

SENATO DELLA REPUBBLICA

VII COMMISSIONE

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

RIUNIONE DEL 19 APRILE 1951

(94^a in sede deliberante)

Presidenza del Presidente CAPPA

INDICE

Disegni di legge :

(Discussione e approvazione)

« Concessione di un sussidio ai marittimi disoccupati in attesa di imbarco » (N. 1597)
(Approvato dalla Camera dei deputati):

PRESIDENTE	Pag. 1044
VOCCOLI	1044

« Prosecuzione dei lavori di ricostruzione del porto di Genova » (N. 1617) (Approvato dalla Camera dei deputati):

PRESIDENTE	1046
VOCCOLI	1046

(Discussione e rigetto)

« Abolizione dell'articolo 6 della legge 2 luglio 1949, n. 408, e richiamo in vigore del primo comma dell'articolo 90 del testo unico 28 aprile 1928, n. 1165, sull'edilizia popolare ed economica » (N. 1547) (Approvato dalla Camera dei deputati):

BUIZZA, <i>relatore</i>	1036, 1037
TROIANO	1037
FRANZA	1037

PANETTI	Pag. 1037
ROMANO Domenico	1037
TOSELLI	1037
MASTINO	1037

(Discussione e rinvio)

« Autorizzazione al Ministero dei trasporti a concedere acconti per i lavori di completamento della ferrovia Bari-Barletta in esecuzione della legge 21 novembre 1950, n. 1016 » (N. 1568):

PRESIDENTE	1040, 1041, 1042, 1043
CESCHI, <i>relatore</i>	1038, 1043
GENCO	1038, 1041
VOCCOLI	1039
BUIZZA	1039, 1043
CORBELLINI	1039, 1040
BATTISTA, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	1039, 1042, 1043
FRANZA	1040, 1041
TOMMASINI	1041
PANETTI	1042
TISSI	1042
FERRARI	1042, 1043

La riunione ha inizio alle ore 10,15.

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

Intervengono altresì il senatore Battista, Sottosegretario di Stato per i trasporti, e l'onorevole Castelli, Sottosegretario di Stato per le finanze.

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

Discussione e rigetto del disegno di legge di iniziativa dei deputati Castelli Avolio, Arcangeli, Bontade Margerita, Carcaterra, De Cocci e Garlato: « Abolizione dell'articolo 6 della legge 2 luglio 1949, n. 408, e richiamo in vigore del primo comma dell'articolo 90 del testo unico 28 aprile 1938, n. 1165, sull'edilizia popolare ed economica » (N. 1547) (Approvato dalla Camera dei deputati).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Abrogazione dell'articolo 6 della legge 2 luglio 1949, n. 408, e richiamo in vigore del primo comma dell'articolo 90 del testo unico 28 aprile 1938, n. 1165, sull'edilizia popolare ed economica », di iniziativa dei deputati Castelli Avolio, Arcangeli, Bontade Margherita, Carcaterra, De Cocci e Garlato.

Dichiaro aperta la discussione sull'articolo unico del disegno di legge, di cui dò lettura:

Articolo unico.

L'articolo 6 della legge 2 luglio 1949, n. 408, è abrogato.

In conseguenza e con effetto dalla entrata in vigore della predetta legge, è richiamato in vigore il disposto del primo comma dell'articolo 90 del testo unico 28 aprile 1938, n. 1165, sull'edilizia popolare ed economica.

Ha facoltà di parlare il relatore, senatore Buizza.

BUIZZA, *relatore*. L'articolo 90 del testo unico 28 aprile 1938, n. 1165, sull'edilizia popolare ed economica, disponeva quanto segue: « Le cooperative che non siano costituite esclusivamente tra soci appartenenti alle categorie di cui all'articolo 91 e che abbiano ottenuto il contributo erariale nel pagamento degli interessi, possono costruire od acquistare case popolari od economiche soltanto a proprietà indivisa ed inalienabile ».

Ricordo ai colleghi che si tratta di cooperative costituite non tra gli impiegati di ruolo dello Stato, nè tra il personale militare, nè tra i pensionati dello Stato, bensì semplicemente tra privati cittadini della Repubblica italiana. Il comma dell'articolo 90 di

cui vi ho dato lettura stabilisce — abbiamo visto — che tali cooperative possono costruire od acquistare case popolari ed economiche soltanto a proprietà indivisa ed inalienabile. L'articolo così prosegue: « Nel caso di loro scioglimento le costruzioni debbono essere cedute ad istituti per case popolari. Le dette cooperative, col consenso degli istituti finanziatori e previa autorizzazione del Ministero dei lavori pubblici, possono trasformarsi in cooperative a proprietà individuale ».

Con l'articolo 6 della legge 2 luglio 1949, n. 408, veniva modificato il primo comma dell'articolo 90 del testo unico 28 aprile 1938, n. 1165, aggiungendo alle parole « a proprietà individuale », le altre « quando siano trascorsi dieci anni dalla data di assegnazione di ciascun fabbricato da esse costruito ». Una cooperativa può costruire nel tempo un certo numero di fabbricati ed evidentemente non si è voluto che un fabbricato fosse totalmente assegnato ai soci senza che potesse dirsi completata la sua costruzione. Il disegno di legge presentato dai deputati Castelli Avolio ed altri propone di ritornare all'originaria dizione dell'articolo 90 della legge 28 aprile 1938, n. 1165, propone cioè di sopprimere l'emendamento aggiuntivo apportato a quell'articolo dalla legge 2 luglio 1949, n. 408.

Quindi le cooperative, col consenso degli istituti finanziatori e con l'autorizzazione del Ministero dei lavori pubblici, potrebbero di nuovo trasformarsi in cooperative a proprietà individuale senza dover attendere che siano trascorsi dieci anni.

Personalmente ritengo che l'emendamento apportato dalla legge del 1949 era pienamente giustificato, in quanto ispirato dalla preoccupazione di evitare possibili speculazioni. Senonchè i deputati proponenti del disegno di legge in esame rilevano che l'articolo 9 della legge 2 luglio 1949, n. 408, dice: « Le disposizioni dell'articolo 111 del testo unico 28 aprile 1938, n. 1165, si applicano a tutti gli alloggi costruiti dalle cooperative che usufruiscono di concorsi o contributi dello Stato, sostituendosi l'ente mutuante alla Cassa depositi e prestiti per quanto riguarda il consenso alle cessioni » e aggiunge: « Gli alloggi di cui al precedente comma non possono essere ceduti o comunque

alienati se non siano trascorsi dieci anni dalla data di assegnazione degli alloggi medesimi». Ora, nella relazione dei deputati proponenti il disegno di legge, si osserva che occorrono, in base all'articolo 6 della legge 2 luglio 1949, n. 408, dieci anni per la trasformazione da cooperativa a proprietà indivisa a cooperativa a proprietà individuale e poi con l'articolo 9 della medesima legge, poichè si parla di disposizioni da applicare a tutti gli alloggi costruiti da cooperative che usufruiscono del concorso o di contributo dello Stato, si aggiungono altri dieci anni, dal giorno dell'assegnazione, per avere la possibilità di cedere o comunque alienare gli immobili. Ai soci delle cooperative che non siano costituite tra impiegati o pensionati dello Stato occorrono così ben venti anni prima di potere avere la piena disponibilità dell'immobile: questo è il rilievo fatto dagli onorevoli proponenti il disegno di legge, ai quali è sembrato che una diversità di trattamento tra impiegati dello Stato o di enti parastatali e privati cittadini non avesse ragione di essere. Pertanto la Camera dei deputati ha ritenuto opportuno di approvare la proposta degli onorevoli Castelli Avolio ed altri. A mio giudizio invece, anche perchè sono sottoposte all'esame del Parlamento altre tre modificazioni da apportare alla legge del 1949, la proposta dei deputati Castelli Avolio ed altri deve essere respinta.

TROIANO. Mi dichiaro d'accordo con l'onorevole relatore; sono, cioè, contrario all'approvazione del disegno di legge. Con l'emendamento apportato all'articolo 90 del testo unico del 1938 si sono volute prevenire le speculazioni che si verificarono con l'applicazione di quella disposizione fascista. È vero che in base al testo unico dovevano trascorrere dieci anni per ottenere la piena disponibilità dell'immobile, ma dieci anni sono anche troppo pochi e un proprietario può benissimo trattare la cessione dell'immobile in vista della scadenza di questo periodo.

Invece, in base alle disposizioni successivamente adottate ed ora vigenti, si sono venuti a sommare altri dieci anni, con il che si è cercato di impedire le possibili speculazioni. Non siamo ancora ritornati al tempo fascista, per quanto ci si avvii verso quei metodi, e

penso che non sia assolutamente il caso di favorire speculazioni illecite.

FRANZA. Dichiaro di essere contrario al disegno di legge.

PANETTI. Non mi sembra ben chiaro che i due decenni si sommino. Un decennio occorre per trasformare la cooperativa da cooperativa a carattere collettivo a cooperativa a carattere individuale, ma il decennio che si richiede per la maturazione della proprietà degli alloggi non è necessariamente successivo, può — mi sembra — essere anche contemporaneo, in parte, se non interamente. Sarei grato se mi fosse pienamente chiarito questo dubbio.

BUIZZA, *relatore*. Non è detto che i due decenni debbano assolutamente sommarsi: questa sarebbe l'interpretazione più favorevole che si potrebbe dare alle disposizioni vigenti dal punto di vista dei proponenti il disegno di legge.

ROMANO DOMENICO. La disposizione dell'articolo 6 della legge del 1949 tendeva ad evitare le speculazioni: ora, dato che occorre il consenso del Ministero dei lavori pubblici, oltre quello dell'Istituto finanziatore, perchè le cooperative possano trasformarsi in cooperative a proprietà individuale, mi sembra che sia fornita una garanzia sufficiente ad evitare qualsiasi illecito. Sarà indubbia cura del Ministero dei lavori pubblici, prima di dare il consenso, accertare nel modo più oculato se vi sono possibilità di speculazione.

TOSELLI. In relazione a quanto detto dal collega Romano, ho la precisa impressione che al Ministero dei lavori pubblici manchino assolutamente gli elementi per accertare se vi sia o no speculazione. Quindi, secondo il mio punto di vista, la disposizione di legge che prevede che debbano trascorrere dieci anni prima che un fabbricato possa divenire liberamente disponibile, è pienamente giustificata ed equa e per questo accetto la proposta del relatore di respingere il progetto di legge.

MASTINO. Pur tenendo conto delle osservazioni del senatore Romano, che ha messo nel giusto rilievo le possibilità di controllo da parte del Ministero dei lavori pubblici, sono contrario all'approvazione del disegno di legge. Non si deve nemmeno rendere possibile, che, ad esempio, il Ministero dei lavori pubblici sia tratto in inganno, il che si può sempre verificare,

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, pongo in votazione l'articolo unico del disegno di legge, di cui ho già dato lettura. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Dopo prova e controprova non è approvato).

Discussione e rinvio del disegno di legge di iniziativa dei senatori Jannuzzi e Angelini Nicola: « Autorizzazione al Ministero dei trasporti a concedere acconti per i lavori di completamento della ferrovia Bari-Barletta in esecuzione della legge 21 novembre 1950, n. 1016 » (N. 1568).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Autorizzazione al Ministero dei trasporti a concedere acconti per i lavori di completamento della ferrovia Bari-Barletta in esecuzione della legge 21 novembre 1950, n. 1016 ».

Dichiaro aperta la discussione sull'articolo unico del disegno di legge, di cui do lettura:

Articolo unico.

Per il completamento della ferrovia Bari-Barletta di cui alla legge 21 novembre 1950, n. 1016, è data facoltà al Ministro dei trasporti, anche in pendenza della stipula ed approvazione degli atti regolanti i rapporti con la concessionaria Ferrotramviaria Società anonima italiana, di ordinare a questa l'esecuzione dei lavori relativi e di corrispondere, entro i limiti e termini degli stanziamenti di cui alla succitata legge, acconti per le opere eseguite e materiali approvvigionati a pie' d'opera e sulle somme da liquidarsi per revisione dei costi, anche in pendenza dei procedimenti relativi.

Gli acconti potranno essere corrisposti dietro rilascio, da parte dell'ufficio tecnico di sorveglianza sulla costruzione, di certificati di avanzamento dei lavori e provviste, sulla base dei prezzi riconosciuti provvisoriamente ammissibili per le opere eseguite e, per le revisioni, sulla base di nuovi prezzi riconosciuti provvisoriamente ammissibili ai fini delle revisioni medesime.

Ha facoltà di parlare il relatore, senatore Ceschi.

CESCHI, *relatore*. La proposta di legge dei colleghi Jannuzzi e Angelini Nicola è volta ad ottenere il finanziamento dei lavori della ferrovia Bari-Barletta prima che venga stipulata la convenzione che è collegata alla legge 21 novembre 1950, n. 1016, che si riferisce proprio al completamento della ferrovia stessa. Tale proposta è dunque integrativa della legge precedente, nel senso che stabilirebbe una modalità di finanziamento diversa dalla forma che viene normalmente seguita per tale genere di operazioni.

Coll'articolo unico del disegno di legge in discussione, nel timore che la stipulazione della convenzione abbia ad avvenire dopo un lasso di tempo piuttosto lungo, e sull'esempio di altri casi avvenuti di recente per lavori simili, i nostri colleghi propongono che il finanziamento avvenga in pendenza dei procedimenti relativi alla stipulazione. Se si vuol favorire un effettivo acceleramento dei lavori, si può anche accettare il punto di vista dei colleghi Jannuzzi ed Angelini Nicola, nella proposta dei quali vi è un fondo di protesta per la estrema lentezza della burocrazia italiana. Pertanto, tenendo conto anche del fatto che la norma proposta non è nuova alla legislazione relativa alla materia in esame, in quanto analoghe disposizioni furono emanate per la ferrovia Sangritana, per il tronco Umbertide-San Sepolcro e per la ferrovia Camigliatello-San Giovanni in Fiore, mi dichiaro favorevole all'approvazione del disegno di legge.

GENCO. A rinforzo della tesi del relatore, favorevole all'approvazione del disegno di legge, voglio rilevare come, benchè la legge relativa al completamento della Bari-Barletta sia stata approvata fin dal novembre scorso, l'Ispettorato della motorizzazione non abbia ancora evaso le pratiche connesse all'approvazione della convenzione, e che, se si volesse attendere che la burocrazia abbia esaurito la sua normale procedura, passerebbe anche più di un anno, e ciò vorrebbe dire che i lavori, che devono essere eseguiti durante i mesi estivi, avrebbero inizio soltanto verso la metà del 1952.

Voglio ricordare, a proposito della burocratica lentezza dell'Ispettorato della motorizzazione civile, quanto è accaduto in occasione dell'approvazione del disegno di legge per la

concessione dei 900 milioni alle ferrovie Calabro-Lucane: la convenzione con la Società che doveva effettuare i lavori è rimasta ferma al Ministero dei trasporti circa 15 mesi, di modo che il preventivo di spesa fatto per l'acquisto di determinato materiale si è rivelato poi, al momento della effettiva concessione della somma, del tutto inadeguato, perchè il prezzo era notevolmente cresciuto. Per evitare che si abbiano a ripetere inconvenienti di tal genere è necessario fare in modo che il Ministero acceleri la procedura di evasione delle pratiche, e questo disegno di legge mi sembra atto a raggiungere un tale scopo.

VOCCOLI. Sono d'accordo con quanto ha affermato il collega Genco. Ritengo però che sia necessario evitare che vengano date sovvenzioni a getto continuo e curare che, in ogni caso, la loro elargizione avvenga sotto il più oculato controllo dell'Amministrazione statale.

BUIZZA. Vorrei far osservare al collega Voccoli che l'articolo unico del disegno di legge non risponde ai suoi scrupoli, in quanto prevede che gli accónti vengano corrisposti sulla base di semplici certificati di avanzamento dei lavori e di provviste.

CORBELLINI. Darò voto favorevole all'approvazione del disegno di legge, col preciso intento che ciò sia di monito al Ministero dei trasporti affinché riduca al minimo il tempo necessario per l'evasione delle pratiche che lo riguardano, in quanto la Commissione ha già avuto più volte occasione di lamentare l'estrema lentezza burocratica con cui vengono messe in esecuzione le leggi approvate dal Parlamento.

BATTISTA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* La discussione ha preso una piega tale da costringermi a fare delle precisazioni di carattere polemico, che esulano dal normale ambito di discussione di un disegno di legge di carattere puramente tecnico. Poichè tutti gli oratori che sono intervenuti nella discussione hanno voluto parlare del disegno di legge non in base a ragionamenti legislativi o in base a quelle che sono le disposizioni generali che regolano le opere pubbliche, ma addirittura come di un atto di protesta verso il Ministero dei trasporti, sono costretto a rispondere loro ponendomi sullo stesso piano puramente politico.

Ora, è noto come avvengono le stipulazioni delle convenzioni: la legge che è stata approvata sei mesi fa essendo una legge di finanziamento, occorre fare un contratto, il quale, evidentemente, viene fatto tra due contraenti, che molte volte hanno anche degli interessi contrastanti. Si tratta di un contratto nel quale l'impresa concessionaria fa certe determinate richieste, spesso troppo eccessive, per quanto riguarda i pagamenti dei lavori che debbono essere eseguiti. D'altra parte l'Amministrazione dello Stato deve resistere in modo da limitare le richieste eccessive delle imprese concessionarie, sì che la convenzione che verrà approvata sia equa e giusta. Perchè ciò avvenga possono essere necessari anche molti mesi, perchè può darsi che esistano tra la società e l'Amministrazione dello Stato tali contrasti, per cui occorranó discussioni e trattative prolungate per giungere ad una utile conclusione.

Nel caso specifico, una volta approvata la legge di finanziamento, come era suo dovere, l'Ispettorato della motorizzazione civile ha chiamato il concessionario per stipulare la convenzione, ma nel corso delle trattative sono sorte divergenze di carattere sostanziale tra l'Amministrazione e il concessionario per quanto riguarda le clausole dei prezzi e la cauzione, divergenze che hanno dovuto formare oggetto del parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Dopo di che si è passati a quello che è lo schema di convenzione, schema che oggi è pronto e che verrà trasmesso al Ministero del tesoro. Questa è la prassi normale dell'attuale Amministrazione dello Stato; sarà una prassi lunga e, se il Parlamento lo ritiene, può apportarvi degli acceleramenti, ma ciò deve avvenire con una legge generale e, finchè la procedura non sarà così modificata, l'Amministrazione dello Stato è tenuta ad espletarla integralmente.

Nella fattispecie, rimettendo la questione agli onorevoli senatori componenti la 7ª Commissione, faccio presente questo: poniamo il caso che questa convenzione non dovesse arrivare in porto per divergenze che si dovessero verificare con l'impresa concessionaria per quanto riguarda, ad esempio, i prezzi delle opere o per altre clausole contrattuali che imponessero oneri non accettabili per lo Stato. In questi casi il Consiglio di Stato, che ancora

esiste in Italia ed ha facoltà di controllo, potrebbe respingere la convenzione: noi, se approvassimo il disegno di legge proposto dai senatori Jannuzzi e Angelini Nicola, avremmo fatto delle opere, le avremmo pagate, non sappiamo con quali prezzi, e avremmo dato già degli acconti. Mi è stato obiettato che una simile procedura fu seguita per la costruzione di altre ferrovie, come ad esempio la Camigliatello-San Giovanni in Fiore. Ciò fu fatto in un periodo in cui spesso si prescindeva da quella che era la corretta procedura per la esecuzione delle opere che si fanno per conto dello Stato. (*Interruzione del senatore Corbellini*). Oggi si deve cercare di ritornare alla normalità, applicando integralmente le leggi esistenti, le quali stabiliscono che un atto, prima di essere formalmente perfetto, deve venire approvato da tutti gli organi previsti.

Solo allora esiste, da parte dello Stato, l'impegno di sovvenzionare determinati lavori da parte del concessionario, e l'impegno di eseguirli. Si vuole ancora derogare dalla procedura prevista dalla legge? Io mi rimetto a quello che la Commissione deciderà: debbo però far presente che si andrebbe a derogare ad una norma di legge. Si vuol fare una protesta contro il Ministero dei trasporti? La si faccia, se si crede, come ordine del giorno, ma non si faccia una legge per fare una protesta. Questa sarebbe una stranissima interpretazione. Ho voluto solamente precisare i termini della questione. Per il resto mi rimetto alle decisioni della Commissione.

CORBELLINI. Debbo prendere la parola per fatto personale. L'onorevole Sottosegretario ha accennato a convenzioni in materia di ricostruzioni ferroviarie fatte in deroga alla normale procedura: ciò avvenne all'epoca in cui io ero Ministro. Debbo dichiarare che la Corte dei conti e il Consiglio di Stato riconobbero allora che la procedura seguita era conforme alle disposizioni della legge sulla contabilità generale dello Stato. Voglio insomma dire che, in quell'epoca, non si facevano le cose alla leggera, ma che tutto fu fatto nella maniera più conforme alle disposizioni di legge e che nessuna difficoltà vi potrebbe essere di estendere la medesima procedura a questo caso particolare, senza irrigidirsi in formalità burocratiche. Le sovvenzioni dello Stato potranno

essere garantite dai beni patrimoniali posati dall'azienda sulla sua ferrovia; rotaie, traverse, ecc.

FRANZA. L'onorevole Sottosegretario, come mi è sembrato di capire, ha precisato che, essendo insorte delle divergenze tra la ditta concessionaria e il Ministero dei trasporti, la pratica ha richiesto una lunga elaborazione e che, sentito il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, si è addivenuti ad una determinata convenzione. Questa è ora sottoposta al parere del Tesoro, dovrà poi essere sottoposta al parere del Consiglio di Stato e dovrà a suo tempo essere registrata dalla Corte dei conti. Ora, nella convenzione, vi è una dichiarazione di volontà della ditta concessionaria che vincola la ditta stessa per quanto concerne i prezzi e per tutte le altre condizioni che fanno parte della convenzione stessa, mentre non è vincolata l'Amministrazione dei trasporti. Quindi non potranno mai sorgere difficoltà dipendenti da cattiva volontà della ditta concessionaria, che è sempre vincolata dalla sua dichiarazione, consacrata nella convenzione, dichiarazione che è tenuta ad osservare. È vero che esistono delle norme di contabilità generale dello Stato, è vero che queste norme debbono essere osservate perchè garantiscono la buona esecuzione dei contratti, è vero che l'osservanza di queste norme richiede del tempo (e molto ne è trascorso dal 15 novembre 1950 ad oggi), ma è anche vero che le divergenze qui insorte vanno interpretate come desiderio della 7ª Commissione di acceleratore il più possibile la procedura burocratica. La 7ª Commissione può comunque imporre delle deroghe e, nella specie, penso che delle deroghe debbano essere fatte, deroghe che non vengono a violare i principi stabiliti dalla legge, ma significano che vi è una diffusa preoccupazione da parte dei parlamentari di fare in modo che l'Amministrazione dello Stato soddisfi con celerità le aspettative delle popolazioni, specialmente quando i disegni di legge sono varati e gli stanziamenti sono stati effettuati.

PRESIDENTE. Vorrei richiamare a titolo personale l'attenzione dei colleghi sulla formulazione dell'articolo unico del disegno di legge. Mi sembra che con esso si possa andare incontro a degli obblighi da parte dello Stato.

FRANZA. Lo Stato è garantito, perchè bisogna ritenere che i prezzi che saranno fissati dall'Amministrazione corrisponderanno a quelli che potranno essere corrisposti a titolo di acconto. Quindi la volontà dell'altra parte non può incidere su quello che è l'interesse dell'Amministrazione, la quale darà sempre il minimo possibile e non certo quello che verrà chiesto dall'altra parte. A mio avviso il disegno di legge è ben congegnato.

PRESIDENTE. E se non si addiverisse alla stipulazione della convenzione?

FRANZA. L'Amministrazione avrà dato quello che ha deciso di dare sulla base delle sue cognizioni.

GENCO. A me pare che la discussione sia uscita fuori tema. Ho qui una rivista in materia di trasporti che reca il bollettino dei prezzi. È noto che una tonnellata di binari ha un certo prezzo: il Ministero dei trasporti potrà concedere di questo prezzo il 70 o l'80 per cento.

Ma, io mi domando, quanto tempo sarà ancora necessario attendere perchè si dia inizio ai lavori per la costruzione di una ferrovia, come la Bari-Barletta, la cui sede stradale è già eseguita da parecchi anni, e così anche i fabbricati, le stazioni, le case cantoniere, tanto che, perchè sia completata, non occorre provvedere che alla posa dei binari, all'armamento e all'installazione della linea aerea elettrica? Se si continua con il ritmo attuale, l'inverno venturo la Commissione starà ancora discutendo il problema, che ha invece bisogno di una urgente, rapida soluzione.

Ripeterò ancora una volta che la ferrovia oggi in servizio è quanto di più ridicolo si possa immaginare e mette a repentaglio la vita dei viaggiatori. Si tratta di carrettini a mano che camminano sulle rotaie in condizioni di sicurezza che non so come definire. Il Ministero dei trasporti può regolare questi accordi nella maniera che crede. In questo disegno di legge non abbiamo messo alcuna limitazione: il Ministero può concedere il 70 o l'80 per cento, come crede. Ma si dia una buona volta inizio ai lavori! Penso che, in ogni caso, il Ministero dei trasporti sia garantito e non debbano esistere preoccupazioni per il capitale che si deve impiegare.

PRESIDENTE. Debbo far rilevare al senatore Genco che il ritardo nella soluzione del

problema della ferrovia Bari-Barletta non è imputabile alla nostra Commissione. Mi permetto di fare osservare che questo disegno di legge è pervenuto la settimana scorsa ed è già oggi in discussione.

TOMMASINI. Desidero assumere le mie responsabilità. È vero che il Parlamento, come diceva l'onorevole Sottosegretario, può fare tutto, ma non credo che al Parlamento sia consentito di fare cosa che, a mio modesto parere, non è regolare. L'onorevole Genco ci ha detto le condizioni attuali della linea ferroviaria, ed io stavo appunto leggendo la relazione, nella quale si auspica che finalmente possa scomparire il lento, decrepito e malsicuro trabiccolo che, quantunque disusato dai più, ancora si trascina col nome di tramvia Bari-Barletta, tra la generale derisione. Però io dico: fate una interrogazione, fate una mozione o una interpellanza, fate il processo a questi uffici che non vanno avanti nel dare esecuzione alla legge che già esiste, ma non credo sia opportuna una legge costituita da un articolo unico sulla cui formulazione ha già espresso le sue riserve l'onorevole Presidente. Onorevole Corbellini, faccio appello alla sua qualità di ex Ministro e di funzionario delle ferrovie dello Stato e le domando se può promulgarsi legge più lata di questa. Io non l'avrei fatta e non l'approverò mai. Il senatore Genco mi dice che ci sono non so quante migliaia di tonnellate di rotaie....

GENCO. 1.300.

TOMMASINI. Cioè 13.000 quintali di rotaie: il che significa uno sviluppo chilometrico piuttosto notevole. . .

GENCO. 1.300 tonnellate di rotaie servono per 13 chilometri circa di ferrovia.

TOMMASINI. Lo stesso Genco ci dice dunque che sono già sul posto 1.300 tonnellate di rotaie, fornite in base a regolare ordinanza della Ditta concessionaria, e quindi a prezzi a suo tempo stabiliti, che non sappiamo come potranno mutare nell'attuale tumulto dei prezzi. Il materiale ferroso da 10 lire è salito a 50-60 lire ed oggi è precipitato a 25. In questo stato anormale di cose non si può fare un articolo unico di legge come quello sottoposto al nostro esame. Per lo meno non mi sembra opportuno. Se, poi, si volesse approvare questo disegno di legge come per costituire un

mòrito, io penso che il Parlamento abbia a sua disposizione altri e più opportuni mezzi per fare il processo ad organi che eventualmente non funzionino. Va bene, onorevole Franza, dire: l'Amministrazione fissa i prezzi che vuole; ma, di fronte al fatto compiuto, può essa seguitare a tenere tale linea di condotta? È umano desiderare di veder completata al più presto la ferrovia, ma non si deve per questo arrivare ad approvare un disegno di legge come quello che ci è sottoposto. È ora di costituzionalizzare e normalizzare le procedure, tenendo ben presenti gli interessi dello Stato. Per questo, assumendo in pieno la responsabilità del mio voto, mi dichiaro contrario al disegno di legge, facendo tuttavia voti perchè il Governo si decida finalmente e sollecitamente a risolvere il problema. Non intendo però dare la mia approvazione ad un disegno di legge che non ha base giuridica e — non vorrei adoperare una parola grossa — potrebbe aprire le strade a tutti i possibili abusi.

PANETTI. Penso che nelle condizioni in cui ci troviamo non possiamo che essere esitanti sulla pratica possibilità di approvare un disegno di legge di questa portata. Poichè, però, è nostro comune desiderio di preparare i mezzi per snellire le procedure burocratiche, credo che si potrebbe studiare se non sia il caso di stipulare convenzioni che prevedano ordinazioni a più fornitori.

Ho sentito dire, ad esempio, che, per completare questa ferrovia, occorre provvedere all'armamento ed alla linea aerea. Non so se coloro che debbono provvedere siano due fornitori distinti. Io comprendo che per lo Stato è più comodo che tutta l'opera sia compiuta da uno stesso esecutore, ma penso che, per abbreviare la procedura, sarebbe più semplice scomporre in due commesse l'esecuzione del lavoro. Quello che io dico deve naturalmente essere studiato in tesi generale e non in occasione della discussione di questo disegno di legge.

TISSI. Desidererei sapere dall'onorevole Sottosegretario se può dirci tra quanto tempo potrà essere approvata la convenzione.

BATTISTA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Occorreranno circa due mesi. Lo schema di convenzione è stato predisposto: deve andare al Tesoro, e credo andrà questa setti-

mana, ed il Tesoro potrà esaminarlo entro una altra settimana, poniamo anche 20 giorni. Deve poi andare all'esame del Consiglio di Stato, che in genere è molto rapido, ma anche lì potrà rimanere una ventina di giorni. Bisognerà poi redigere il decreto e passarlo alla firma. Si tratterà, quindi, di circa due mesi.

TISSI. Se l'onorevole Sottosegretario crede di potere assicurare che nel termine di due mesi la convenzione sarà definitivamente stipulata, mi pare che non sia il caso di approvare questo disegno di legge.

PRESIDENTE. Penso che si potrebbe rinviare la discussione, pregando il collega Jannuzzi, proponente del disegno di legge, di riesaminare la questione, in modo da trovare una formula che possa garantire la nostra tranquillità.

FERRARI. A seguito della discussione qui svoltasi debbo dire che la dichiarazione fatta dianzi dal collega Voccoli deve intendersi modificata. Debbo fare una premessa: mi pare che questa discussione abbia ripresentato in modo molto evidente gli inconvenienti che noi volta a volta rileviamo quando discutiamo questi disegni di legge, inconvenienti che la maggioranza — che rappresenta pure una corrente del Paese, secondo noi arretrata — non ha mai voluto rilevare. Se queste strutture fossero in mano dello Stato, inconvenienti del genere non sarebbero accaduti, i lavori sarebbero già stati eseguiti e la ferrovia sarebbe in pieno esercizio. È il sistema generale che è sbagliato, e prima o poi bisognerà mutarlo.

D'altra parte noi ci rendiamo conto che, nelle Puglie, la costruzione di questo tronco ferroviario è una necessità inderogabile. Quanto diceva il collega Genco è vero. Io aggiungerò, e mi dà conferma di ciò l'onorevole Battista, e me ne darà conferma l'amico Corbellini, che effettivamente la tramvia che attualmente esiste mette in preoccupazione non solo noi, ma anche il Ministero, e soprattutto la popolazione della zona. Noi dobbiamo pensare a questi inconvenienti e ai pericoli che essi determinano e cercare di eliminarli. Non possiamo non riconoscere le necessità di queste popolazioni. Bisogna arrivare ad una conclusione e noi dobbiamo insistere presso il Ministero perchè effettivamente ad una soluzione

si arrivi, facendo sì che non venga più oltre protratta la costruzione di questa ferrovia. Il collega Battista ha detto che entro un paio di mesi la convenzione sarà definitivamente stipulata. Se così stanno le cose, penso che possiamo non insistere per l'approvazione del disegno di legge e che da questa nostra riunione possa uscire qualcosa che sia più di una raccomandazione, ma non una protesta. Io non sono d'accordo su una protesta; e ciò malgrado che ami di solito essere molto energico in casi del genere. Penso che si possa formulare un ordine del giorno nel quale si metta in rilievo l'importanza del completamento del tronco ferroviario Bari-Barletta, perchè le popolazioni del luogo hanno diritto ad avere quanto prima la nuova linea, un ordine del giorno in cui si affermi che è necessario che entro questo anno si arrivi ad una conclusione definitiva, per il che è necessario che i lavori siano cominciati prima dell'estate o almeno all'inizio della estate.

Noi ci riserviamo — questo è una specie di preannuncio che rivolgiamo al Ministero — di ritornare sull'argomento prima della scadenza di questi termini, sulla base di una relazione che preghiamo l'onorevole Battista di avere la cortesia di fornirci tempestivamente, onde prendere, se ci sarà bisogno, qualche provvedimento in accordo con lo stesso Ministero.

BUIZZA. Dopo le dichiarazioni del Sottosegretario, dopo quanto ha detto il collega Ferrari, propongo di rinviare la discussione di questo disegno di legge alla fine di maggio.

PRESIDENTE. Mi sembra che l'intervento dell'onorevole Ferrari abbia aperto la via ad una soluzione che potrebbe trovarsi nella formulazione da parte della Commissione di un ordine del giorno impegnativo per il Governo, con la riserva di discutere il disegno di legge, se del caso, in un periodo successivo.

CESCHI, *relatore*. Vorrei insistere perchè il disegno di legge venisse ora preso in considerazione, in quanto il rimandarne la discussione di qualche mese non mi sembra opportuno. Il disegno di legge in esame, infatti, parla di una facoltà da darsi al Ministro dei trasporti, che potrà valersene, come non valersene, a sua completa discrezione. Lo spirito del disegno di legge è di dare un impulso al Ministero dei trasporti, affinché la convenzione venga sti-

pulata nel più breve tempo possibile. Inoltre vorrei aggiungere che questo disegno di legge non è rivoluzionario, ma è un passo avanti per un migliore snellimento nell'Amministrazione statale. Io credo pertanto che non si faccia un salto nel buio esortando alla modificazione di un metodo che è ormai sorpassato, nell'attesa che il Governo presenti al Parlamento il progetto generale di riforma dell'Amministrazione dello Stato. Per queste ragioni sono favorevole all'approvazione del disegno di legge, ed insisto per la sua immediata votazione.

BATTISTA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Vorrei ancora aggiungere che, dopo lunghe e penosissime discussioni con la società concessionaria della ferrovia Bari-Barletta, siamo finalmente arrivati alla conclusione della convenzione. Vi è un punto controverso, che è stato rimesso alla decisione del Consiglio di Stato. Esso riguarda la cauzione, che il concessionario non vorrebbe versare affatto, mentre il Ministero ha chiesto che la cauzione venga formata in corso d'opera, mediante ricevute sui certificati di acconto, secondo una forma che viene normalmente seguita dall'Amministrazione. Al Consiglio di Stato la convenzione sarà perciò inviata con in sospeso questa clausola che riguarda il versamento cauzionale, su cui sarà lo stesso Consiglio di Stato a decidere.

FERRARI. Proporrei il seguente ordine del giorno:

« La 7ª Commissione permanente del Senato (Lavori pubblici, trasporti, poste e telecomunicazioni e marina mercantile), sentite le dichiarazioni del Sottosegretario ai trasporti, senatore Battista, tenute presenti le legittime esigenze delle popolazioni interessate, giustificate anche da ragioni di sicurezza,

delibera di sospendere per il momento la discussione del disegno di legge: " Autorizzazione al Ministro dei trasporti a concedere accenti per i lavori di completamento della ferrovia Bari-Barletta in esecuzione della legge 21 novembre 1950, n. 1016 " (n. 1568),

ed impegna il Ministro dei trasporti a provvedere a che i lavori relativi alla detta legge 21 novembre 1950, n. 1016, abbiano ad iniziare prima della fine dell'esercizio finan-

ziario in corso, e che siano successivamente proseguiti con la massima celerità, e tutto ciò con le necessarie garanzie per lo Stato ».

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'ordine del giorno Ferrari. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

La discussione del disegno di legge si intende pertanto rinviata.

Discussione e approvazione del disegno di legge:

« **Concessione di un sussidio ai marittimi disoccupati in attesa di imbarco** » (N. 1597)

(Approvato dalla Camera dei deputati).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Concessione di un sussidio ai marittimi disoccupati in attesa d'imbarco ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

Farò io stesso una breve relazione.

Nel luglio 1949 tra l'armamento e la gente di mare è intervenuto un accordo in virtù del quale l'armamento si è impegnato a versare la somma di lire 2.500 mensili per ogni marittimo imbarcato. Ora, con questo disegno di legge, si dà disciplina legislativa a tale accordo. Il disegno di legge è già stato approvato dalla Camera dei deputati, e, se la Commissione non ha nulla in contrario, si può passare senz'altro alla discussione degli articoli.

VOCCOLI. A nome dei senatori appartenenti al Gruppo comunista, dichiaro di essere favorevole a questo disegno di legge, benché debba rilevare che il termine del 31 dicembre 1951, fissato all'articolo 1 del disegno di legge, andrebbe congruamente prorogato; non presento tuttavia una proposta formale di emendamento, per evitare che il disegno di legge torni alla Camera dei deputati, ma prego il Sottosegretario di rendersi interprete presso il Governo della necessità che sia quanto prima presentato un disegno di legge che sancisca la proroga sopradetta.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale. Passiamo all'esame degli articoli, di cui do lettura:

Art. 1.

Presso il Ministero della marina mercantile è costituito un apposito fondo, gestito dal Ministero stesso, con il contributo da versarsi dagli armatori secondo le disposizioni dell'articolo seguente, per corrispondere ai marittimi disoccupati in attesa d'imbarco, che siano in possesso dei requisiti stabiliti con decreto del Ministro per la marina mercantile, uno speciale sussidio mensile, con decorrenza dal 1° luglio 1949 e fino al 31 dicembre 1951.

(È approvato).

Art. 2.

Per il periodo corrente dal 1° luglio 1949 fino al 31 dicembre 1951 gli armatori di navi mercantili nazionali in armamento (munite di ruolo d'equipaggio), fatta eccezione delle navi a propulsione meccanica di stazza lorda inferiore a 301 tonnellate, dei velieri, dei motovelieri, dei velieri con motore ausiliario, dei pescherecci a propulsione meccanica, purché addetti esclusivamente alla pesca, e dei rimorchiatori, di qualunque tonnellaggio, sono tenuti a versare al fondo previsto dall'articolo precedente un contributo di lire 2.500 mensili per ogni marittimo imbarcato su ciascuna nave, e comunque per un numero di persone non inferiore a quello previsto dalla tabella di armamento, ed in proporzione al periodo di armamento mensile della nave stessa.

Per gli equipaggi arruolati alla parte il contributo è a carico del solo armatore

Il versamento del contributo al fondo è effettuato dagli armatori per il tramite dell'ufficio marittimo cui sono iscritte le navi ed in base ad ordine di pagamento da questo emesso, entro i primi cinque giorni del mese successivo a quello cui i versamenti si riferiscono. All'uopo gli armatori, entro il termine predetto, sono tenuti a comunicare all'ufficio marittimo il numero delle persone componenti l'equipaggio di ciascuna unità ed i periodi di disarmo mensili dell'unità stessa.

Per il periodo corrente tra il 1° luglio 1949 e la data di entrata in vigore della presente legge, il versamento delle quote scadute è effettuato entro cinque giorni dalla data di entrata in vigore della legge stessa.

Resta, comunque, fermo per gli armatori l'obbligo del versamento dei contributi previsti dalle disposizioni vigenti in materia di disoccupazione involontaria.

(È approvato).

Art. 3.

Là misura individuale mensile di sussidio da corrispondere ai marittimi disoccupati in attesa d'imbarco è determinata con decreto del Ministro per la marina mercantile in relazione alle somme versate dagli armatori ed al numero dei marittimi ammessi al sussidio.

(È approvato).

Art. 4.

L'accertamento del possesso dei requisiti necessari per il conseguimento del sussidio è devoluto, in sede amministrativa, ad una commissione istituita presso le capitanerie di porto sedi di uffici di collocamento della gente di mare o nella cui circoscrizione si trovino uffici marittimi sedi anch'essi di uffici di collocamento e composta dal comandante del porto o da un suo delegato, che la presiede da due rappresentanti dei marittimi e da due rappresentanti degli armatori, nominati dal comandante del porto, sentite le organizzazioni sindacali di categoria.

Contro le decisioni delle commissioni locali è ammesso il ricorso, entro trenta giorni da quello della comunicazione del provvedimento ad una commissione centrale istituita presso il Ministero della marina mercantile e composta da un funzionario del Ministero stesso, che la presiede, da un rappresentante del Ministero del tesoro, da due rappresentanti dei marittimi e da due rappresentanti degli armatori. La decisione della commissione centrale costituisce provvedimento definitivo.

La commissione stessa è inoltre preposta all'amministrazione del fondo di cui all'articolo 1 e dovrà, al termine della gestione, presentare apposito rendiconto da approvarsi con decreto del Ministro della marina mercantile.

La commissione centrale è nominata dal Ministro per la marina mercantile, sentite le organizzazioni sindacali di categoria per

quanto concerne i rappresentanti dei marittimi e quelli degli armatori.

Non possono far parte della commissione centrale i rappresentanti di categoria che siano stati o siano membri delle commissioni locali.

È costituito inoltre un collegio di revisori composto da un funzionario del Ministero della marina mercantile, da un funzionario del Ministero del tesoro, da due rappresentanti dei marittimi e da due rappresentanti degli armatori.

Il Collegio dei revisori è nominato dal Ministro per la marina mercantile, sentite le organizzazioni sindacali di categoria, per quanto concerne i rappresentanti dei marittimi e quelli degli armatori.

(È approvato).

Art. 5.

L'armatore che non provveda al versamento del contributo entro il termine stabilito o vi provveda in misura inferiore alla dovuta, è tenuto, oltre che al pagamento del contributo o delle parti del contributo non versate, al versamento di una somma aggiuntiva pari a quella dovuta.

L'armatore, ove fornisca dati scientemente errati od incompleti, è punito con l'ammenda da lire 20.000 a lire 80.000.

Chiunque fa dichiarazioni false o compie altri atti fraudolenti per procurare indebitamente a sé o ad altri il sussidio previsto dalla presente legge è punito con la multa da lire 10.000 a lire 100.000, salvo che il fatto costituisca reato più grave.

I proventi delle pene pecuniarie sono devoluti all'Erario dello Stato.

(È approvato)

Art. 6.

I crediti per le somme dovute dagli armatori, ai termini dell'articolo 2 della presente legge, sono privilegiati ai sensi dell'articolo 552 del Codice della navigazione con il medesimo grado dei crediti indicati al n. 3 dello stesso articolo.

La prova dei singoli crediti è data dagli ordini di pagamento emessi dall'ufficio marittimo di iscrizione delle navi, debitamente notificati agli armatori.

Qualora, entro cinque giorni dalla notifica, il pagamento non sia stato effettuato, le somme dovute saranno riscosse con i mezzi, i privilegi e la procedura vigenti per le imposte dirette.

A tale scopo gli uffici marittimi compiranno i ruoli degli armatori morosi, comprendendovi gli agi di riscossione, e li trasmetteranno all'Intendenza di finanza della rispettiva provincia, perchè siano resi esecutivi e consegnati agli esattori.

Il debito sarà pagato in unica soluzione alla prossima scadenza successiva alla consegna del ruolo, previa regolare notifica delle cartelle di pagamento da parte degli esattori.

(È approvato).

Art. 7.

Le spese per il funzionamento dei servizi relativi al pagamento del sussidio sono a carico del fondo di cui all'articolo 1 entro il limite massimo del 4 per cento dell'importo delle somme versate dagli armatori ai sensi dell'articolo 2.

(È approvato).

Art. 8.

Gli atti, che comunque attengano alla richiesta ed alla ammissione al beneficio nonché al pagamento del sussidio previsto dalla presente legge, sono esenti da bollo.

(È approvato).

Art. 9.

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

(È approvato).

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

(È approvato).

Discussione e approvazione del disegno di legge:
« **Prosecuzione dei lavori di ricostruzione del porto di Genova** » (N. 1617) (Approvato dalla Camera dei deputati).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del seguente disegno di legge: « Prosecuzione dei lavori di ricostruzione del porto di Genova ».

Dichiaro aperta la discussione generale. Farò io stesso da relatore e all'uopo ritengo opportuno leggervi la relazione governativa con cui è stata accompagnata la presentazione del disegno di legge alla Camera dei deputati: « Con i decreti legislativi 22 settembre 1945, n. 710, e 24 gennaio 1947, n. 52, come è noto, fu autorizzata complessivamente la spesa di lire 3 miliardi per la ricostruzione delle opere e degli impianti del porto di Genova, distrutti o danneggiati dalle operazioni belliche.

« Tale somma, però, all'atto esecutivo, si è appalesata insufficiente per il fatto che nel corso dei lavori si sono potuti constatare danni maggiori di quelli riscontrati nel primo accertamento, necessariamente sommario per il cumulo delle macerie che ingombravano i muri di sponda e le calate del porto.

« Il Consorzio autonomo del porto di Genova, infatti, fin dal 1947, segnalò la necessità di una terza assegnazione di fondi per proseguire l'opera di ricostruzione presentando un dettagliato programma di lavori, sul quale si pronunciarono favorevolmente gli organi tecnici del Ministero dei lavori pubblici.

« Le varie richieste avanzate al Ministero del tesoro per una speciale autorizzazione di spesa non ottennero alcun esito. D'altra parte le condizioni di bilancio non hanno consentito finora di provvedere al richiesto finanziamento.

« Non potendo però rimandare ancora la prosecuzione dell'opera di ricostruzione del più importante scalo marittimo, il Ministero dei lavori pubblici, avvalendosi della facoltà di cui all'articolo 2 della legge 12 luglio 1949, n. 460, ha previsto la spesa di un miliardo nel programma delle opere da eseguire a pagamento differito.

« Senonchè, in conformità al sistema seguito nei suaccennati decreti legislativi 22 settembre

1945, n. 710, e 24 gennaio 1947, n. 52, le erogazioni a favore del Consorzio devono aver luogo non in dipendenza della esecuzione e liquidazione dei lavori, ma bensì mediante accreditamenti delle somme stanziare. E trattandosi di erogazioni da farsi sui fondi della legge suddetta per opere a pagamento differito, esse dovranno essere effettuate in trenta annualità. Ciò stante è emersa la necessità di provvedere al finanziamento di che trattasi con apposito provvedimento legislativo. All'uopo è stato predisposto il presente disegno di legge che si sottopone alla vostra approvazione ».

Informo inoltre che la Commissione finanze e tesoro ha dichiarato di non aver nulla da osservare per la parte finanziaria del disegno di legge stesso.

VOCOLI. Dichiaro, anche a nome dei colleghi del mio Gruppo, di essere favorevole al disegno di legge.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Passiamo all'esame degli articoli, di cui do lettura:

Art. 1.

Per la prosecuzione dei lavori di riparazione dei danni causati da azioni belliche alle opere ed agli impianti del porto di Genova, per l'ammontare di lire un miliardo, sarà corrisposta al Consorzio autonomo del porto di Genova, a partire dall'esercizio 1950-51, sui fondi assegnati con la legge 12 luglio 1949, n. 460, l'annualità costante trentennale anticipata, comprensiva di capitale ed interesse al tasso del 5 per cento, di lire 61.953.740.

(È approvato).

Art. 2.

La corresponsione di detta annualità di lire 61.953.740 sarà sospesa a partire dall'esercizio 1956-57, qualora entro il 30 giugno 1956 non saranno stati presentati al Ministero dei lavori pubblici i rendiconti giustificativi delle

spese sostenute per opere e forniture nell'importo totale di lire un miliardo, o proporzionalmente ridotta, salvo conguaglio del corrisposto, qualora risultassero i detti rendiconti complessivamente di importo inferiore.

(È approvato)

Art. 3.

Ai lavori da eseguire con la somma autorizzata con la presente legge si applicano le disposizioni di cui agli articoli 3 e 4 del decreto legislativo luogotenenziale 22 settembre 1945, n. 710.

(È approvato)

Art. 4.

Il limite di impegno di lire 3.800.000.000 di cui all'articolo 1 della legge 12 luglio 1949, n. 460, fino alla concorrenza di lire 61.953.740 corrispondente all'annualità prevista all'articolo 1, è utilizzabile per l'annualità dell'esercizio 1950-51.

La somma per il pagamento della predetta annualità sarà iscritta ad apposito capitolo dello stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio 1950-51 e corrispondenti fino all'esercizio 1979-80.

È ridotto di lire 61.953.740 lo stanziamento del capitolo n. 312 dello stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio 1950-51.

(È approvato).

Art. 5.

Il Ministro del tesoro provvederà con propri decreti alle occorrenti variazioni di bilancio.

(È approvato).

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

(È approvato).

La riunione termina alle ore 12,25.