi di una ottima intenzione che noi dobbiamo approvare. Io non sono favorevole a togliere la parola « più », poichè vi potrebbero essere delle Università meno importanti che verrebbero escluse dall'ordine giorno.

PANETTI. Sono favorevole a conservare la parola « più », in quanto ciò che impedisce al Governo italiano di sussidiare adeguatamente gli enti ricercatori di qualsiasi disciplina è la molteplicità di questi centri, è il fatto che quando ad un istituto viene accordato un sussidio, tutti gli altri — naturalmente — lo domandano anch'essi, mentre sarebbe molto più utile e logico concentrare i mezzi finanziari disponibili in singole Università, ciascuna secondo specializzazioni per le quali è già adeguatamente attrezzata. Sono quindi favorevole al mantenimento del testo originario dell'ordine del giorno.

CAMANGI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. In linea di massima non avrei nulla da obiettare all'ordine del giorno del senatore Ceschi, se esso si deve intendere come un invito ad affrontare lo studio del problema, ad individuare le soluzioni nei limiti delle possibilità a realizzarle. Debbo però dire, per amore di chiarezza, che, siccome dalle parole del senatore Ceschi, specialmente dell'ultimo intervento, l'ordine del giorno potrebbe essere interpretato, per lo meno in qualche sua parte, come un esplicito o implicito rimprovero al Governo per avere, in questa graduatoria ancora discutibile di urgenze e di proroghe, anteposto la soluzione o il proble-

ma di una università a quella di altre che, ad avviso del proponente, avrebbero dovuto invece avere la precedenza, non posso evidentemente accettare questo significato e questa interpretazione.

Quanto ho detto è per amor di chiarezza; per il resto, non ho che da rimettermi alla Commissione.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, pongo in votazione l'ordine del giorno presentato dal senatore Ceschi. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

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

Art. 1.

Nella spesa di lire 1.800.000.000 occorrente per il completamento della costruzione degli edifici del nuovo ospedale policlinico di Modena, lo Stato concorre in ragione del cinquanta per cento della spesa medesima.

Lo Stato anticiperà il restante cinquanta per cento della spesa che rimane a carico degli Enti locali facenti parte del Consorzio per la costruzione dell'ospedale policlinico di Modena, previo impegno degli Enti stessi di rimborsare la quota a loro carico in 30 rate annuali costanti senza interessi, decorrenti dal terzo anno successivo all'approvazione degli atti di collaudo.

(È approvato).

Art. 2.

I lavori sono eseguiti a cura del Consorzio suddetto con l'osservanza delle disposizioni che regolano i lavori di conto dello Stato. Gli appalti sono effettuati d'intesa con l'Amministrazione dei lavori pubblici. I pagamenti sono effettuati dall'Amministrazione dei lavori pubblici in base a stati di avanzamento compilati dal Consorzio e confermati dall'Ufficio del genio civile di Modena. Il collaudo è eseguito da una Commissione nominata dal Ministero dei lavori pubblici, d'accordo con l'Alto Commissariato per l'igiene e la sanità.

(È approvato).

Art. 3.

A termini dello statuto del Consorzio ed in conformità alle disposizioni sulla istruzione superiore (regio decreto 31 agosto 1933, n. 1592) gli edifici del nuovo ospedale sono destinati

in perpetuo anche ad uso delle cliniche della Università degli studi di Modena in base a convenzione da stipularsi tra l'Ente comunale di assistenza, l'Istituto Ospedali di Modena e l'Università degli Studi di Modena.

(È approvato).

Art. 4.

Ai fini del precedente articolo 1, è autorizzata la spesa di lire 1.800.000.000.

La spesa di cui al primo comma del presente articolo, sarà stanziata nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici in ragione di:

lire 50.000.000	nell'esercizio 1950-51
» 150.000.000	» 1951-52
» 350.000.000	» 1952-53
» 450.000.000	» 1953-54
» 450.000.000	» 1954-55
» 250.000.000	» 1955-56
» 100.000.000	» 1956-57

Allo scopo di eseguire i lavori di cui al precedente articolo 1 in periodi di tempo abbreviati, il Consorzio è autorizzato ad appaltare le opere anche per importi eccedenti gli stanziamenti annuali, ma in ogni caso per somme non superiori rispettivamente a:

lire 100.000.000	nell'esercizio 1950-51
» 850.000.000	» 1951-52
» 700.000.000	» 1952-53
» 150.000.000	» 1953-54

ed a stipulare, occorrendo, anticipazioni con gli istituti di credito, di assicurazione, previdenza, nonché consorzi finanziari ed a concordare pagamenti dilazionati entro i limiti degli stanziamenti con le stesse imprese esecutrici. Gli oneri relativi alle anticipazioni ed ai pagamenti dilazionati di cui sopra saranno a carico del Consorzio.

Le somme eventualmente non utilizzate in un esercizio, andranno in aumento nello stanziamento dell'esercizio successivo.

Alla copertura della spesa di lire 50.000.000 da stanziare nell'esercizio finanziario 1950-51 viene destinata una corrispondente aliquota delle maggiori entrate di cui alla legge concernente variazioni allo stato di previsione della entrata per l'esercizio finanziario 1950-51 (primo provvedimento).

(È approvato).

Art. 5.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare le occorrenti variazioni nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici.

(È approvato).

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

(È approvato).

Discussione del disegno di legge: «Potenziamento della ferrovia Trento-Malè concessa alla industria privata» (N. 1465).

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

Dichiaro aperta la discussione generale.

Ha facoltà di parlare il relatore, senatore Corbellini.

CORBELLINI, *relatore*. Questo disegno di legge rientra, in certo modo, nell'insieme delle leggi che dispongono finanziamenti dello Stato, leggi che nel bilancio dei trasporti sono al titolo secondo, cioè fanno parte della spesa straordinaria del bilancio. In questa parte straordinaria vi sono stanziamenti, a carico dello Stato, che si possono dividere in tre categorie, per ferrovie costruite a cura e spesa dello Stato e poi date in concessione a privati, per ferrovie date in concessione ad enti autonomi (come per esempio la Bari-Barletta), per ferrovie cui, invece, vengono concesse delle annualità a carico totale dello Stato, perchè la società possa gestirle. Questo disegno di legge, che prevede la ricostruzione della ferrovia Trento-Malè a carico dello Stato, rientra in quella parte straordinaria del bilancio del Ministero dei trasporti che riguarda gli stanziamenti per costruzioni a suo totale carico.

I finanziamenti seguono un determinato ordine di priorità per cui, completato il finanziamento per una determinata ferrovia, nel periodo successivo si passa ad altra e così via. Così il Ministero dei trasporti ha già provveduto,

con precedente legge, al finanziamento di determinate ferrovie come la metropolitana di Roma e la Bari-Barletta. In questo modo appena cessano degli oneri, ne subentrano altri. Nella relazione ministeriale al disegno di legge si ricorda che il Governo aveva preso in occasione dell'approvazione dello Statuto della Regione Trentino-Alto Adige un preciso impegno per la sistemazione delle ferrovie dell'Alto Adige; in base a tale accordo la Regione metteva a disposizione dello Stato, senza oneri e pedaggi, l'energia elettrica prodotta sul luogo e contemporaneamente chiedeva il potenziamento delle proprie ferrovie.

In base al presente disegno di legge il Ministero dei trasporti finanzia per due esercizi successivi (1951-52 e 1952-53), per una somma di 1.150.000.000 di lire sia nel primo che nel secondo esercizio, la costruzione della ferrovia Trento-Malè. L'articolo 1 prevede una vera e propria ricostruzione della ferrovia, contemplandone il potenziamento tecnico ed economico, le necessarie trasformazioni della sede, degli impianti e del materiale rotabile.

Penso che, in relazione a ciò che abbiamo discusso in precedenza riguardo alla legge sull'ammodernamento, ed in relazione a quel che abbiamo fatto anche per altri finanziamenti, forse non sarà opportuno precisare allo articolo 1 l'obbligo di spendere questo denaro per la costruzione della ferrovia in sede propria, ma sarà meglio lasciare libero al criterio tecnico degli enti statali della Regione di scegliere tra la costruzione di questa ferrovia o la sua sostituzione con mezzi più idonei, per esempio filoviari. Ritengo quindi utile ed opportuno inserire anche qui le facoltà previste nella legge sull'ammodernamento: quando discuteremo l'articolo 1 proporrò, pertanto, un piccolo emendamento in questo senso. Si potrebbe così migliorare il traffico della statale n. 42, su cui ha sede questa ferrovia, dopo aver percorso in sede propria il tratto Trento-Mezzolombardo. La spesa totale è di 2.300.000.000 di lire.

FERRARI. Confesso di rimanere un po' sorpreso della presentazione e della discussione di questo disegno di legge. Non conosco le condizioni di necessità della ferrovia cui si fa riferimento ed immagino che saranno molto gravi, ma ciò che non capisco è il fatto che noi contemporaneamente abbiamo in discussione di-

nanzi all'Assemblea il disegno di legge che riguarda l'ammodernamento e il potenziamento di tutti questi servizi e che presuppone, tra l'altro, una specie di piano organico, o per lo meno importa un programma che poi spetterà al Ministero di attuare con un piano organico di sviluppo e di esecuzione.

Ora, come mai, all'improvviso, viene fuori questo disegno di legge particolare che riguarda la ferrovia Trento-Malè? Ne avrei compreso la presentazione un anno e mezzo fa, non più oggi. Inoltre, la legge sull'ammodernamento ed il potenziamento stabilisce che gli interventi dello Stato debbano avvenire sotto determinate condizioni: aggiornamento delle sovvenzioni per le concessioni, se esistono; se non esistono, commisurazione delle sovvenzioni al chilometraggio; contributi integrativi per le opere di potenziamento con limite massimo del 50 per cento della spesa presunta nell'Italia settentrionale e centrale, e del 75 per cento nell'Italia meridionale ed insulare, sia per la parte fissa sia per la parte mobile. Ora qui abbiamo invece l'intervento dello Stato al cento per cento, col dubbio che abbiamo espresso tante volte, che cioè ci troviamo di fronte ad una sequela di leggi, per le quali ci si assicura ogni volta che si tratta dell'ultima, per poi far ricomparire a breve distanza leggi con le quali si fa intervenire lo Stato a favore degli interessi di società concessionarie. Vorrei fare la formale proposta che, per il momento, sia rinviata la discussione di questo disegno di legge che io non so se è urgente o meno, fin tanto che non sia discussa la legge sull'ammodernamento che è all'esame dell'Assemblea.

PANETTI. A quel che ha detto il senatore Ferrari debbo aggiungere che, effettivamente, lo Stato dà il contributo semplicemente per le spese di impianto fisso, mentre la società dovrebbe obbligarsi ad un impegno di 750.000.000 di lire per il materiale mobile. Ma non è meno vero che il trattamento fatto alla Trento-Malè è di favore in confronto a quello contemplato dalla legge di carattere generale che andiamo discutendo. Vi possono essere delle ragioni politiche e tutti le comprendiamo, quando si tratta di una Regione come questa cui ci si riferisce; d'altra parte la possibilità cui accennava l'onorevole relatore è contraddetta dal fatto che uno degli scopi per cui si intende fare que-

sta rinnovazione è semplicemente quello di sgomberare le strade per uso di veicoli allontanando la sede della ferrovia. Se noi alla ferrovie sostituissimo un servizio filoviario avremmo una vera e propria contraddizione con il fine che si vuole perseguire. Inoltre, la stessa società concessionaria della ferrovia esercisce un servizio automobilistico in concorrenza a se stessa, di cui, anzi, ha recentemente prolungato il percorso di circa 20 chilometri, verso Palo.

TISSI. Sono d'accordo con le osservazioni fatte dall'onorevole Ferrari; mi pare che questo disegno di legge dovrebbe essere discusso dopo l'esame di quello più ampio sullo ammodernamento, ora in Assemblea. Comunque non so quali siano i fatti e gli accordi intercorsi fra la Regione e il Governo, quando fu emanato lo Statuto del Trentino-Alto Adige. Sembra ci sia stata una promessa da parte del Governo in corrispettivo alla rinuncia da parte della Regione della sopratassa sull'elettricità. Si è avuto così da parte delle ferrovie dello Stato un risparmio di circa 60.000.000 di lire all'anno; d'altra parte, però, bisognerebbe tenere presente la necessità di adempiere all'impegno corrispettivo.

CORBELLINI, *relatore*. L'istituto della concessione delle ferrovie si divide in tre tipi che sono stabiliti precisamente dalla legge sulle concessioni. Ci sono le ferrovie costruite a carico dello Stato e date in concessione a privati: questo viene chiamato l'istituto della concessione a garanzia di interesse; c'è poi l'istituto del contributo di costruzione, con una sovvenzione di esercizio per raggiungere il pareggio del bilancio, in cui la società concessionaria cede al termine della concessione la proprietà della ferrovia allo Stato ma durante il periodo della concessione la linea è di proprietà del concessionario; c'è, infine l'istituto della linea completamente passiva, che riceve e la sovvenzione ed il contributo.

Nel caso presente si è nel campo delle ferrovie che hanno l'istituto della costruzione demaniale a carico dello Stato, come la Bari-Barletta, le calabro-lucane, la metropolitana di Roma, per cui il contributo di costruzione è del cento per cento, perchè le ferrovie dello Stato costruiscono direttamente la linea; la quale, d'altra parte, può anche essere costruita

dal Ministero dei lavori pubblici. Lo Stato la cede poi in uso gratuito, a mezzo di una concessione, ad un esercente; questo appunto è l'istituto della costruzione diretta, effettuata per ragioni anomale, che non è il caso di indagare, parte dal Ministero dei lavori pubblici e parte del Ministero dei trasporti i quali costruiscono a carico diretto o indiretto dello Stato.

Il finanziamento per la costruzione di cui alla presente legge è basato sulla parte straordinaria del bilancio; si tratta di stabilire quali sono le modalità per cui lo Stato interviene con questo istituto della concessione indiretta della costruzione della ferrovia; ve ne sono un certo numero che derivano dalle vecchie convenzioni. Qui ci troviamo proprio in questo caso: la Trento-Malè cioè, ha diritto alla ricostruzione a spese dello Stato col contributo del cento per cento in base ad un accordo che è intervenuto nell'ambito della discussione per lo Statuto dell'Alto Adige il giorno 29 gennaio 1948, quando fu approvato. In questo modo si potranno avere dei miglioramenti della trazione elettrica e dell'entità dei traffici e specialmente nella eventuale unificazione del sistema di alimentazione a corrente continua. La Trento-Malè fu esercitata dalle ferrovie dello Stato perchè considerata bottino di guerra subito dopo la liberazione del Trentino. Diventò quindi una ferrovia demaniale data in esercizio ad una società concessionaria. Ecco perchè viene contemplata la spesa del cento per cento per la costruzione a carico dello Stato, poichè questa ferrovia, al pari di altre ferrovie concesse, non fa parte della legge sull'ammodernamento, che invece si avvale dell'istituto della concessione data con contributo parziale scontabile durante il periodo della concessione stessa.

CAPPELLINI. Da quanto ha detto il relatore appare che, a carico dello Stato, è il cento per cento. Tanto varrebbe quindi inquadrare questa ferrovia nelle ferrovie dello Stato. A quale scopo continuare col sistema della concessione, se lo Stato deve sopportare tutte le spese di impianto?

Questa mia osservazione conferma la bontà della richiesta di sospensiva avanzata dal senatore Ferrari. Non si tratta perciò nè di respingere nè di accettare il disegno di legge, in questo momento, ma di permettere un esame più approfondito ed accurato della questione.

TOMMASINI. Dalla discussione qui avvenuta, ritengo anch'io opportuno un rinvio ad una prossima riunione, anche perchè è assente il rappresentante del Governo.

FERRARI. Più che di rinviare la legge ad una riunione alla quale possa essere presente un rappresentante del Governo, occorre che la discussione sia rinviata a dopo che sarà stato approvato il disegno di legge: «Provvedimenti per l'esercizio e per il potenziamento di ferrovie ed altre linee di trasporto concesse all'industria privata», che è all'ordine del giorno dell'Assemblea.

PRESIDENTE. Ritengo opportuno che la discussione di questo disegno di legge sia rinviata alla riunione più prossima, e quindi alla riunione di domani, alla quale inviterò il Ministro o il Sottosegretario dei trasporti affinché possano dare le spiegazioni che sono state chieste. Solo se tali spiegazioni non saranno soddisfacenti per la maggioranza della Commissione, si potrà aderire alla richiesta dell'onorevole Ferrari.

(Così resta stabilito).

La riunione termina alle ore 13,05.